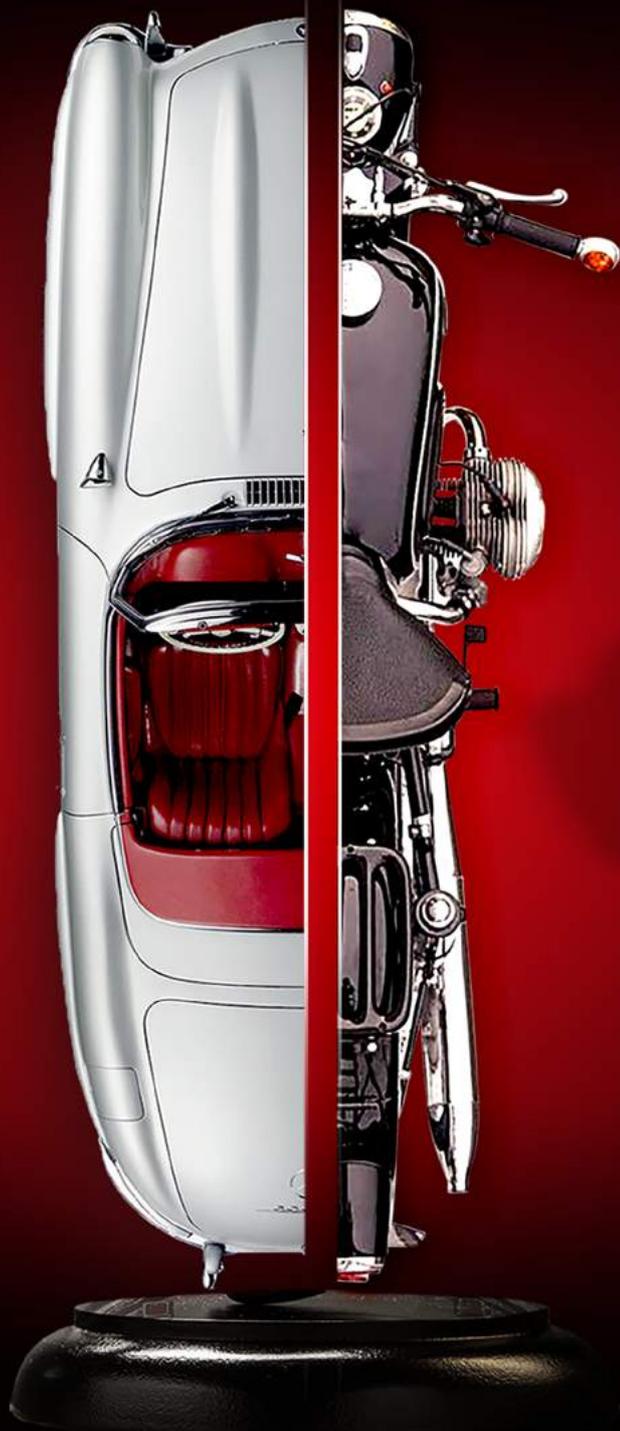


# HVMC

CHANTAL BEAUVOIS & FRANCK BAILLE

*Motors*

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO



1<sup>ER</sup> JUILLET  
2017

SUR LES QUAIS DU  
*Yacht Club de Monaco*

CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO  
AUTOMOBILES - MOTORCYCLES - BATEAUX



HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO  
FRANCK BAILLE ET CHANTAL BEAUVOIS



## CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO

---

**VENTE AUX ENCHÈRES PUBLIQUES**

Samedi 1<sup>er</sup> Juillet 2017

QUAIS DU YACHT CLUB DE MONACO  
À PARTIR DE 14H

---

**EXPOSITION PUBLIQUE**

Du Mercredi 28 Juin au Samedi 1<sup>er</sup> Juillet 2017

QUAIS DU YACHT CLUB DE MONACO  
DE 10H À 13H ET DE 14H À 18H30

PLUS DE DÉTAILS SUR

[WWW.HVMC.COM](http://WWW.HVMC.COM)

[WWW.HVMCMOTORS.COM](http://WWW.HVMCMOTORS.COM)

Hôtel des ventes de Monte-Carlo 10 - 12 Quai Antoine 1<sup>er</sup> 98000 Monaco - Tél. : + 377 93 25 88 89

Fax : + 377 93 25 88 90 - email : [info@hvmc.com](mailto:info@hvmc.com)

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO  
FRANCK BAILLE ET CHANTAL BEAUVOIS



## CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO

---

**CATALOGUE ET PHOTOS VISIBLES SUR [MOTORS.HVMC.COM](https://motors.hvmc.com)**

Si vous désirez enchérir par téléphone ou laisser un ordre d'achat,  
merci de vous inscrire sur [bid@hvmc.com](mailto:bid@hvmc.com) (joindre carte d'identité et RIB)

---

### EXPERTS ET RÉDACTION DU CATALOGUE

TOM BRAULT

*Directeur*

*Expert Automobile et Automobilia*

[tbrault@hvmc.com](mailto:tbrault@hvmc.com) · +33 7 87 48 79 32

STEPHANE EYSSERIC

*Directeur Adjoint*

*Expert Automobile - Diplômé d'état 002930-VE*

*Agréé par le conseil des ventes volontaires*

[seysseric@hvmc.com](mailto:seysseric@hvmc.com) · +33 6 15 22 01 91

OLIVIER EYSSERIC

*Expert Motorcycle*

[eyssman@free.fr](mailto:eyssman@free.fr) · +33 6 61 11 18 00

SONNY PALOMBA

*Coordination générale*

[spalomba@hvmc.com](mailto:spalomba@hvmc.com) · +377 93 25 88 89

VENTE EFFECTUÉE PAR LE MINISTÈRE DE MAÎTRE ESCAUT MARQUET,  
HUISSIER À MONACO, À LA REQUÊTE DE L'HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO

---

### CORRESPONDANT À PARIS

CABINET D'EXPERTISE BEAUVOIS

85 Boulevard Malesherbes - 75008 Paris

00 33 (0)1 53 04 90 74

[arnaud@beauvois.info](mailto:arnaud@beauvois.info)

[barbara@beauvois.info](mailto:barbara@beauvois.info)

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO  
FRANCK BAILLE ET CHANTAL BEAUVOIS

## CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO

---

LE DÉPARTEMENT **HVMC MOTORS** EST NÉ DE LA VOLONTÉ DE L'HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO (HVMC) À DÉVELOPPER SON RAYONNEMENT AU MONDE DES **VÉHICULES DE LUXE ET DE COLLECTION** AU CŒUR DE LA **PRINCIPAUTÉ DE MONACO**.

CETTE SECTION SE POSITIONNE COMME **NOUVEL ACTEUR INCONTOURNABLE DES VENTES AUX ENCHÈRES** DE VÉHICULES À MOTEURS À MONACO, VÉRITABLE **EMBLÈME D'UN PATRIMOINE HISTORIQUE AUTOMOBILE** AUSSI RICHE QUE FASCINANT.

UNE **ÉQUIPE DYNAMIQUE** CONSTITUÉE DE **SPÉCIALISTES** EN VÉHICULES HISTORIQUES ET CONTEMPORAINS, MOTOS DE COLLECTION ET BATEAUX, A MIS TOUTE SON EXPERTISE AU SERVICE D'UN **RÉSEAU PRIVILÉGIÉ DE COLLECTIONNEURS INTERNATIONAUX**, AFIN D'ÉLABORER UNE FINE SÉLECTION DE VÉHICULES MOTORISÉS RARES.

FORT DE **L'ÉVOLUTION CONSÉQUENTE** DES RÉSULTATS DE **HVMC MOTORS** LORS DES 3 PRÉCÉDENTES VENTES ORGANISÉES SUR LE QUAI DU **YACHT CLUB DE MONACO**. CETTE ANNÉE ENCORE RÉUNIRA DE VÉRITABLES PERLES AUTOMOBILES DANS UN ÉCRIN AUSSI PRESTIGIEUX.

**HVMC MOTORS** VOUS PROMET UN ÉVÉNEMENT METTANT À L'HONNEUR TOUS LES SYMBOLES DE L'HÉRITAGE AUTOMOBILE, DANS LE PLUS PUR RESPECT DE SON AUTHENTICITÉ. PARCE QUE **LE MONDE DE L'AUTOMOBILE**, C'EST AVANT TOUT UNE **HISTOIRE DE PASSION**.

# CATALOGUE ET PHOTOS VISIBLES SUR HVCMOTORS.COM

Si vous désirez enchérir par téléphone ou laisser un ordre d'achat, merci de vous inscrire sur bid@hvmc.com (joindre carte d'identité et RIB)

## CLASSIC COLLECTION OF AUTOMOBILIA

### AUTOMOBILIA

Roger Labric	Livre - les 24h du manslabric	p. 8	<b>Lot - 1</b>
Minerva	Bouchon radiateur	p. 8	<b>Lot - 2</b>
Becassine	Mascotte radiateur, signé J.P. Pinchon	p. 9	<b>Lot - 2.Bis</b>
Rallye Automobile Monte-Carlo	- 4 Plaques cadres	p. 9	<b>Lot - 3</b>
Rallye Historique Monte-Carlo	- Ensemble (2 plaques cadres)	p. 9	<b>Lot - 4</b>
Rallye Automobile Monte-Carlo (62°)	- Plaque concurrent	p. 9	<b>Lot - 5</b>
Rallye de Monte-Carlo	- Ensemble de 40 plaques du rallye	p. 10	<b>Lot - 6</b>
Plaque tt de Monaco	1976	p. 10	<b>Lot - 7</b>
Trophée en bronze émaillé		p. 10	<b>Lot - 8</b>
Ensemble	2 BD Michel Vaillant (signés)	p. 10	<b>Lot - 9</b>
Ensemble	35 revues de «l'Automobiliste»	p. 11	<b>Lot - 10</b>
Programme officiel	1 <sup>er</sup> GP Monaco en 1929	p. 11	<b>Lot - 11</b>
Programme officiel	10 <sup>ème</sup> GP Monaco & Ticket d'entrée	p. 11	<b>Lot - 12</b>
Programme officiel	6 <sup>ème</sup> GP Monaco	p. 11	<b>Lot - 13</b>
Ensemble 3 menus du dîner de gala	- Rallye MC (45 <sup>e</sup> éd. - signés)	p. 11	<b>Lot - 14</b>
Lot Composé	9 programmes GP Monaco (1959 à 1965)	p. 11	<b>Lot - 15</b>
Lot Composé	11 programmes GP Monaco (1976 à 1987)	p. 11	<b>Lot - 16</b>
Lot Composé	7 programmes GP Monaco	p. 11	<b>Lot - 17</b>
Programme Officiel	4 <sup>ème</sup> GP Paris du 20 mai 1951	p. 11	<b>Lot - 18</b>

Affiche	2 <sup>e</sup> GP Monaco (5 avril 1930)	p. 12	<b>Lot - 19</b>
Affiche	1 <sup>er</sup> GP Historique Monaco (1997)	p. 12	<b>Lot - 20</b>
Affiche Géo Ham	Affiche du 5 <sup>ème</sup> GP Monaco (1933)	p. 12	<b>Lot - 20.bis</b>
Affiche GP Monaco	Lot - 28 Affiches	p. 13	<b>Lot - 21</b>
Affiche GP Monaco	Lot - 9 affiches	p. 13	<b>Lot - 22</b>
Rodolphe Caillaux	2 Affiches Studebaker	p. 13	<b>Lot - 23</b>
Michel Turner	Affiche 2 <sup>ème</sup> Tour de la Principauté	p. 13	<b>Lot - 24</b>
Michael & Graham Turner	- Ensemble 7 impressions de Alexis Kow	p. 13	<b>Lot - 25</b>
Affiche Alexis Kow	Affiche «les 24h du Mans» Panhard	p. 13	<b>Lot - 26</b>
Ensemble 2 photographies de Michael Schumacher	(saison 2001)	p. 14	<b>Lot - 27</b>
Ensemble 2 photographies de Michael Schumacher	(saison 2006)	p. 14	<b>Lot - 28</b>
Photo encadrée de Michael Schumacher	dédicacée (saison 1995)	p. 14	<b>Lot - 29</b>
Photo encadrée et dédicacée de Steve Mc Queen	et Jo Siffert	p. 14	<b>Lot - 30</b>
Affiche Geo Ham	2 <sup>e</sup> GP Monaco - voitures anciennes - 1976	p. 14	<b>Lot - 31</b>
Alan Fearnley	Night Time in Monaco	p. 14	<b>Lot - 32</b>
Nicholas Watts	«Monte-Carlo Rallye 1964»	p. 14	<b>Lot - 33</b>

### AUTOMOBILIA - ARTS

J.Arcand - Acrylique	Aston Martin DB	p. 15	<b>Lot - 34</b>
J.Arcand - Acrylique	Ferrari 348	p. 15	<b>Lot - 35</b>
J.Arcand - Acrylique	Porsche 356	p. 15	<b>Lot - 36</b>
Hervé NYS (1960)	«Automatic» - 2016	p. 16	<b>Lot - 37</b>
Hervé NYS (1960)	«Eclairage» - 2016	p. 16	<b>Lot - 38</b>
Hervé NYS (1960)	«Car-tu-traces» - 2014	p. 16	<b>Lot - 39</b>
Hervé NYS (1960)	«Babel» - 2014	p. 17	<b>Lot - 40</b>
Hervé NYS (1960)	«L'homme qui conduit l'homme qui ...» - 2015	p. 17	<b>Lot - 41</b>
Jaguar	Epreuve en bronze sur une terrasse en marbre noir	p. 18	<b>Lot - 42</b>
Epreuve en acier	Signée au niveau de la roue arrière gauche	p. 19	<b>Lot - 43</b>
Alfa Romeo	Jouet	p. 19	<b>Lot - 43.bis</b>
G.MAGGI	«Michigan 500» - épreuve en bronze	p. 19	<b>Lot - 44</b>

### AUTOMOBILIA - DESSINS SUR CALQUES

Christian HGH Tavad	«Panhard et Levasor 1891»	p. 21	<b>Lot - 45</b>
Christian HGH Tavad	«La jamais contente» 1899	p. 21	<b>Lot - 46</b>
Christian HGH Tavad	«Renault course 1902 - Type K»	p. 21	<b>Lot - 47</b>
Christian HGH Tavad	«Runabout Cadillac 1905 - Type E»	p. 21	<b>Lot - 48</b>
Christian HGH Tavad	«Renault frères 90ch 1905»	p. 22	<b>Lot - 49</b>
Christian HGH Tavad	«Richard-Brassier - Coupe Gordon Bennett 1905»	p. 22	<b>Lot - 50</b>
Christian HGH Tavad	«Châssis d'omnibus à Pétrole» Brillé 18/24 ch 1905	p. 22	<b>Lot - 51</b>
Christian HGH Tavad	«Renault Grand Prix 1906»	p. 23	<b>Lot - 52</b>
Christian HGH Tavad	«Peugeot course 1912»	p. 23	<b>Lot - 53</b>
Christian HGH Tavad	«Mercedes Grand Prix 1914»	p. 23	<b>Lot - 54</b>
Christian HGH Tavad	«Cyclecar Soriano 1100cc de course 1922 - 1923»	p. 23	<b>Lot - 55</b>
Christian HGH Tavad	«Croissant d'Argent»	p. 24	<b>Lot - 56</b>
Christian HGH Tavad	«Lame de Rasoir» 1500cc «Panhard» de record - 1926	p. 24	<b>Lot - 57</b>
Christian HGH Tavad	«la petite Rosalie» des records des 300.000 kms Mars-Juillet 1933 - 8ch citroën 1932	p. 24	<b>Lot - 58</b>
Christian HGH Tavad	«Char léger Mark VI de la «royal armoured force»	p. 25	<b>Lot - 59</b>
Christian HGH Tavad	«Porsche Amphibie type 128 - 1941»	p. 25	<b>Lot - 60</b>
Christian HGH Tavad	«Citroën «11» légère - 1939»	p. 26	<b>Lot - 61</b>
Christian HGH Tavad	«Jeep militaire Hotchkiss M201 - 1955»	p. 26	<b>Lot - 62</b>
Christian HGH Tavad	«Jaguar type D GP - 24 heures du mans 1955 - 1957»	p. 26	<b>Lot - 63</b>
Christian HGH Tavad	«Etoile filante Renault - 1956»	p. 27	<b>Lot - 64</b>
Christian HGH Tavad	«Peugeot de records -404 - diesel - 1965»	p. 27	<b>Lot - 65</b>
Christian HGH Tavad	«Ferrari monoplace de course - 2,5l - GP»	p. 27	<b>Lot - 66</b>

## CLASSIC COLLECTION OF BOATS

1962 Riva	Florida	p. 30	<b>Lot - 67</b>
1963 G. Seyler	Runabout Grand Sport	p. 31	<b>Lot - 68</b>

## CLASSIC COLLECTION OF MOTORCYCLES

### A

1972 Aermachi	350tv	p. 37	<b>Lot - 78</b>
1966 Aermachi	250 Ala d'Oro replica 1960	p. 38	<b>Lot - 82</b>
1997 Aprilia	125 Compét. client	p. 46	<b>Lot - 101</b>
2002 Aprilia	125 Usine championne du monde	p. 53	<b>Lot - 112</b>

### B

1976 Benelli	Sei 750 (six cylindres)	p. 51	<b>Lot - 110</b>
1988 BMW	K1 16v	p. 36	<b>Lot - 75</b>
1974 BMW	90s	p. 44	<b>Lot - 95</b>
1938 BMW	R71 sortie de grange	p. 46	<b>Lot - 100</b>
1954 BSA	A77 SS	p. 37	<b>Lot - 80</b>
1972 BSA	Rocket 3	p. 38	<b>Lot - 83</b>

### D

2014 Ducati	Superleggera 1199	p. 41	<b>Lot - 88</b>
-------------	-------------------	-------	-----------------

### H

1976 Harley Davidson	1200 FLH	p. 50	<b>Lot - 105</b>
1990 Honda	Dax	p. 40	<b>Lot - 85</b>
1986 Honda	RC24 bol d'or MONNET	p. 52	<b>Lot - 111</b>

### K

1974 Kawasaki	900 Z1	p. 42	<b>Lot - 90</b>
---------------	--------	-------	-----------------

### M

1959 Moto guzzi	Zigolo	p. 34	<b>Lot - 69</b>
1956 Moto guzzi	250 AIRONE	p. 35	<b>Lot - 72</b>
1961 Moto guzzi	500 FT	p. 35	<b>Lot - 74</b>
1987 Moto guzzi	850 T5	p. 36	<b>Lot - 76</b>
1937 Moto guzzi	250 PL	p. 37	<b>Lot - 79</b>
1972 Moto guzzi	STORNELLO	p. 40	<b>Lot - 86</b>
1946 Moto guzzi	500 GTV	p. 46	<b>Lot - 99</b>
1975 Moto guzzi	Trail 125 Orange moteur Benelli	p. 48	<b>Lot - 103</b>
1965 Moto guzzi	500 FS	p. 50	<b>Lot - 107</b>
	Moto guzzi SUPERALCE 500	p. 50	<b>Lot - 109</b>
	Moto Morini 125 corsaro course	p. 34	<b>Lot - 70</b>
	Moto Morini 175 setebello ex-usine	p. 43	<b>Lot - 94</b>
1952 Motobécane	d45 sortie de grange	p. 35	<b>Lot - 73</b>
1954 Motoconfort	125 sv sortie de grange	p. 43	<b>Lot - 92</b>

### N

1954 Norton	88	p. 38	<b>Lot - 81</b>
1965 Norton	Atlas 750 Commando Café Racer	p. 45	<b>Lot - 98</b>

### P

1932 Peugeot	P107	p. 48	<b>Lot - 104</b>
--------------	------	-------	------------------

### S

1972 Suzuki	750gt 2 TEMPS MONNET	p. 42	<b>Lot - 91</b>
-------------	----------------------	-------	-----------------

### T

1995 Triumph	Speed Triple	p. 34	<b>Lot - 71</b>
1973 Triumph	Hurricane (USA)	p. 39	<b>Lot - 84</b>
1953 Triumph	T100C kit racing	p. 40	<b>Lot - 87</b>
1973 Triumph	T150	p. 48	<b>Lot - 105</b>

### V

1936 Velocette	KSS course	p. 44	<b>Lot - 97</b>
1997 Vespa	240cc	p. 43	<b>Lot - 93</b>
2016 Victory	Octane BOBBY ISAAC	p. 49	<b>Lot - 106</b>

### Y

1968 Yamaha	YR2 350cc	p. 36	<b>Lot - 77</b>
1981 Yamaha	XS 400 « Flat Track » AMA	p. 44	<b>Lot - 96</b>
1974 Yamaha	750 TZ Moto GP ex-usine	p. 47	<b>Lot - 102</b>

### Z

2016 Zero	« S » électrique (200km)	p. 42	<b>Lot - 89</b>
-----------	--------------------------	-------	-----------------

## INDEX

### CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO

#### A

1984	AC Cobra	427 Ram Sc	p.137	<b>Lot - 178</b>
1959	Alfa Romeo	2000 Spider Touring	p.120	<b>Lot - 163</b>
1970	Alfa Romeo	1750 Gt Veloce	p.130	<b>Lot - 171</b>
1937	Aston Martin	2L 15/98 Tourer	p.102	<b>Lot - 148</b>
2000	Aston Martin	DB7 Vantage	p.105	<b>Lot - 150</b>
1979	Aston Martin	V8 Volante Oscar India RHD	p.109	<b>Lot - 153</b>
1949	Austin	A90 Atlantic Convertible	p. 78	<b>Lot - 132</b>
1961	Austin Healey	3000 Mki (Bt7) LHD	p.123	<b>Lot - 165</b>
2015	Audi	R8 V10 Plus 5.2 Ex-Lionel Messi	p.110	<b>Lot - 154</b>
2008	Audi	R8 V8	p.133	<b>Lot - 174</b>

#### B

1989	BMW	M3 EVOLUTION 2	p.116	<b>Lot - 159</b>
------	-----	----------------	-------	------------------

#### C

1955	CADILLAC	62 ELDORADO	p.119	<b>Lot - 162</b>
1984	CATHERHAM	SEVEN SPORTS 1700 KENT	p. 64	<b>Lot - 121</b>
1964	CHEVROLET	IMPALA PRO STREET	p.143	<b>Lot - 184</b>
1960	CHEVROLET	CORVETTE C1 CABRIOLET	p. 75	<b>Lot - 130</b>
1957	CHEVROLET	CORVETTE C1	p.124	<b>Lot - 166</b>
1975	CITROËN	MÉHARI	p. 56	<b>Lot - 113</b>
1971	CITROËN	SM MASERATI GRAN TURISMO COUPE	p.104	<b>Lot - 149</b>

#### F

1958	FACEL VEGA	FV3B GT	p. 76	<b>Lot - 131</b>
1994	FERRARI	348 TS	p. 85	<b>Lot - 137</b>
2011	FERRARI	599 GTB HGTE USINE	p.115	<b>Lot - 158</b>
1996	FERRARI	F355 GTB BERLINETTA	p. 93	<b>Lot - 141</b>
2006	FERRARI	F430 BVM	p. 84	<b>Lot - 136</b>
2008	FERRARI	F430 SPIDER F1 - 329 KM	p.114	<b>Lot - 157</b>
2001	FERRARI	MODENA 360 SPIDER BVM	p.112	<b>Lot - 155</b>
1985	FERRARI	TESTAROSSA MONOSPECCHIO	p. 94	<b>Lot - 142</b>
1970	FORD	MUSTANG SPORTSROOF	p.125	<b>Lot - 167</b>
1966	FORD	MUSTANG GT350 CLONE SHELBY	p.140	<b>Lot - 181</b>
1974	FIAT	500 110 TRILLY	p.135	<b>Lot - 176</b>
1960	FIAT	1200 PININFARINA CABRIOLET	p.129	<b>Lot - 170</b>
1933	FIAT	ARDITA TORPEDO MINISTERIALE	p. 98	<b>Lot - 144</b>
1933	FIAT	BALILLA	p. 68	<b>Lot - 124</b>
1911	FIAT	TIPO 2/1A	p.101	<b>Lot - 147</b>

#### I

1969	INNOCENTI	MINI COOPER MK2	p.145	<b>Lot - 186</b>
------	-----------	-----------------	-------	------------------

#### J

1951	JAGUAR	MK V 3.5 RHD	p.122	<b>Lot - 164</b>
1937	JAGUAR	SS MK 4 SPORTS SALOON	p.100	<b>Lot - 146</b>
1955	JAGUAR	XK140 ROADSTER CULASSE TYPE'C'	p. 96	<b>Lot - 143</b>
1958	JAGUAR	XK150 COUPE SE	p. 74	<b>Lot - 129</b>

#### L

1956	LAGONDA	ROADSTER	p.144	<b>Lot - 185</b>
2000	LAMBORGHINI	DIABLO 6.0 VT	p.131	<b>Lot - 172</b>
1934	LANCIA	ASTURA 3000CC	p.127	<b>Lot - 168</b>
1968	LANCIA	FLAVIA 1.8 INJECTION	p. 59	<b>Lot - 116</b>
1969	LOTUS	EUROPE	p.139	<b>Lot - 180</b>

#### M

1973	MASERATI	MERAK 3000	p. 62	<b>Lot - 119</b>
1981	MASERATI	QUATTROPORTE III	p.141	<b>Lot - 182</b>
1961	MERCEDES	220 SE COUPÉ	p. 71	<b>Lot - 127</b>
1967	MERCEDES	230SL PAGODE	p. 81	<b>Lot - 134</b>
1968	MERCEDES	280 SE CABRIOLET	p. 82	<b>Lot - 135</b>
1976	MERCEDES	280 SL R107	p.146	<b>Lot - 187</b>
2005	MERCEDES	CLK DTM AMG	p. 86	<b>Lot - 138</b>
1957	MESSERSCHMITT	KR-201	p. 80	<b>Lot - 133</b>
1959	MG	A 1500	p.136	<b>Lot - 177</b>
1968	MG	'C' 3.0L	p. 69	<b>Lot - 125</b>
1937	MG	SA SALOON	p. 99	<b>Lot - 145</b>
1989	MINI	MOKE	p. 61	<b>Lot - 118</b>
1988	MINI	PAUL SMITH	p. 60	<b>Lot - 117</b>
1998	MORGAN	PLUS 4	p.138	<b>Lot - 179</b>

#### P

1971	PLYMOUTH	ROADRUNNER 383CI	p.118	<b>Lot - 161</b>
1989	PORSCHE	911 3.3L TURBO BV5 COUPE	p.117	<b>Lot - 160</b>
1993	PORSCHE	911 CARRERA 3.0 COUPE	p. 92	<b>Lot - 140</b>
1976	PORSCHE	911 CARRERA 2.7 TARGA EX-GENDARMERIE BELGE	p.108	<b>Lot - 152</b>
1992	PORSCHE	964 CARRERA RS	p.106	<b>Lot - 151</b>
1993	PORSCHE	964 CARRERA 3.8 RSR	p. 88	<b>Lot - 139</b>
2000	PORSCHE	996 TURBO	p.113	<b>Lot - 156</b>
1986	PORSCHE	SC 3.2L	p. 57	<b>Lot - 114</b>

#### R

2006	RENAULT	CLIO V6 PHASE II	p.132	<b>Lot - 173</b>
1985	RENAULT	SUPER 5 GT TURBO	p. 63	<b>Lot - 120</b>

#### S

1952	SIMCA	ARONDE 9	p.134	<b>Lot - 175</b>
1963	SIMCA FIAT	1000 BERTONE GRANGE	p. 70	<b>Lot - 126</b>
1908	SIZAIRE & NAUDIN	TYPE F1 8HP SPORT	p. 66	<b>Lot - 123</b>
1960	SUNBEAM	ALPINE CONVERTIBLE	p.128	<b>Lot - 169</b>

#### T

1967	TOYOTA	TYPE S800	p. 72	<b>Lot - 128</b>
1976	TRIUMPH	SPITFIRE 1500	p. 58	<b>Lot - 115</b>
1966	TRIUMPH	SPITFIRE MK2	p. 65	<b>Lot - 122</b>

#### V

1974	VOLKSWAGEN	COCCINELLE 1303 BIG BUG	p.142	<b>Lot - 183</b>
------	------------	-------------------------	-------	------------------

CATALOGUE ET PHOTOS VISIBLES SUR  
[WWW.HVMCMOTORS.COM](http://WWW.HVMCMOTORS.COM)



COUPE D'UNE ROUE

ACTÉRISTIQUES

MENT	2 400
ETAR	1 260
R HORS-TOUT	4 840
R HORS-TOUT	1 815
TOTALE AUX DÉRIVES	1 040
DE	950 kg

"RECA" TYPE "TURMOI" SITUÉE  
 ÈRE COMPRENANT:  
 RATEUR DE GAZ FORMÉ DE:  
 PRESSEUR CENTRIFUGE  
 MBRE TORIQUE  
 BINE ACCOUPÉE AU COMPRES-

SÈME D'INJECTION CENTRIFU-  
 DE CARBURANT  
 SSE DE ROTATION MAXIMUM  
 35.000 TR/MN

INE MOTRICE  
 ANCE MAXIMUM 270 ch  
 SE DE ROTATION MAXIMUM  
 28.000 TR/MN

NT KEROSENE  
 UR - PONT  
 00 TR/MN À 2.500 TR/MN

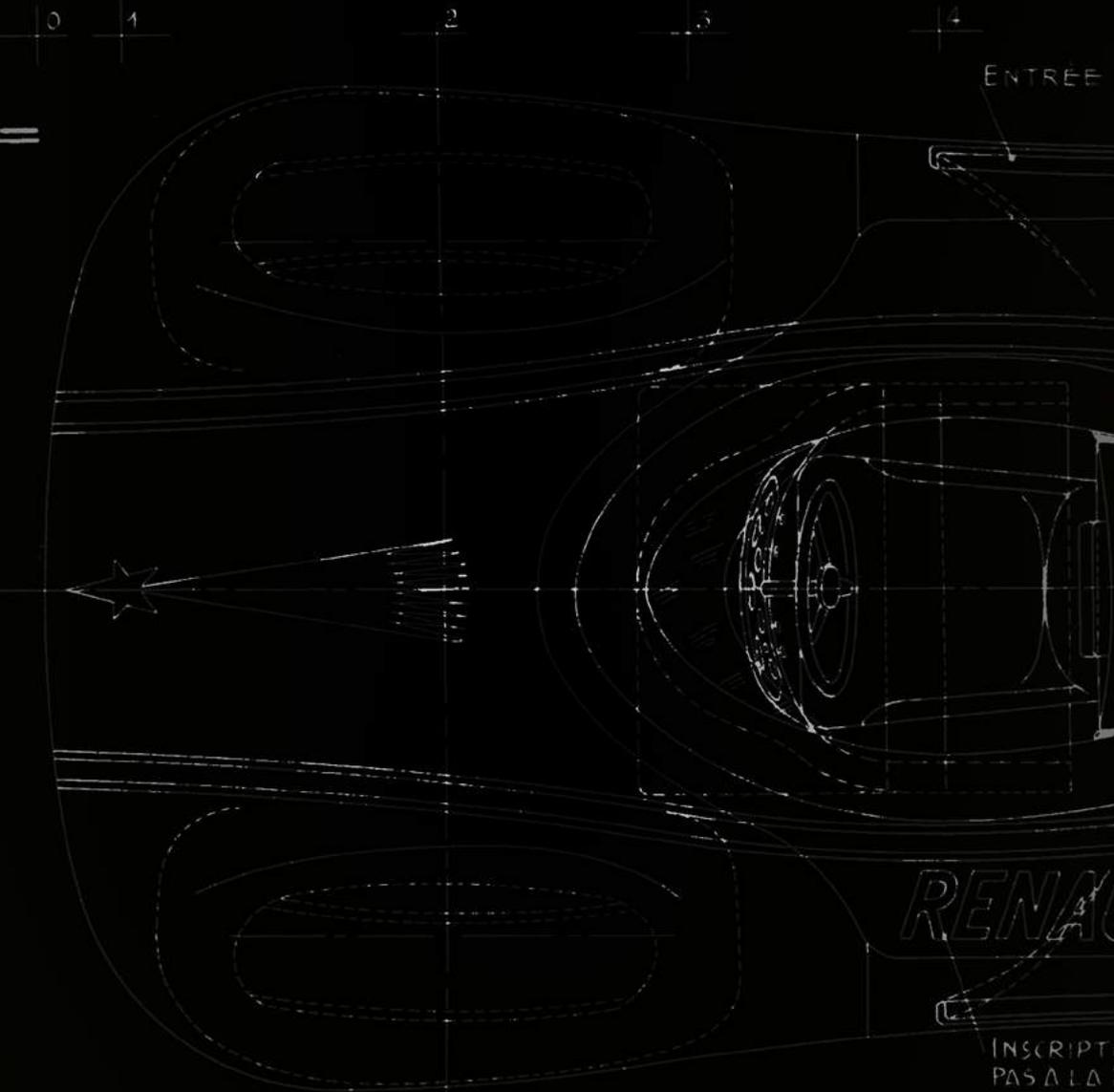
CADRE EN TUBES D'ACIER  
 ROME - MOLYBDÈNE  
 UNLOP" DE 17 POUÇES.

UNLOP RACING STABILIA" DE  
 7 POUÇES.

A DISQUE "DUNLOP"  
 SERIE EN RESINE DE  
 POLYESTER STRATIFIÉ

DE POINTE SUR LA PISTE DE  
 ILLE (LAC SALÉ, U.S.A.) EN  
 BRE 1956 308,9 KM/H

DU MONDE DE VITESSE SUR  
 ÈTRE, LE MILE, ET LES 5  
 ANÇES POUR LES "VOITURES  
 NE DE MOINS DE 1000 KG"



ENTRÉE



INSCRIPT  
 PAS À LA

VUE AVANT

SENS D'OUVERTURE  
 DU CARÉNAGE  
 DE COCKPIT

PRISES D'AIR N'EXISTANT  
 PAS À LA PRÉSENTATION

CARROSSÉRIE

RE D'ENSEMBLE: "BLEU DE  
 " COURSE. BANDES LONGITUDI-  
 ROUGE BORDÉ BLANC. ÉTOILES  
 LISÈRE ROUGE. INSCRIPTIONS  
 PAVILLONS: BLEU, BLANC, ROU-



ECHAPPEMENT

PAVILLON NE  
QU'A GAUCH  
PAS A LA PR

VUE PAR DESSUS

5 6 7 8 9 10  
D'AIR (GRILLAGEE PAR MOMENT)

ORIFICE D'AERATION N'EXISTANT PAS A LA PRESENTATION

**HVMC**  
HOTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO *Motors*

**CLASSIC COLLECTION  
OF AUTOMOBILIA**

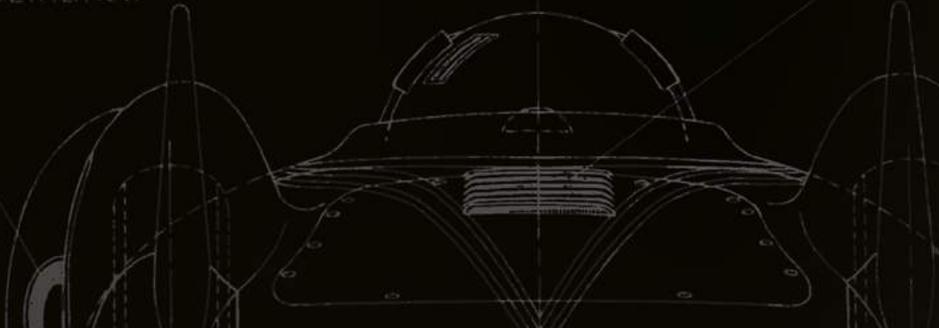
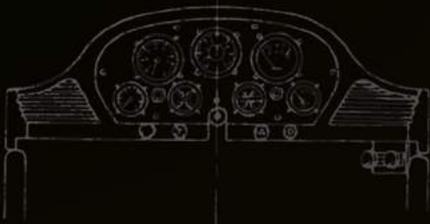
ULT

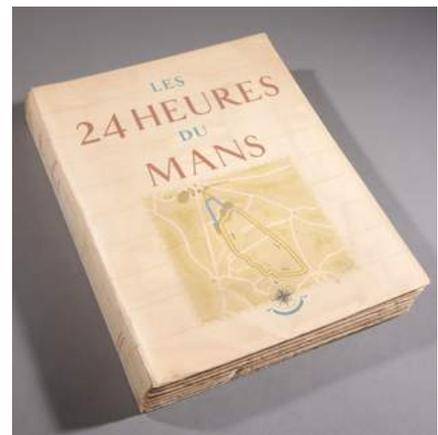
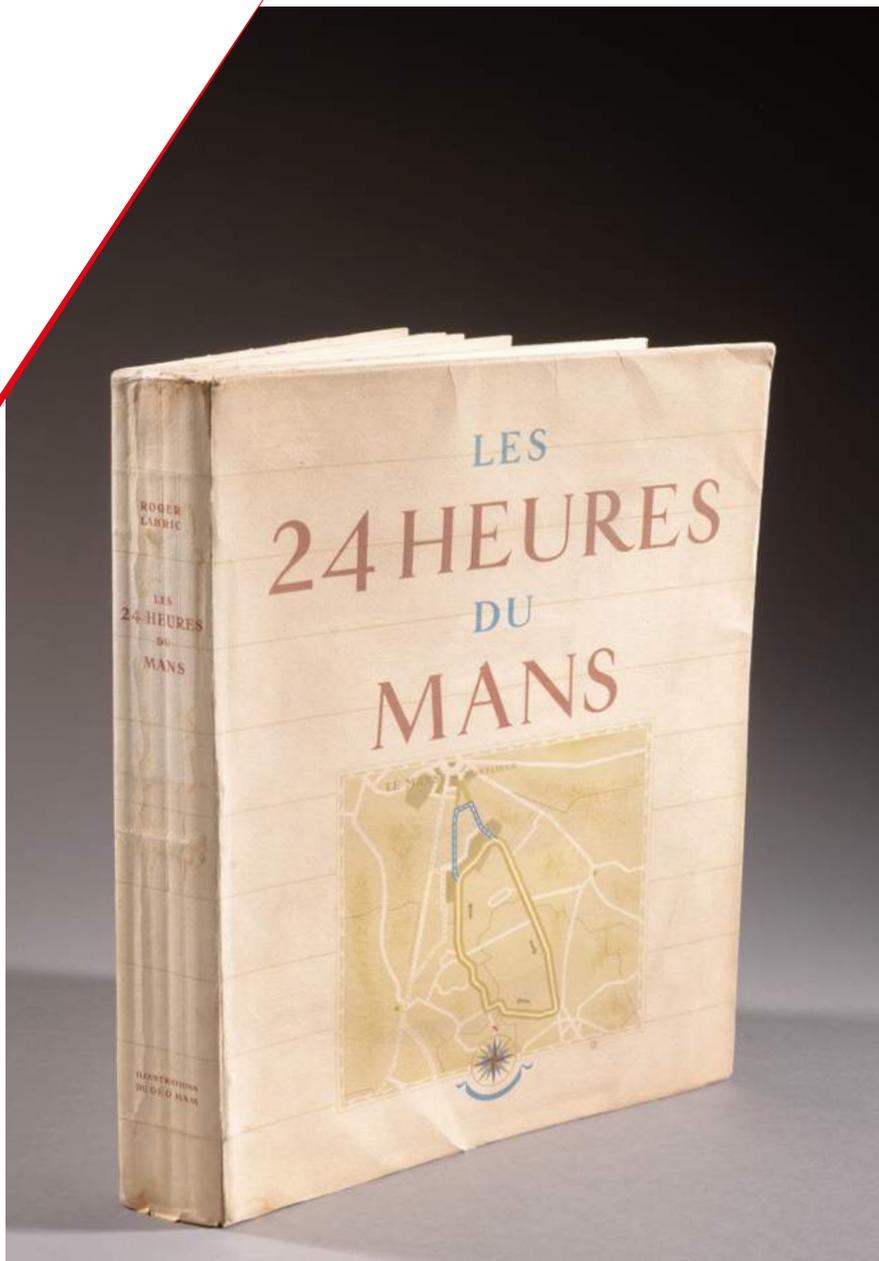
ION N'EXISTANT  
PRESENTATION

5 6 7 8 9 10  
TABLEAU DE BORD  
(LE VOLANT EST AMOVIBLE)

DÉFLECTEURS  
D'ÉCHAPPEMENT  
N'EXISTANT PAS A  
LA PRESENTATION

VUE ARRIÈRE





**LOT - 1**

**LES 24 HEURES  
DU MANS**

Livre Roger Labric  
Imprimé par Beuchet et Vanden Brugge  
à Nantes (Juin 1946)

**ESTIMATION**

**1.000 € - 1.200 €**

Nombreuses illustrations en couleurs et hors-texte, dont les portraits des pilotes par Géo Ham. Plans des circuits du Mans à diverses époques, listes des coureurs engagés.



**LOT - 2**

**BOUCHON DE  
RADIATEUR  
MINERVA**

Monté sur socle - Hauteur : 16 cm

**ESTIMATION**

**800 € - 1.200 €**

**LOT - 2.BIS**

**JOSEPH PORPHYRE  
PINCHON (1871-1953)  
«BÉCASSINE»**

signé au dos J.P. PINCHON  
Mascotte de radiateur en bronze, tête  
articulée en porcelaine peinte  
Hauteur : 16,5 cm

**ESTIMATION**

**2.500 € - 3.000 €**

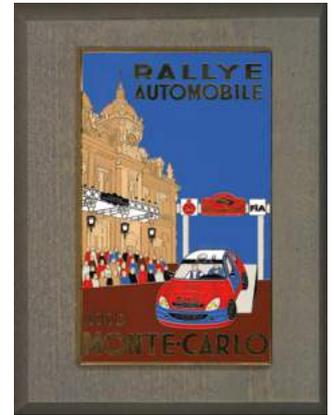
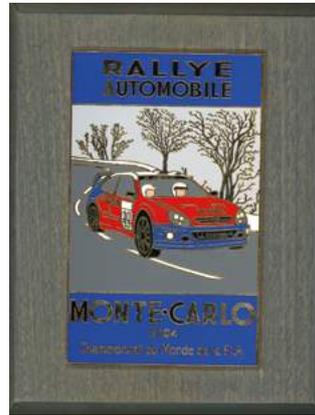


### LOT - 3

#### RALLYE AUTOMOBILE DE MONTE-CARLO

Ensemble de quatre plaques cadres de différentes éditions : 2004 - 2005 - 2006 - 2008

**ESTIMATION**  
200 € - 250 €

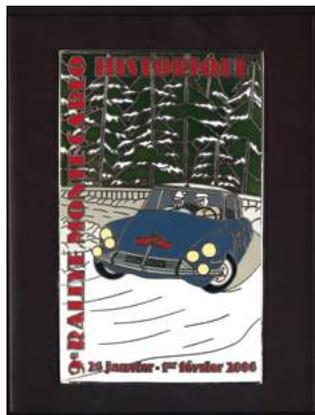
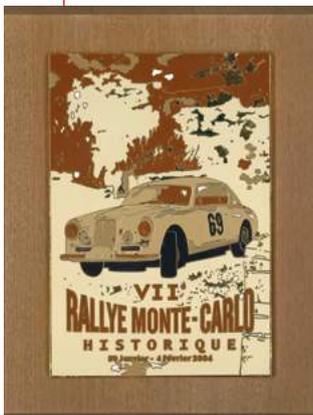


### LOT - 4

#### RALLYE HISTORIQUE DE MONTE-CARLO

Ensemble de deux plaques cadres du Rallye Historique de Monte-Carlo (2004 - 2006)

**ESTIMATION**  
100 € - 150 €



### LOT - 5

#### RALLYE HISTORIQUE DE MONTE-CARLO

Plaque Concurrent du 62<sup>ème</sup> Rallye Automobile de Monte-Carlo

**ESTIMATION**  
50 € - 80 €



### LOT - 6

#### RALLYE DE MONTE-CARLO

Ensemble de quarante plaques du Rallye de Monte-Carlo, des années 70 aux années 2000 - Très bon état

**ESTIMATION**  
1.200 € - 1.500 €



**LOT - 7**  
**PLAQUE TT DE MONACO**

De 1976

**ESTIMATION**  
100 € - 150 €

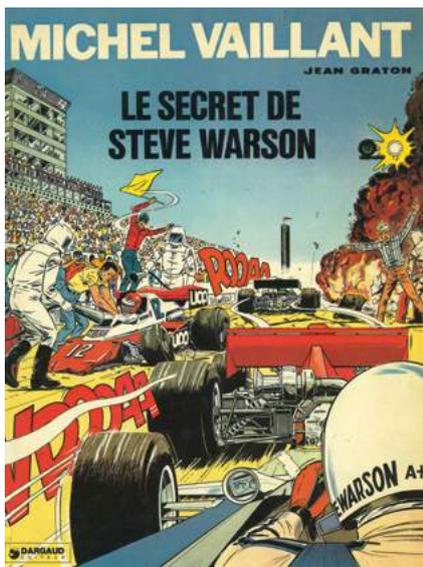


**LOT - 8**  
**TROPHÉE EN BRONZE**  
**ÉMAILLÉ**

Du 12<sup>ème</sup> Rallye de Monte-Carlo  
de voitures anciennes, 2000

Automobile Club de Monaco  
Why-Note Creation / France  
Numéroté 92 / 105  
18,5 x 26 cm  
Accompagné d'une revue de  
« l'automobiliste » (n°34 de Juin 1974)

**ESTIMATION**  
400 € - 600 €



**LOT - 9**  
**ENSEMBLE DE DEUX BANDES DESSINÉES**  
**MICHEL VAILLANT**

« Série Noire »  
signée par François Cevert, Jackie Stewart

« Le secret de Steve Warson »  
signée par Ayrton Senna, Alain Prost et Michael Schumacher

Éditeur Dargaud

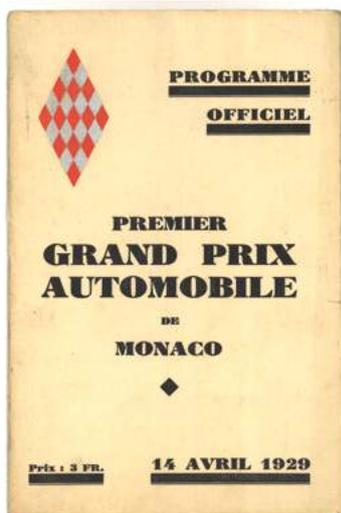
**ESTIMATION**  
100 € - 150 €



**LOT - 10**  
**REVUES**  
**« L'AUTOMOBILISTE »**

Ensemble de trente cinq revues de « l'automobiliste »  
de différentes années

**ESTIMATION**  
150 € - 200 €



**LOT - 11**  
PROGRAMME OFFICIEL

Du premier Grand Prix de Monaco en 1929  
Bon état général

**ESTIMATION**  
1.500 € - 2.000 €



**LOT - 12**  
PROGRAMME OFFICIEL

Du 10<sup>ème</sup> Grand Prix Automobile de Monaco en date du 16 mai 1948 accompagné d'un ticket d'entrée de la même édition (traces d'ancienneté, aucune déchirure)

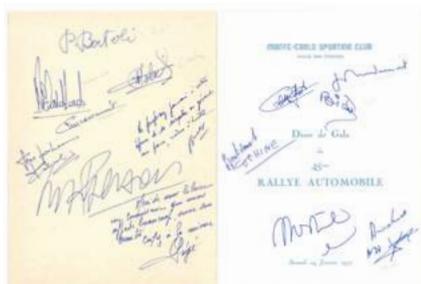
**ESTIMATION**  
300 € - 400 €



**LOT - 13**  
PROGRAMME OFFICIEL

Du 6<sup>ème</sup> Grand Prix Automobile de Monaco en date du 02 Avril 1934

**ESTIMATION**  
100 € - 200 €



**LOT - 14**  
ENSEMBLE DE TROIS MENUS  
DU DINER DE GALA

De la 45<sup>ème</sup> édition du Rallye Automobile de Monaco (29 Janvier 1977) signés par de nombreux pilotes dont Mario Andretti. On y joint un menu du diner de Gala de la 51<sup>ème</sup> édition signé par Ayrton Senna

**ESTIMATION : 250 € - 300 €**

**LOT - 15**  
LOT COMPOSÉ DE NEUF  
PROGRAMMES DE GRAND PRIX  
DE MONACO

Des années 1959 à 1965 dont plusieurs contenant des signatures de pilotes de F1

**ESTIMATION : 200 € - 400 €**

**LOT - 16**  
LOT DE ONZE PROGRAMMES  
DE GRAND PRIX  
DE MONACO

De 1976 à 1987 dont l'exemplaire de 1984 signé par des pilotes.

**ESTIMATION : 250 € - 350 €**

**LOT - 17**  
LOT COMPRENANT SEPT  
PROGRAMMES DE GRAND PRIX  
DE MONACO

Des années 1989, 1990, 1991, 1993, 1994, 1996, accompagnés pour certains du règlement ou du dossier média

**ESTIMATION : 50 € - 100 €**

**LOT - 18**  
PROGRAMME OFFICIEL DU 4<sup>ÈME</sup>  
GRAND PRIX DE PARIS

Du 20 Mai 1951  
(Quelques pages abîmées)

**ESTIMATION : 80 € - 100 €**



**LOT - 19**

**ROBERT FALCUCI  
(1900 - 1989)**

Affiche du 2<sup>ème</sup> Grand Prix Automobile de Monaco en date du 5 avril 1930  
Premier jet affiche originale du Grand Prix  
120 x 80 cm - Pliures

**ESTIMATION**

**4.000 € - 6.000 €**



**LOT - 20**

**1<sup>ER</sup> GRAND PRIX HISTORIQUE DE MONACO**

Affiche du 1<sup>er</sup> Grand Prix Historique de Monaco, 1997

180 x 120 cm  
Bon état général

**ESTIMATION**

**300 € - 400 €**



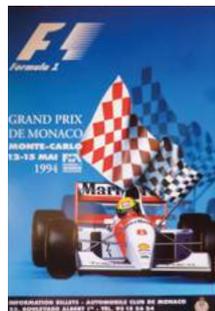
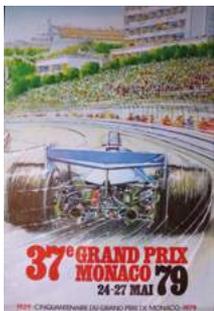
**LOT - 20.BIS**

**GÉO HAM**

Affiche du 5<sup>ème</sup> Grand Prix Automobile de Monaco de 1933 par Géo Ham.  
Exemplaire imprimé spécialement pour son Altesse Sérénissime le Prince Rainier III de Monaco.  
Porte au dos l'inscription « Rééditée avec l'autorisation spéciale de l'Automobile Club de Monaco » (1983)

**ESTIMATION**

**200 € - 300 €**



**LOT - 21**  
**LOT DE 28 AFFICHES DU GRAND PRIX DE MONACO**

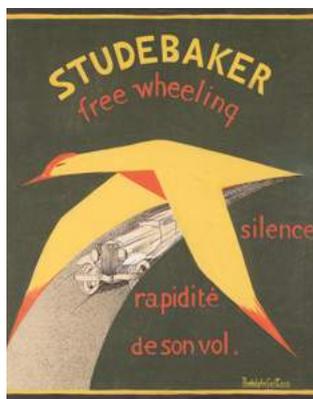
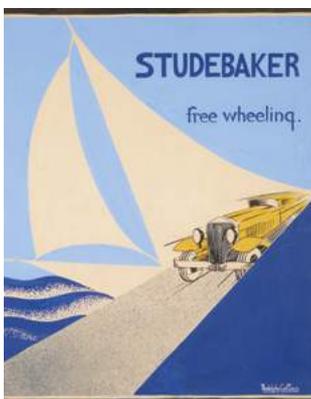
Dont certains tirages hors commerces, éditions limitées de 1972 à 1999

**ESTIMATION**  
**800 € - 1.000 €**

**LOT - 22**  
**LOT DE NEUF AFFICHES DU GRAND PRIX DE MONACO**

Grand Prix Automobiles de Monaco des années de 1963 à 1971  
 Encadrées sous verre - Environ 60 x 40 cm

**ESTIMATION**  
**1.200 € - 1.500 €**



**LOT - 23**  
**RODOLPHE CAILLAUX**

Deux affiches Studebaker de Rodolphe Caillaux

**ESTIMATION**  
**1.200 € - 1.500 €**

**LOT - 24**  
**MICHEL TURNER**

Affiche du 2<sup>ème</sup> Tour de la Principauté par Michel Turner  
 Edition J.Ramel à Nice - 62,5 x 48,5 cm

**ESTIMATION**  
**100 € - 150 €**

**LOT - 25**  
**MICHAEL ET GRAHAM TURNER**

Ensemble de sept impressions de Michael et Graham TURNER représentants :  
 - Mika Hakkinen, West McLaren Mercedes, 1998  
 - Michael Schumacher, Ferrari, 2001  
 - Olivier Panis, Ligier, 1996  
 - Michael Schumacher, Ferrari, 1997  
 - Niki Lauda, Ferrari, 1976  
 - David Coulthard, West McLaren Mercedes, 2000  
 - Affiche commémorative du Centenaire de l'ACM 1890 - 1990

**ESTIMATION**  
**100 € - 150 €**



**LOT - 26**  
**ALEXIS KOW**

Affiche Panhard par Alexis Kow  
 « Les 24 heures du Mans » - 57 x 38 cm

**ESTIMATION**  
**150 € - 200 €**



**LOT - 27**  
**PHOTOGRAPHIES DE**  
**MICHAEL SCHUMACHER**

Ensemble de deux photographies de Michael Schumacher durant les saisons 2001 (Grand Prix de Monaco) et 2002 (Grand Prix de Malaisie) dédicacées.  
16,5 x 22,5 cm

**ESTIMATION**  
**300 € - 400 €**



**LOT - 28**  
**PHOTOGRAPHIES DE**  
**MICHAEL SCHUMACHER**

Ensemble de deux photographies de Michael Schumacher durant la saison 2006 (Grand Prix de Chine et d'Australie) dédicacées.  
16,5 x 22,5 cm

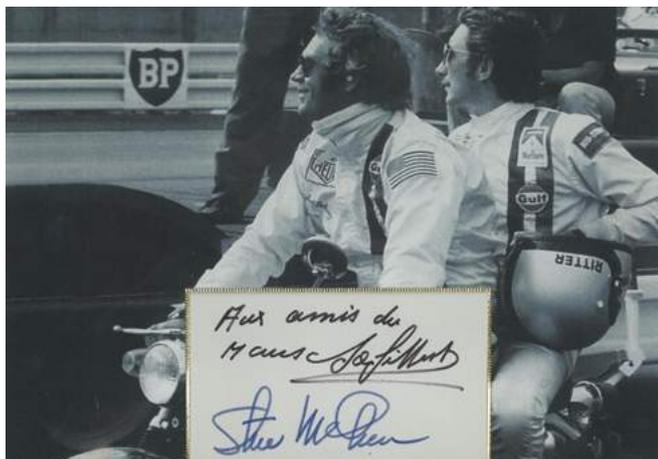
**ESTIMATION**  
**300 € - 400 €**



**LOT - 29**  
**PHOTOGRAPHIE DE**  
**MICHAEL SCHUMACHER**

Photo encadrée de Michael Schumacher dédicacée, saison 1995.  
Grand Prix de France  
15 x19 cm

**ESTIMATION**  
**150 € - 200 €**



**LOT - 30**  
**STEVE MCQUEEN**  
**ET JO SIFFERT**

Photo encadrée et dédicacée de Steve McQueen et Jo Siffert durant le tournage du film «Le Mans» (1971)

**ESTIMATION : 150 € - 200 €**

**LOT - 31**  
**GÉO HAM**

Affiche du 2<sup>ème</sup> Grand Prix des voitures anciennes de 1976  
Par Géo Ham  
Encadrée sous verre - 65 x 44 cm

**ESTIMATION : 80 € - 120 €**



**LOT - 32**  
**ALAN FEARNLEY**

« Night Time in Monaco » (d'après)  
Impression sur carton encadrée sous verre  
Édition limitée - Numérotée 161/300  
Publiée par « Grand Prix Sportique Limited England » - 50 x 76 cm

**ESTIMATION**  
**150 € - 200 €**



**LOT - 33**  
**NICOLAS WATTS**

« Monte-Carlo Rallye 1964 »  
Impression sur papier encadrée sous verre  
Publiée par Motorsport Gallery - Edition limitée  
Signatures non identifiées - 59 x 79 cm

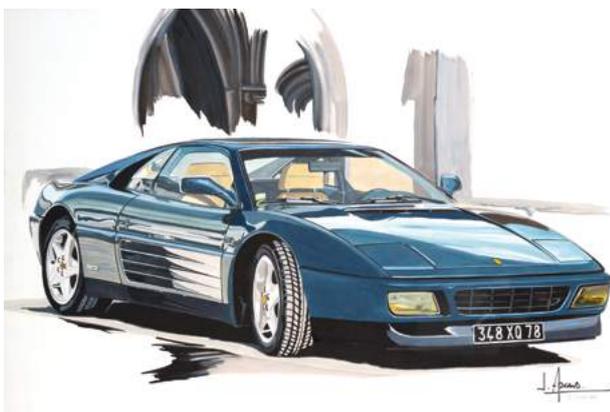
**ESTIMATION**  
**150 € - 200 €**



**LOT - 34**  
**J.ARCAND**

« ASTON MARTIN DB »  
Acrylique et crayon sur papier  
Signée, titrée et numérotée 1/1 en bas à droite  
A vue : 75 x 117 cm

**ESTIMATION**  
**600 € - 800 €**



**LOT - 35**  
**J.ARCAND**

« FERRARI 348 »  
Acrylique et crayon sur papier  
Signée, titrée et numérotée 1/1 en bas à droite  
A vue : 75 x 117 cm

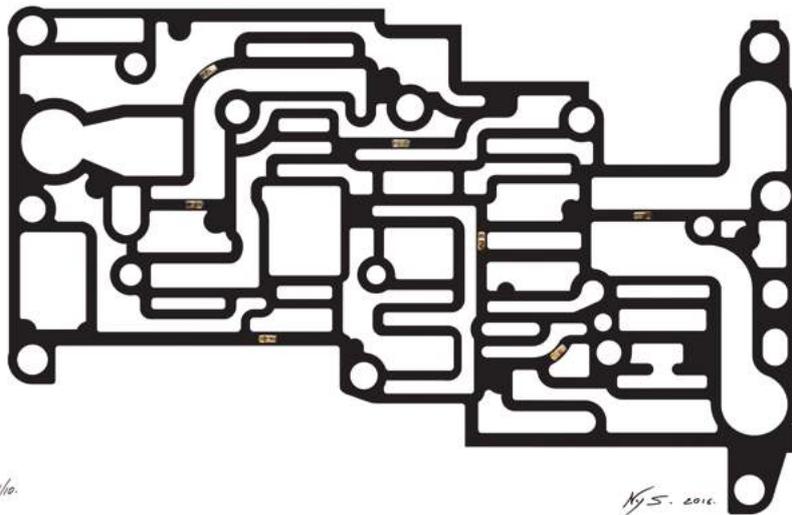
**ESTIMATION**  
**600 € - 800 €**



**LOT - 36**  
**J.ARCAND**

« PORSCHE 356 »  
Acrylique et crayon sur papier  
Signée, titrée et numérotée 1/1 en bas à droite  
A vue : 75 x 117 cm

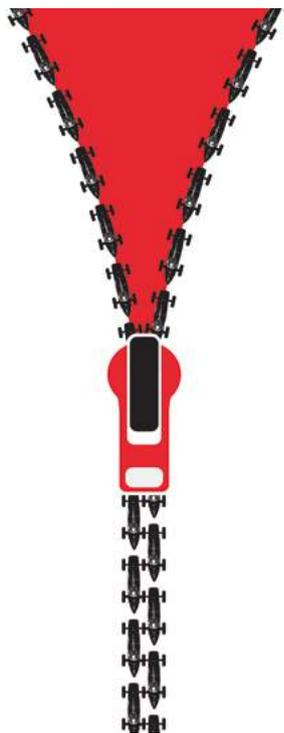
**ESTIMATION**  
**600 € - 800 €**



**LOT - 37**  
**HERVÉ NYS (1960)**

« Automatic » 2016, Impression sur aluminium, voitures en bronze  
Signée et numérotée 8/10 en bas - 85 x 130 cm  
Un certificat d'authenticité sera remis à l'acquéreur

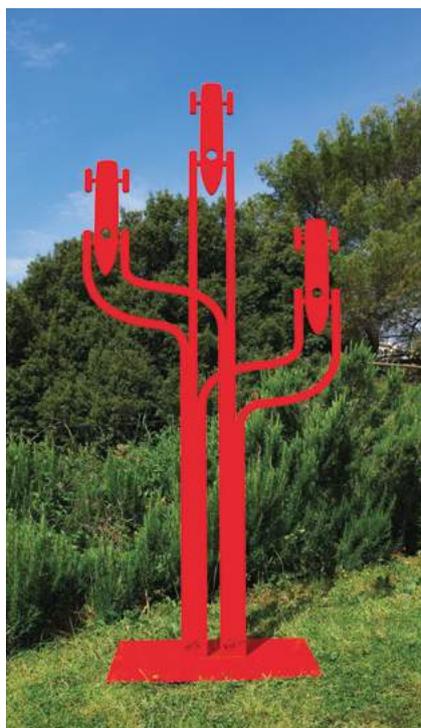
**ESTIMATION**  
**700 € - 800 €**



**LOT - 38**  
**HERVÉ NYS (1960)**

« Eclairage » 2016,  
Impression sur aluminium, voitures en bronze  
Signée et numérotée 1/10 en bas - 85 x 130 cm  
Un certificat d'authenticité sera remis à l'acquéreur

**ESTIMATION**  
**500 € - 700 €**



**LOT - 39**  
**HERVÉ NYS (1960)**

« Car-tu-traces », 2015  
Sculpture en résine et peinture epoxy  
Signée et numérotée 2/8 au dos - Hauteur : 150 cm  
Un certificat d'authenticité sera remis à l'acquéreur

**ESTIMATION**  
**1.500 € - 2.000 €**



**LOT - 40**

**HERVÉ NYS (1960)**

« Babel », 2014

Sculpture en résine, voitures en bronze

Signée et numérotée 2/8 en bas - Hauteur : 100 cm

Un certificat d'authenticité sera remis à l'acquéreur

**ESTIMATION**

**2.500 € - 3.000 €**



**LOT - 41**

**HERVÉ NYS (1960)**

« L'homme qui conduit l'homme qui ... », 2015

Sculpture en résine

Signée et numérotée 2/8 à l'arrière de la voiture, 92 x 18 x 20 cm

Un certificat d'authenticité sera remis à l'acquéreur

**ESTIMATION**

**2.000 € - 2.500 €**



**LOT - 42**  
**JAGUAR**

Épreuve en bronze sur une terrasse en marbre noir  
Porte sur la base du Jaguar le cachet  
« BRONZE GARANTI PARIS. J.B DEPOSEE »  
Hauteur avec la terrasse : 32,5 cm - Largeur : 65 cm

**ESTIMATION**  
**1.500 € - 2.000 €**



**LOT - 43**  
**ÉPREUVE EN ACIER**

Signée au niveau de la roue arrière gauche  
 10 x 18,5 x 36 cm

**ESTIMATION**  
 300 € - 500 €



**LOT - 43.BIS**  
**ALFA ROMEO**

Jouet Alfa Romeo  
 Largeur : 53 cm

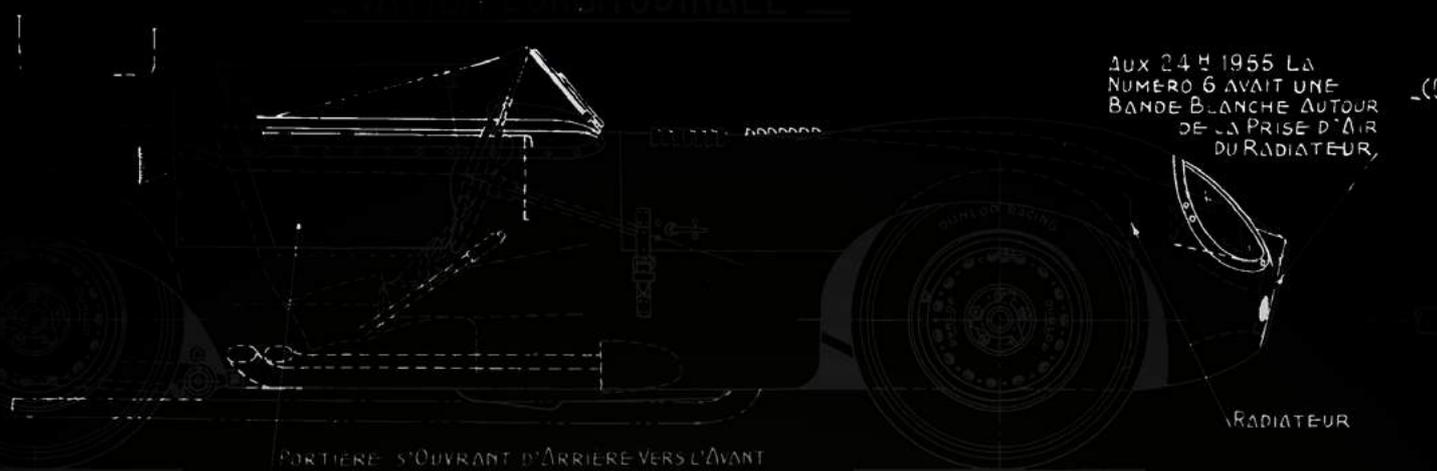
**ESTIMATION**  
 3.000 € - 4.000 €



**LOT - 44**  
**G.MAGGI**

« Michigan "500" » - 1989  
 Épreuve en bronze - Signée en bas à droite « G.MAGGI »  
 Titrée et datée en haut à gauche - 14 x 28 cm

**ESTIMATION**  
 400 € - 600 €



AUX 24 H 1955 LA  
NUMERO 6 AVAIT UNE  
BANDE BLANCHE AUTOUR  
DE LA PRISE D'AIR  
DU RADIATEUR,

COUPE D'U  
ROUE

PORTIERE S'OUVRANT D'ARRIERE VERS L'AVANT

RADIATEUR

VUE PAR DESSUS

SUR LE MODELE 1955 LE NUMERO ETAIT PLACE PLUS HAUT.

PARE-GLACE REDESCEND EN DIAGONAL

**HVMC**  
HOTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO

*Motors*

CLASSIC COLLECTION  
OF AUTOMOBILIA

DESSINS SUR CALQUES

CHRISTIAN  
H.G.H. LAVARD  
COPYRIGHT

CE DOCUMENT A  
ETABLI GRACE A  
BILITE DE :

LA "JAGUAR CL

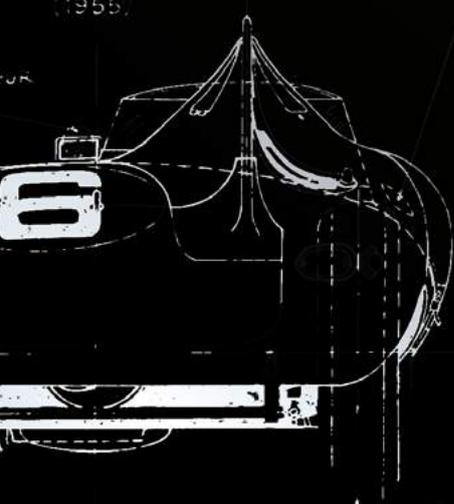
MONSIEUR LAU  
POMEROY, TEC  
TOR DE "THE M

ET MONSIEUR  
ACAT, SECRETA  
RAL DE "L'AUTO  
CLUB DE L'OU

NOUS LES EN RE

VUE ARRIERE  
(1955)

PRISE D'AIR DE REFROIDISSEMENT  
DES PNEUS ARRIERES (MODELES  
1956-1957)



BANDE BLANCHE  
SUR L'AVANT DE LA  
NUMERO 3 DE 1957.  
LA NUMERO 15  
PORTAIT UNE SE-  
CONDE BANDE  
MOINS LARGE AU  
DESSUS.

NUMERO MINERA-  
LOGIQUE VARIANT  
SUIVANT LES VOITU-  
RES (VOIR LES PHO-  
TOS)

VUE AVANT  
(1957)

LIMITE DU TENDELET EN PLASTIQUE

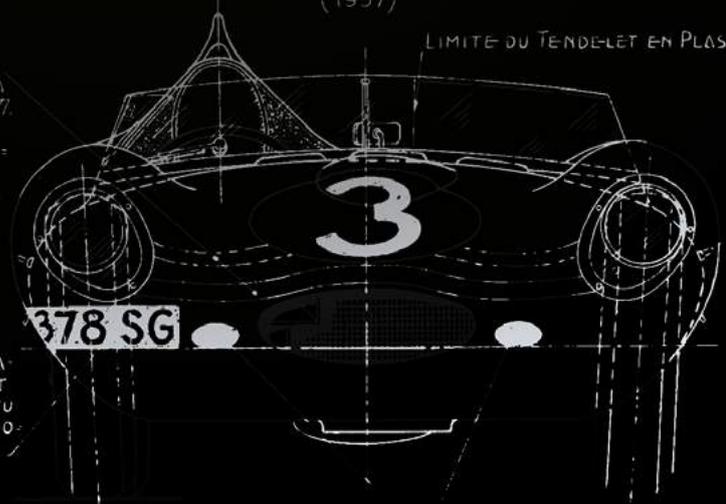
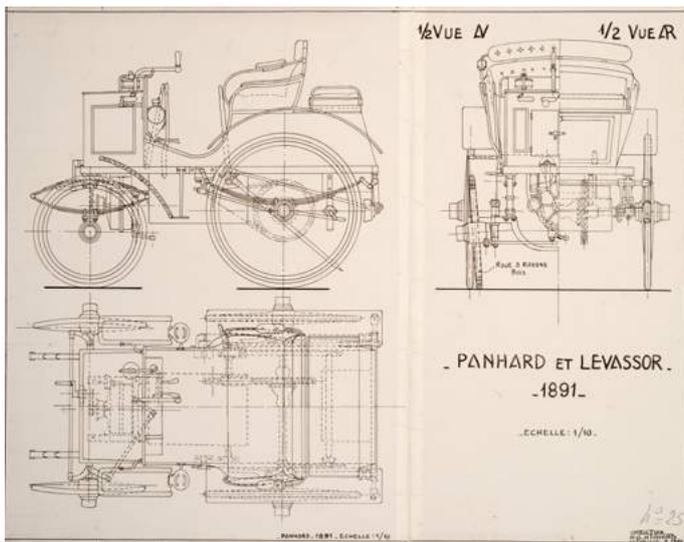


TABLEAU  
(VARIABLE S  
ET LES E

PRISES D'AIR N'EXISTANT PAS SUR TOUT LES MODELES

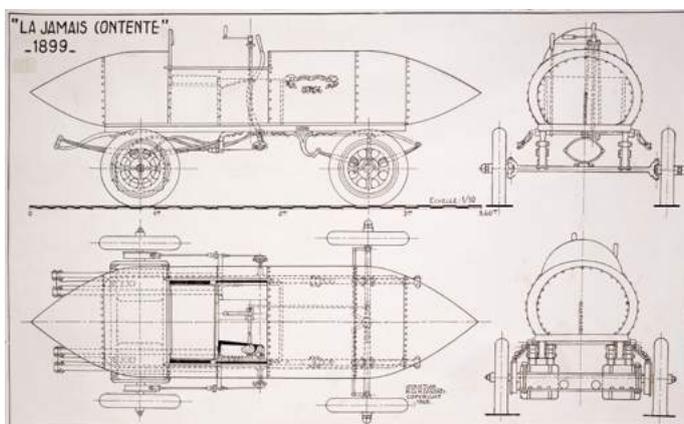


**LOT - 45**  
« PANHARD ET LEVASSOR » 1891

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
39 x 59 cm

L'association du carrossier René Panhard et de l'ingénieur Emile Levassor donnera naissance en 1891 à ce véhicule.

**ESTIMATION**  
700 € - 1.000 €

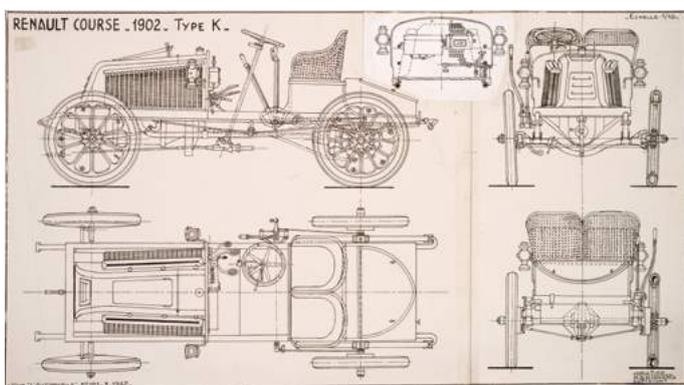


**LOT - 46**  
« LA JAMAIS CONTENTE » 1899

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
34 x 55 cm

Il représente le célèbre véhicule du Belge Camille Jenatton qui est le premier à atteindre la barre des 100 km/h le 29 avril 1899 sur les routes d'Achères. Aujourd'hui ce véhicule est exposé au Musée National de la Voiture et du Tourisme au Palais de Compiègne.

**ESTIMATION**  
1.000 € - 1.500 €

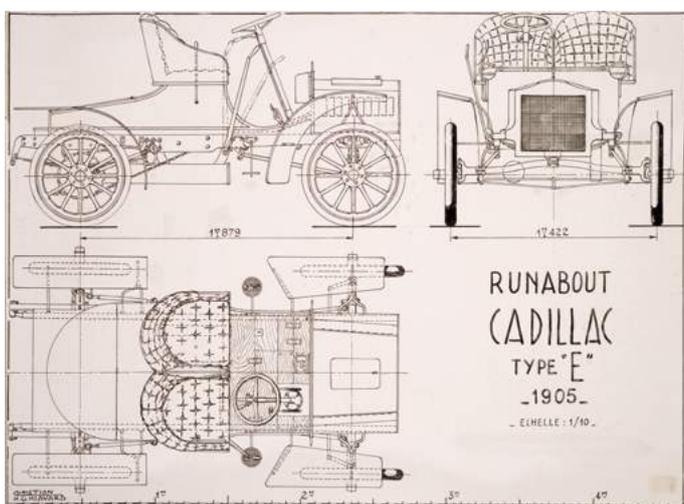


**LOT - 47**  
« RENAULT COURSE 1902 - TYPE K »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
33 x 58 cm

C'est lors du Paris - Vienne de 1902 que ce véhicule se fait connaître en donnant la victoire à son conducteur Marcel Renault face à la puissance de Mercedes. Un véhicule historique capable de parcourir 1300 km à la vitesse de 62,5 km/h qui sera par la suite exposé au Salon Automobile de Genève et la Rétromobile de Paris.

**ESTIMATION**  
700 € - 1.000 €

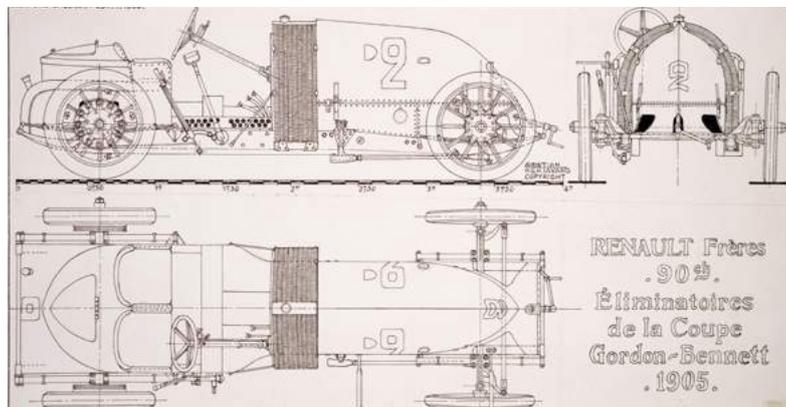


**LOT - 48**  
« RUNABOUT CADILLAC 1905 - TYPE E »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
34 x 46 cm

Ce dessin représente un des neufs modèles que Cadillac a créé au début du XX<sup>ème</sup> siècle. Le Modèle E sort des chaînes de production en janvier 1905

**ESTIMATION**  
700 € - 1.000 €



### LOT - 49

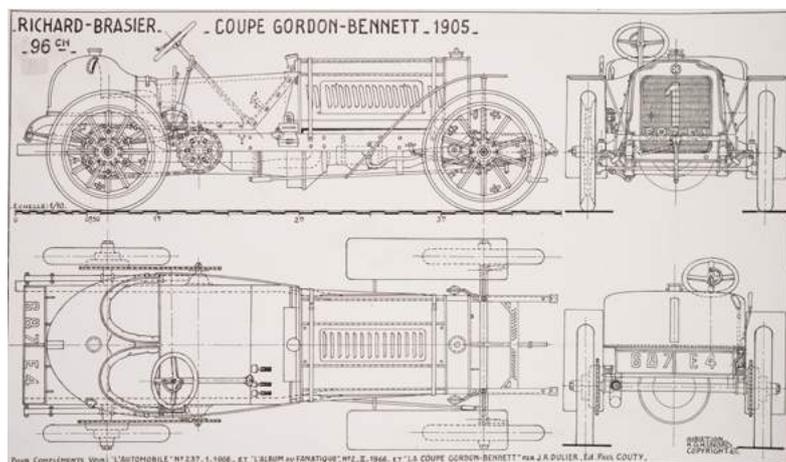
#### « RENAULT FRÈRES 90<sup>CH</sup> - ELIMINATOIRE DE LA COUPE GORDON BENNETT 1905 »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
31 x 58 cm

Toujours dans l'idée de promouvoir leur marque automobile, les frères Renault, avec Ferenc Szisz remplaçant de Marcel Renault, participèrent aux éliminatoires français de la Coupe automobile Gordon Bennett sur le circuit d'Auvergne à Clermont-Ferrand.

#### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



### LOT - 50

#### « RICHARD-BRASIER - COUPE GORDON BENNETT - 1905 »

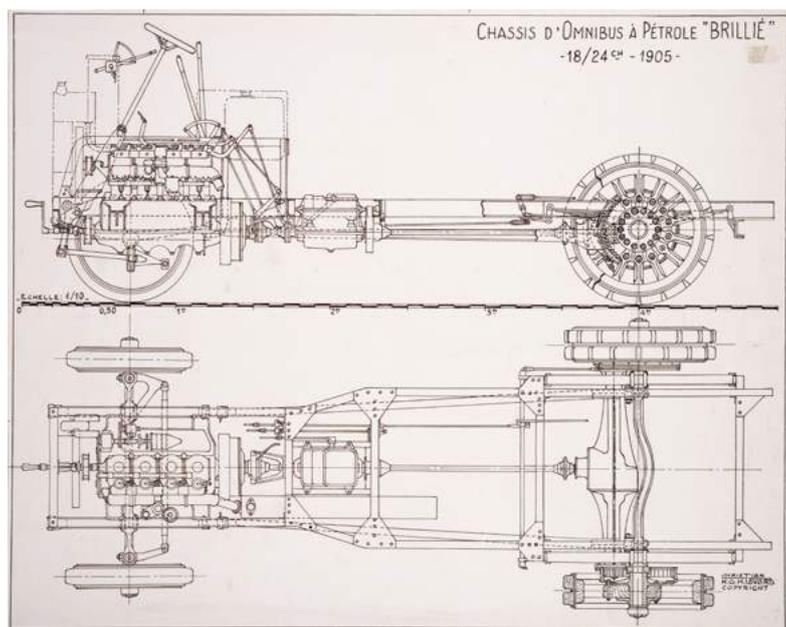
Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
32 x 55 cm

En 1905 avait lieu la sixième édition de la coupe Gordon Bennett à Clermont-Ferrand. Le 5 juillet, plus de 80 000 spectateurs assistent à cette course remportée, comme l'année précédente, par le français Léon Théry sur cette Richard-Brasier.

Bibliographie inscrite en bas du calque : «L'automobile» n°237-1 1966 - «L'album fanatique n°2 II - 1966» - «La coupe Gordon Bennett» par J.R Dulier éd. Paul Couty

#### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



### LOT - 51

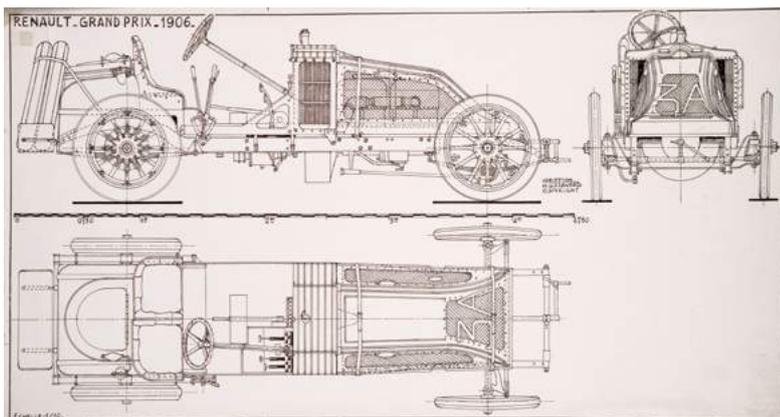
#### « CHÂSSIS D'OMNIBUS À PÉTROLE "BRILLIE" 18/24<sup>CH</sup> - 1905 »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
43 x 53 cm

En 1855 marque l'apparition des omnibus par l'association de plusieurs compagnies de transports urbains parisiens afin d'organiser le transport public des voyageurs. Nous découvrons à travers ce dessin le châssis d'un des omnibus.

#### ESTIMATION

700 € - 1.000 €



## LOT - 52

### « RENAULT GRAND PRIX - 1906 »

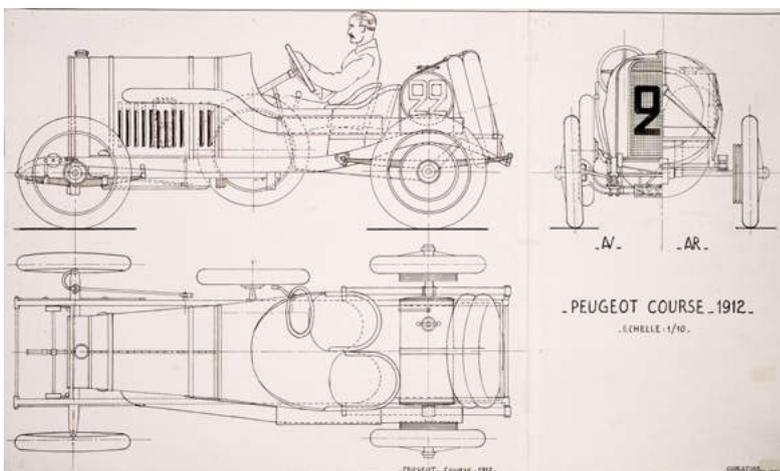
Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
33 x 62 cm

C'est lors de la première édition du Grand Prix automobile en 1906 que ce véhicule s'illustra. En effet, c'est avec ce dernier que le pilote de Renault Ferenc Szišz remporte la compétition.

Bibliographie : Article La voiture de Szišz, et les usines Renault frères, «Le Chauffeur», n°230 du 15 juillet 1906, p.209 à 217, par Thierry Ruisseau

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



## LOT - 53

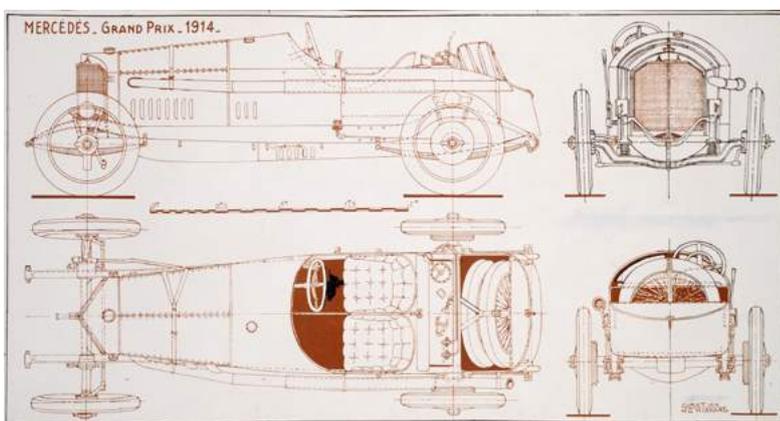
### « PEUGEOT COURSE - 1912 »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription «Christian HGH TAVARD 1960» en bas à droite - 37 x 62 cm

Premier véhicule au monde doté d'un double arbre à cames en tête combiné à un moteur à la fois économe et léger. C'est avec ce modèle de véhicule que Peugeot s'imposa dans les courses Américaines entre les années 1903 et 1908.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



## LOT - 54

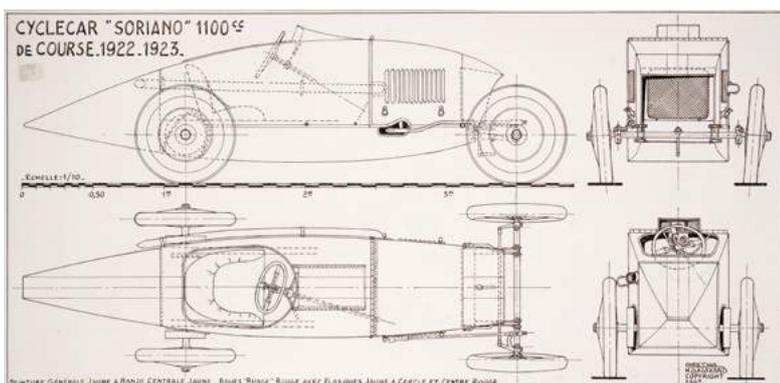
### « MERCEDES GRAND PRIX - 1914 »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
33 x 62 cm

Durant le Grand Prix de France de 1914 qui se déroula à Lyon, la Mercedes GP représentée sur ce dessin permit aux trois pilotes de l'écurie Daimler AG qui l'utilisèrent, de finir sur le podium.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



## LOT - 55

### « CYCLECAR "SORIANO" 1100<sup>CC</sup> DE COURSE - 1922 - 1923 »

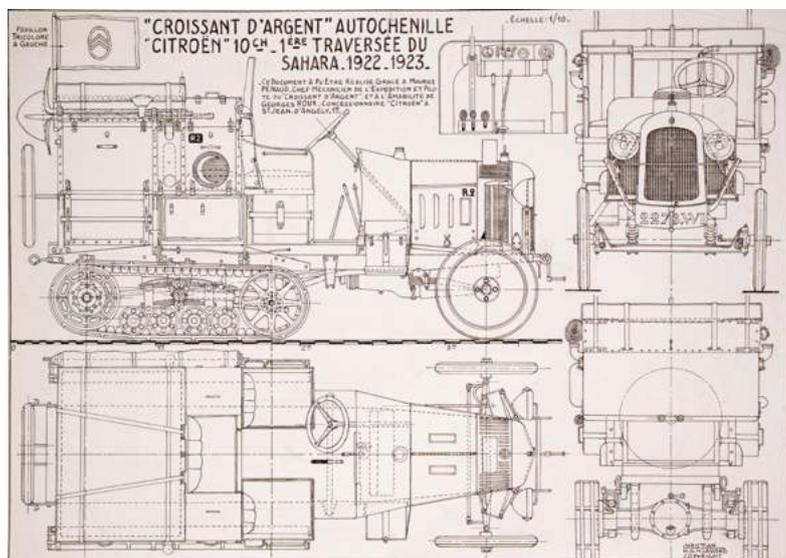
Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription «Christian HGH TAVARD COPYRIGHT 1967» en bas à droite - 27 x 55 cm

A travers ce dessin nous pouvons découvrir le design de la Soriano 1100cc, créé par l'association de Ricardo Soriano et José Luís de Pedroso.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €

## LES CALQUES ORIGINAUX DE CHRISTIAN TAVARD



### LOT - 56

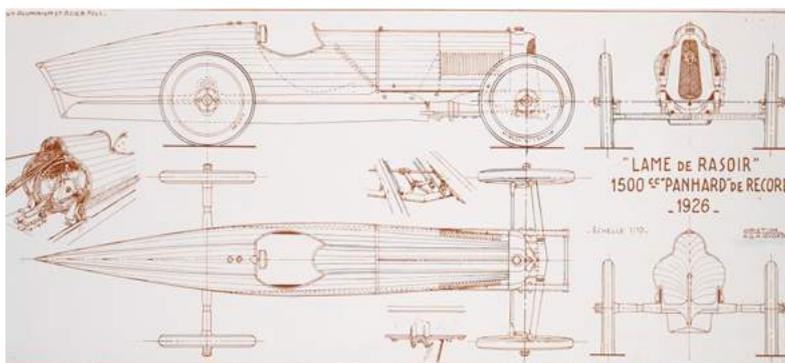
#### « CROISSANT D'ARGENT » AUTOCHENILLE "CITROËN" 10<sup>CH</sup>

1<sup>ÈRE</sup> TRAVERSÉE DU SAHARA - 1922 - 1923  
Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription «Christian HGH TAVARD COPYRIGHT»  
en bas à droite - 39 x 54 cm

En 1920, André Citroën s'associe à Adolphe Kégresse et Jacques Hinstin. Créateurs de véhicules tout-terrain, la traversée du Sahara fut leur premier défi, qu'ils relevèrent avec cinq Citroën Autochenille, en transportant le premier courrier postal transsaharien de Touggourt à Tombouctou en moins d'un mois (17 décembre 1922 - 7 Janvier 1923). Aujourd'hui deux exemplaires sont conservés au conservatoire Citroën et au Musée de Saint-Jean-d'Angély.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



### LOT - 57

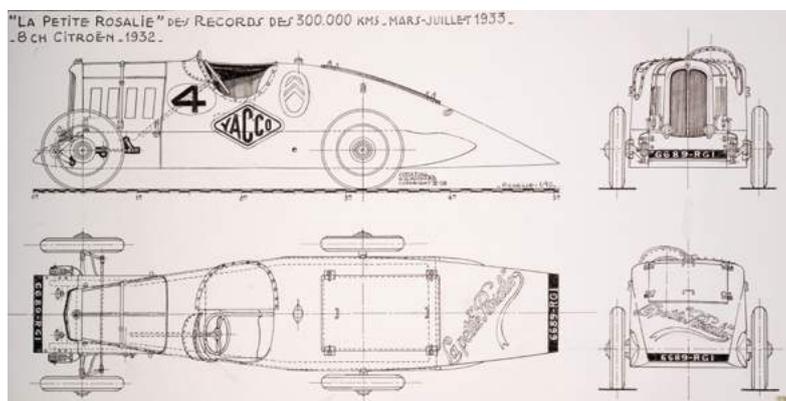
#### « LAME DE RASOIR » 1500<sup>CC</sup> « PANHARD » DE RECORD - 1926

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription «Christian HGH TAVARD COPYRIGHT»  
à droite - 26 x 59cm

L'après guerre fut marquée par de nombreuses innovations automobiles et Panhard créa ce modèle entièrement pour la chasse au chronomètre. La carrosserie en aluminium et acier poli ainsi que la structure de la « Lame de rasoir » ont permis au breton François-René Panhard d'établir quatre records du monde et d'obtenir le meilleur tour de l'anneau de vitesse à 190,324 km/h.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €



### LOT - 58

#### « LA PETITE ROSALIE » DES RECORDS DES 300.000 KMS MARS - JUILLET 1933 - 8CH CITROËN - 1932

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription « Christian HGH TAVARD COPYRIGHT 78 »  
au centre - 39 x 76cm

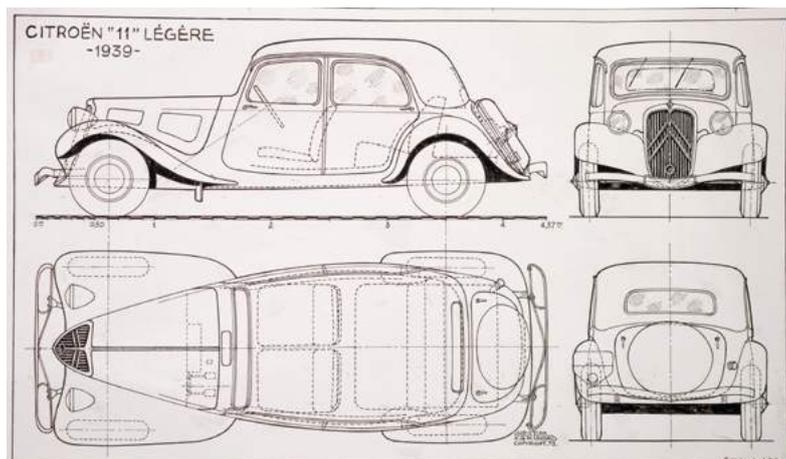
Afin d'établir de nouveaux records en 1933, Citroën lance sur ses chaînes de production « la petite Rosalie ».

Menée par César Marchand c'est une équipe de sept pilotes (Louis Le Roy de Présalé, Alphonse Vaillant, Robert Bodecot, Raphaël Fortin, Marcel Combettes, Edmond Bertaux et Lucien Marchand) qui devra se relayer au volant de ce véhicule. Partie le 15 Mars 1933 cette dernière fut stoppée le 27 Juillet de la même année avec au compteur l'incroyable distance de 300.000 kms, ce qui lui permit d'obtenir de nombreux records (records international et mondial de la durée, records international et mondial de la distance). Suite à son succès, ce véhicule sera exposé partout en France, du salon de l'auto aux plus grands concessionnaires de province. De nos jours, une réplique est conservée au conservatoire Citroën d'Aulnay.

### ESTIMATION

2.000 € - 3.000 €



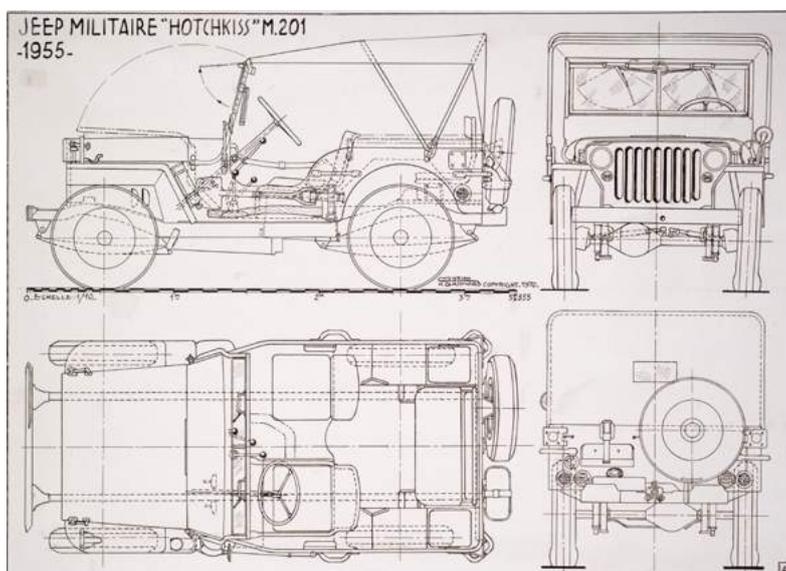


**LOT - 61**  
**« CITROËN "11" LÉGÈRE – 1939 »**

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine - 40 x 67 cm  
Porte l'inscription « Christian HGH TAVARD COPYRIGHT 1975 » en bas au centre.

La Citroën « 11 » est un véhicule français construit de 1934 à 1957, qui a marqué l'époque de l'Occupation notamment grâce à ses qualités routières exceptionnelles pour son époque. Adoptée par l'armée française elle fut ensuite réquisitionnée par l'armée allemande dès 1940.

**ESTIMATION**  
**700 € - 1.000 €**



**LOT - 62**  
**« JEEP MILITAIRE HOTCHKISS M201 – 1955 »**

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte l'inscription « Christian HGH TAVARD COPYRIGHT 1970 » au centre - 39x59cm

C'est en 1955 que le modèle de Jeep M201 voit le jour. Inspirée des modèles américains, la Jeep M201 fut produite à environ 28000 exemplaires destinées à équiper l'armée française.

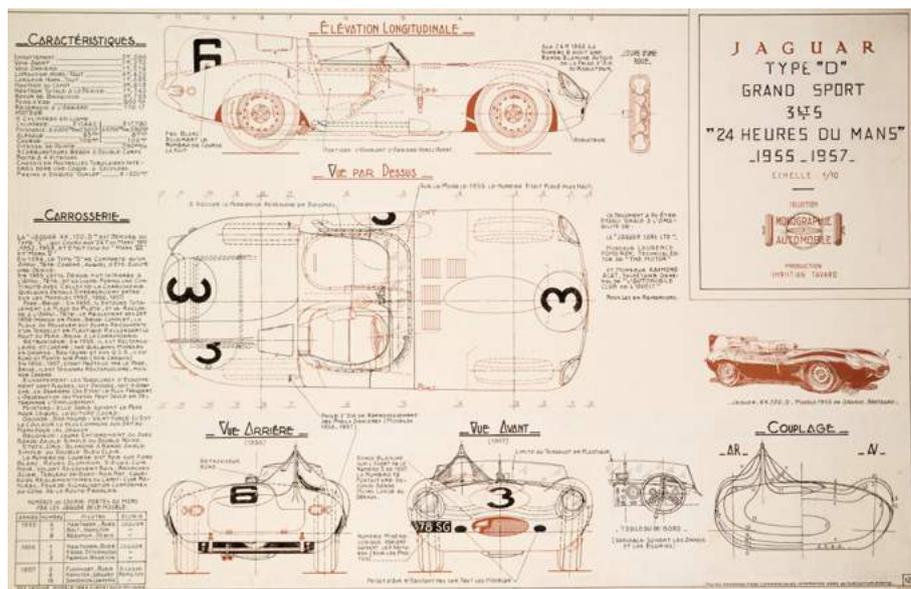
**ESTIMATION**  
**700 € - 1.000 €**

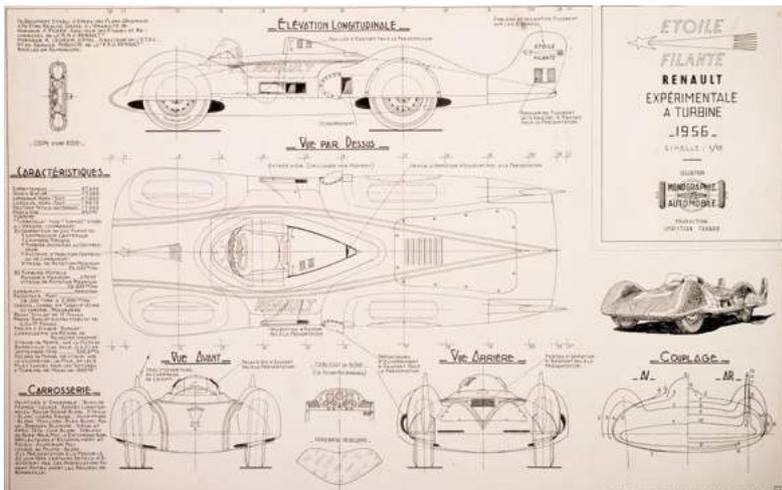
**LOT - 63**  
**« JAGUAR TYPE "D" GRAND SPORT - 24 HEURES DU MANS 1955 – 1957 »**

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
Porte le cachet de la « Collection Monographie Automobile » en haut à droite  
Production Christian TAVARD - 53 x 82 cm

La course des 24 Heures du Mans fait partie depuis sa création en 1923 des courses les plus prestigieuses au monde. Les années 1955 et 1957 sont marquées par la Jaguar Type "D" qui s'est imposée au cours de ces deux éditions. Ce dessin nous présente les caractéristiques de ce véhicule mais également les détails de sa carrosserie accompagnées des différentes vues.

**ESTIMATION**  
**2.000 € - 3.000 €**





## LOT - 64

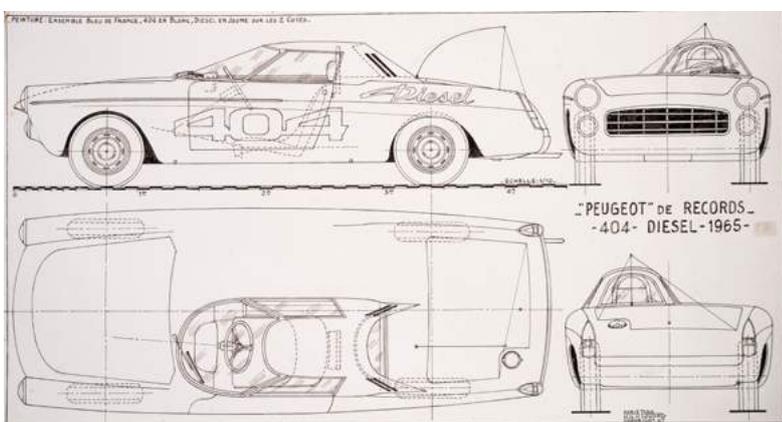
### «ETOILE FILANTE RENAULT – 1956»

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
 Porte le cachet de la «Collection Monographie Automobile» en haut à droite  
 Production Christian TAVARD - 53 x 81 cm

C'est sur le lac de Bonneville aux États-Unis que l'Étoile Filante conçue en 1956 par Fernand Picard, directeur des études, Albert Lory, motoriste hors pair et Jean Hébert, ingénieur et pilote, bat le record du monde de vitesse de pointe. Ce véhicule fait en seulement deux exemplaires, réussit le 5 septembre 1956 à atteindre la barre des 306,9 km/h pour le kilomètre et 308,85 km/h pour 5 km, un record qui aujourd'hui n'a toujours pas été battu.

### ESTIMATION

2.000 € - 3.000 €



## LOT - 65

### « PEUGEOT DE RECORDS -404 - DIESEL – 1965 »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
 Porte l'inscription « Christian HGH TAVARD COPYRIGHT 1967 » en bas à droite - 34 x 64 cm

En 1965, la Peugeot 404 a obtenu 37 records en seulement deux courses. La première le 4 Juin 1965 sur l'autodrome de Monthéry où, après plusieurs jours de course, elle obtient 18 records internationaux de classe D ; la seconde en juillet où cette fois, ce sont 19 records qui sont battus.

À travers les nombreux records de la 404 une image positive du diesel a été transmise aux consommateurs. Aujourd'hui ce modèle est exposé au Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux.

### ESTIMATION

1.000 € - 1.500 €

## LOT - 66

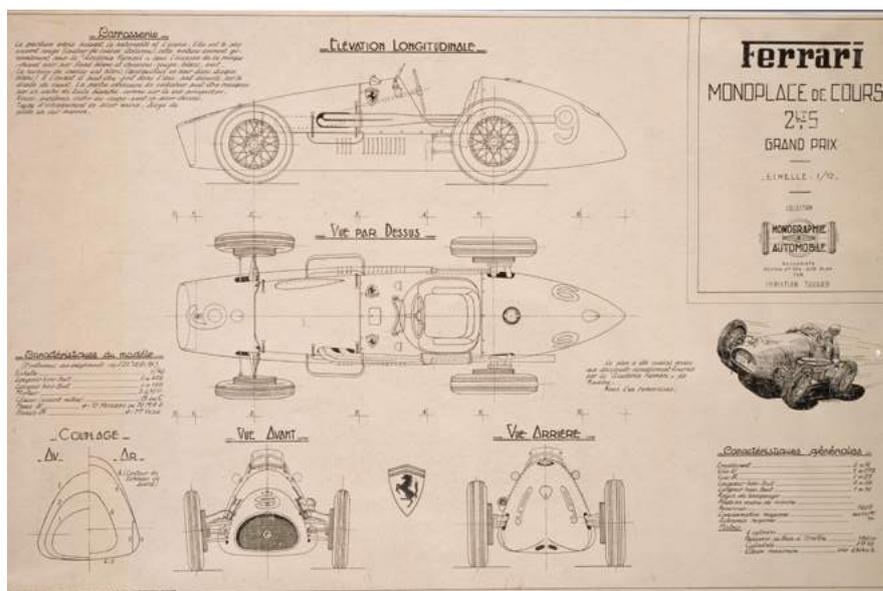
### « FERRARI MONOPLACE DE COURSE - 2,5L - GRAND PRIX »

Dessin sur papier calque à l'encre de Chine  
 Porte le cachet de la «Collection Monographie Automobile» en haut à droite  
 Production Christian TAVARD 53 x 82 cm

La Ferrari 500 est une monoplace des années 1950, qui permit au pilote Alberto Ascari d'être titré Champion du Monde de F2 en 1952 et 1953. Cette monoplace a également pris le départ pour des Grands Prix de F1. Son palmarès en Championnat du Monde est composé de 14 victoires, 33 podiums, 13 pôles positions et 12 meilleurs tours en course.

### ESTIMATION

2.000 € - 3.000 €







**HVMC**  
HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO *Motors*

CLASSIC COLLECTION  
OF BOATS

LOT - 67

RIVA

FLORIDA - 1962

ESTIMATION

35.000 € - 45.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°PA51F046F

Super Affaire - V8 5.7l 240cv  
Très sain - Clés en main

Carlo Riva avait pour ambition de fonder un mythe du luxe des bateaux de plaisance en fabriquant avec son entreprise familiale fondée en 1842 à Sarnico sur le lac d'Iseo, les meilleurs bateaux du monde, en acajou vernis (12 couches), chromes et sellerie de cuir, dotés de somptueuses lignes. Après la Seconde Guerre mondiale, les frontières italiennes sont rouvertes et Carlo Riva peut importer de gros V8 américains pour équiper ses bateaux, qu'il fabrique en petites séries, sur mesure pour ses clients. Objets de convoitise des grandes fortunes, têtes couronnées et stars de cinéma des années 1960, il est parfois qualifié de « Rolls-Royce de la mer » ou de « Ferrari des mers ». Leurs altesses sérénissimes le Prince Rainier III et la Princesse Grâce sont séduits et le souverain consent à ce qu'il fasse de Monaco sa base commerciale, il lui permet d'aménager une galerie de 100 mètres de long et 12 de hauteur dans l'épaisseur du rocher, laquelle peut abriter plus de 200 bateaux Riva.

Le modèle Florida d'une longueur de 5,5 mètres est équipé d'un V8 Mercurier de 5.7L de 240ch.

Le modèle proposé est un Riva de collection de l'année 1962, série 557, avec papiers français. Doté du moteur 5700 cm<sup>3</sup> V8, révisé, il démarre au quart de tour pour une navigation avec une sonorité envoûtante. Sa structure est en parfait état (membrures, fonds et œuvres vives). C'est un bateau qui navigue peu et toujours bien entreposé et entretenu chez un professionnel afin de préserver sa structure. L'intérieur est dans son jus en bon état. Fiable, robuste et structure impeccable. C'est une superbe opportunité de rejoindre le milieu Riva avec cet exemplaire de collection nous ramenant aux temps immémoriaux de la liberté pure attribuée à ces types de bateaux dans les années 70'. Une mentalité qui revient sur le devant de la scène avec l'essor de la navigation de plaisance en canot automobile.

**A SUPERB OPPORTUNITY TO JOIN THE RIVA CLUB WITH THIS SPECIMEN OF COLLECTION TAKING US BACK TO UNFORGETTABLE TIMES OF PURE NAVIGATIONAL FREEDOM**

*The model suggested today is a collectible Riva from the year 1962, series 557, registered in France. Equipped with a 5700 cm<sup>3</sup> V8 240 hp engine, revised, it starts with a quarter of a turn for a relaxing navigation to its seductive humming sound. The structure is in perfect condition (frames and hull). This boat has had very little usage, and always been professionally stored and maintained in order to preserve it in excellent condition.*

*The interior is in a good state. Reliable, robust and impeccable structure. This is a superb opportunity to join the Riva club with this specimen of collection, taking us back to unforgettable times of pure navigational freedom attributed to these types of boats in the Seventies. A mentality which comes to the fore with the rise of pleasure sailing in motor boats.*

LOT - 68

G.SEYLER

RUNABOUT GRAND SPORT - 1963

ESTIMATION

20.000 € - 30.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°MNB81566

Très rare Runabout français - Seul survivant  
Bateau Clés en main - Chêne/Acajou/Frêne

Les Etablissements Georges Seyler Ainé, fondés en 1893, s'imposent comme les spécialistes de la construction nautique de plaisance. Installés sur les rives de la Marne, au pied du Viaduc de Nogent, au Perreux sur Marne. Le chantier participa à plusieurs courses motonautiques notamment à Monaco.

Equipé d'un moteur G. Richard- Brasier, il remporta en 1904, la catégorie des racers de 8 à 12 mètres et termina premier de la course du mille marin à la moyenne de 39,853 km/h, battant tous les records du monde de canots automobiles. La qualité de ses constructions en double bordé d'acajou sur pièces de force en frêne ou chêne leur procure une rigidité analogue à la coque d'un hydravion. Ainsi, le chantier a été honoré dès ses premières années de divers prix tels que le premier Grand Prix de l'exposition Internationale de 1937. Le chantier construit également des canots à moteur, dinghies, runabouts, vedettes qu'il expose régulièrement au Salon Nautique de Paris, et aussi à Nice dans son magasin d'exposition. Tout au long des années de course, la marque collectionne les médailles

d'or. Le chantier était par ailleurs distributeur agent pour les moteurs Evinrude, Lutetia, Goyot, Anzani, Mercury, West-Bend. En 1965, l'entreprise disparaît, les dernières coques sont vendues jusqu'au début des années 70. Aujourd'hui, quelques bateaux SEYLER existent encore, en plus ou moins bon état. Ils font partie de l'histoire motonautique. Le runabout à moteur Penta Volvo Aquamatic 80 cv fut détrôné par la version Grand Sport de 1963 avec son 4 cylindres Chevrolet/Mercruiser 2,5 L ici présenté et aujourd'hui très rare en très bel état prêt à prendre la vague pour cet été. Dispose d'une remorque neuve.

Moteur très bon état entièrement révisé, démarreur, alternateur, allumage et joints neufs. La coque est en très bon état de structure trois bois très sain. Sa sellerie est d'origine présente parfaitement. Ce runabout très rare sur le marché car très peu d'exemplaires ; son point fort est sa structure en parfait état (membrures, fonds et œuvres vives)

C'est un bateau exceptionnel, un joyau nautique à remporter.

*In 1965, the company disappears, the last hulls were sold until the beginning of the Seventies. Today, some Seyler boats still exist, in a more or less good state. They are now part of the speedboat history. The runabout with a Penta Volvo Aquamatic 80 cv engine was dethroned by*

*the Great sport version of 1963 with its 4 cylinders Chevrolet/Mercruiser 2.5 L presented here today. A very rare boat, in a beautiful state, ready to take to the waters this summer. The trailer is brand new.*



HVMC  
HOTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO *Motors*

CLASSIC COLLECTION  
OF MOTORCYCLES



**LOT - 69 MOTO GUZZI  
110 ZIGOLO SATURNIA - 1959**



**ESTIMATION 1.000 € - 2.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°VQM62 - Moteur n°VQM62  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 2 temps

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 70 MOTO MORINI  
125 CORSARO COURSIIFIÉE**



**ESTIMATION 3.000 € - 5.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - Moto de circuit - cadre n°IGM-1068-OM E\*36524\*  
Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 125 cc

Moto Morini est une marque de motos italienne fondée à Bologne en 1937. Elle a appartenu à Cagiva à partir de 1987, puis à Texas Pacific Group à partir de 1996, avant de faire faillite en 2009. La production de motos a repris en 2012. Alfonso Morini ouvre son premier atelier de réparation en 1914 à Bologne. Il a un certain talent pour tout ce qui touche à la mécanique et sa petite entreprise prospère. La Première Guerre mondiale freine un peu son activité et il décide de s'engager dans le Huitième régiment motocycliste pour parfaire ses connaissances.

En 1925, Mario Mazetti s'associe avec lui et lui demande de construire une moto de course. C'est un monocylindre 2 temps de 125 cm<sup>3</sup>, qui s'impose à Monza au Grand Prix des Nations 1927.

Les deux hommes s'imposent jusqu'en 1937, année pendant laquelle Alfonso Morini décide de créer sa propre firme : Moto Morini.

La Corsaro est une Moto construite par Moto Morini de 1959 à 1974.

Cette Moto Morini 125 a un frein avant à double cames, des jantes alu et sera fournie avec un 2<sup>ème</sup> moteur.

La moto est dans un parfait état et prête à courir.

**LOT - 71 TRIUMPH  
SPEED TRIPLE - 1995**



**ESTIMATION 4.500 € - 6.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : SMTC301DMS016990  
Véhicule strictement d'origine - 3 cylindres à refroidissement liquide  
885 cc - 98 hp - Boîte 5 vitesses

La Speed Triple est présentée au salon de Paris 1993 sous l'aspect brutal d'une 900 Daytona dénudée dont elle reprend la majorité des ingrédients. La Speed Triple est le café racer des années 90, le prolongement des Triton, Tribsa, Dresda qui furent, en leur temps, l'expression suprême de la moto à sensation. Cette moto a un charme fou !

La moto est en très bon état et prête à prendre la route. Toutes les révisions ont été faite chez Triumph. Elle est 100% d'origine et n'a pas 32 000 km. Le dossieret d'origine sera livré avec la moto.

**LOT - 72 MOTO GUZZI  
250 AIRONE - 1956**



**ESTIMATION 3.000 € - 4.500 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°MCS28 - Moteur n°MCS60  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 120 km/h

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 73 MOTOBÉCANE  
D45S « SORTIE DE GRANGE » - 1952**



**ESTIMATION 1.500 € - 2.000 €**

Certificat d'immatriculation français - N° de série : 625590 - Sortie de grange  
Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 125 cc4.3 hp - Boîte 3 vitesses

La Motobécane D45 était un modèle de motocyclette produit par le fabricant français Motobécane-Motoconfort.

Inspiré de l'AB1 de 100 cm<sup>3</sup> d'avant-guerre, ce modèle conçu en 1945 par l'ingénieur Eric Jaulmes a été produit de 1945 à 1961 sous deux déclinaisons, D45 chez Motobécane et C45 chez Motoconfort. En 1945, les premiers modèles de D45 étaient connus sous la dénomination de D45A. À partir de 1948, quelques modifications sont appliquées au moteur, la D45 et maintenant la D45B. Enfin en 1949, la D45 se voit dotée de suspension arrière coulissante, elle devient la D45S. C'est la version la plus populaire de cette motocyclette française.

En 1951, la dernière grosse évolution de la D45S voit le jour, cette dernière est dotée d'une fourche télescopique qui remplace l'ancienne fourche à parallélogramme montée en série depuis 1945.

D'une cylindrée de 125 cm<sup>3</sup> et consommant moins de 3 litres aux 100 kilomètres, son moteur monocylindre 4 temps à soupapes latérales se révèle très économique. Il développe une puissance de 4,3 chevaux au régime de 5 300 tours par minute. La boîte de vitesses est munie de 3 vitesses.

Son embrayage est actionnable à la main gauche ou au pied gauche. La sélection de vitesse se fait à l'aide d'un sélecteur à main situé à droite du réservoir.

Cette Motobécane D45S est une sortie de grange. Le moteur n'est pas bloqué. C'est un modèle assez rare.

**LOT - 74 MOTO GUZZI  
500 FALCONE TOURISME - 1961**



**ESTIMATION 6.000 € - 8.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°FBQ59 - Moteur n°FBQ73  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 120 km/h - 19 hp

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées. Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu. En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

Fabriquée au départ pour l'armée et la police, c'est la descendante de la première Moto Guzzi « tipo normal ».

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 75 BMW  
K1 16V - 1986**



**ESTIMATION 8.000 € - 9.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°6373533 - 6 721 exemplaires  
4 cylindres en ligne refroidissement liquide - 4 temps - 987 cc - 100 hp - 235 Km/h

La K1 est un modèle de moto, créée par la firme allemande BMW. Quand la K1 apparaît en 1988, c'est d'abord un choc visuel. L'esthétique change radicalement par rapport aux autres productions de la marque. Les lignes sont très aérodynamiques, les critiques comparant même la moto au TGV. À l'heure actuelle, cette moto possède toujours le meilleur Cx. Il y a aussi le moteur. Bien que déjà vu sur les modèles de la série K100, le quatre cylindres en ligne horizontal est passé dans les mains d'un technicien provenant des ateliers Motorsport GMBH1 : la branche sportive de BMW, responsable, entre autres, de la M3. Le nombre de soupapes est doublé, réalisant de ce fait la première moto quatre cylindres BMW dotée de seize soupapes. La partie cycle est également à l'avenant. Si la fourche reste un modèle standard, la suspension arrière est de type Paralever, déjà vu sur la R100GS. La K1 est surtout la première moto à être équipée de l'ABS.

Cette BMW K1 est entièrement révisée ainsi que le moteur qui a été entièrement revu. La peinture jaune du moteur est encore belle et la moto n'a aucun accroc. Une K1 dans cet état commence à se faire rare.

**LOT - 76 MOTO GUZZI  
850 T5 - 1984**



**ESTIMATION 1.000 € - 3.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° cadre : VR 11919 - n° moteur : VR 011282  
Bicylindre transversal en V à 90° - 4 temps - 67 hp - Boîte 5 vitesses

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto est dans un très bon jus. Le réservoir et la carrosserie sont en bon état et ne présentent pas de coup. Une remise en route est nécessaire avant de pouvoir la chevaucher.

**LOT - 77 YAMAHA  
YR2 350CC - 1968**



**ESTIMATION 8.000 € - 12.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : R200145  
Modèle très rare - Superbe état d'origine - 5230 km d'origine  
Bicylindre refroidi par air - 2 temps - 348 cc - 173 Km/h

Avec ses 350 cm<sup>3</sup>, la YR1 devient en 1967 la plus grosse cylindrée jamais commercialisée par Yamaha. Forte d'un bicylindre en ligne 2 temps refroidi par air qui développe pas moins de 36 ch, cette machine possède un tempérament sportif : son 400 m DA en 13,9 s et ses 173 km/h en vitesse de pointe parlent pour elle. Elle est commercialisée la même année en France sous le nom de 350 YR1. Cette machine innove avec un carter moteur à plan de joint horizontal, une première chez Yamaha, son embrayage en bout d'arbre primaire et, bien entendu, son graissage séparé Autolobe apparu dès 1964 sur la 250 YDS-3. Elle sera vendue en France à quatre-vingt-un exemplaires mais c'est le point de départ d'une série de motos deux temps qui vont marquer toute une génération de motards. En 1968, Yamaha propose la YR2 dotée de cylindres quatre transferts, puis en 1970 la fameuse YR5.

Dans la mode Yamaha, le YR1 a été suivi par le YR2, début de production en mars 1968. Le YR2 était pratiquement identique à le YR1, le réservoir d'essence avec couvercle chromé a été remplacé par un tumulon d'une seule pièce avec des côtés peints.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. La Yamaha YR2 de 1968 que nous vous présentons est dans un état exceptionnel. Elle est entièrement d'origine avec seulement 5 230 km. C'est un modèle très rare puisque seulement 68 ont été importés en France. Cette YR2 est prête à vous faire vibrer.

**LOT - 78 AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON  
350 TV - 1972**



**ESTIMATION 6.000 € - 7.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 190782

Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 344 cc - 27 hp - 140 Km/h - boîte 5 vitesses

Aeronautica Macchi est un constructeur aéronautique italien fondé en 1913. Depuis 1961 cette entreprise implantée à Varese est connue sous le nom d'Aermacchi. Des années 1950 aux années 1970 l'entreprise s'est également intéressée à la construction de motos et de motocyclettes. Passé sous contrôle de Harley-Davidson en avril 1960, le site est déplacé de quelques kilomètres et se retrouve à Schiranna, dans la banlieue de Varese. Les motocyclettes sortant de l'usine après cette période portent d'abord la marque Aermacchi Harley-Davidson, puis AMF Harley-Davidson.

Reconnaisable entre toutes grâce à son monocylindre horizontal suspendu à un cadre poutre, l'Aermacchi 350 TV est un pur produit de l'industrie italienne. Au début des années 70, cette machine simple oscille entre sport et tourisme.

Moto entièrement restaurée et en parfait état avec manuel d'entretien et de fonctionnement d'époque ainsi qu'un dossier d'entretien comportant diverses factures et brochures avec articles de presse.

La moto a un frein avant à double cames, des jantes Borrani : arrière WM-2/1.85 - 18/36 record RM-01-4647, et avant WM-2/1.85-19/36 record RM-01-4354. Le cache chaîne est à re-chromer.

**LOT - 79 MOTO GUZZI  
250 PL - 1937**



**ESTIMATION 4.000 € - 5.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°2UA9129 - Moteur n° P27372

Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 115km/h

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation

**LOT - 80 BSA  
A7 SS MOTEUR À REPRENDRE - 1954**



**ESTIMATION 4.500 € - 6.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : A79537

Moto issue d'une collection privée - Restaurée dans les règles de l'art - Problème moteur à reprendre - Bicylindre refroidi par air - 497 cc - 30 hp - 140 Km/h

La BSA A7 était une moto fabriquée par Birmingham Small Arms Company (BSA) dans leur usine d'Armory Road, Small Heath, Birmingham en 1946. En 1954, le Star Twin a été redessiné (le Shooting Star) avec un nouveau cadre, bras oscillant et le moteur développé, en réduisant la course à 72,6 mm et en augmentant l'alésage à 66 mm, ce qui donne une légère augmentation de capacité à 497 cc.

À la fin de la production, en 1961, le BSA Shooting Star a été l'aboutissement du développement de la BSA A7.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Moteur avec culasse alu préparée. Le moteur a été refait entièrement (0 km) mais il est à reprendre dû à des impuretés à l'intérieur (démontage - nettoyage - vérification - remontage) d'où son prix assez faible. La moto est 100% d'origine.

**LOT - 81 NORTON  
88 - 1954**



**ESTIMATION 12.000 € - 14.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : J12256566  
Moto issue d'une collection privée - Restaurée dans les règles de l'art  
500 cc - Culasse fonte - 1<sup>er</sup> modèle boulonné

Le cadre Featherbed a été conçu pour Norton par les frères McCandless et fabriqué par la société Reynolds car les travaux de Norton n'avaient pas la capacité de soudage nécessaire à sa fabrication. Le cadre Featherbed a conduit au modèle 88 Dominator, également appelé Dominator De Luxe, qui a utilisé le même moteur 497 cc et a été développé dans les années 50. À l'origine développé pour l'exportation, il a été vendu sur le marché intérieur à partir de 1953.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire est un expert dans le monde de la restauration automobile. Cette moto comme toutes les autres est dans un état exceptionnel. Tous les défauts de fabrication (dû à la crise de cette époque) ont été gommés pour plus de fiabilité, le moindre boulon est d'origine. C'est la première moto avec le cadre boulonné. La culasse est en fonte. Elle est en parfait état et prête à rejoindre votre collection...

**LOT - 82 AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON  
250 ALA D'ORO RÉPLICA MODÈLE 1960 - 1966**



**ESTIMATION 8.500 € - 12.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - Moto de circuit - n° châssis : 250R1966 66h10821  
Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 20 hp - 160 Km/h - 102 Kg

Aeronautica Macchi est un constructeur aéronautique italien fondé en 1913. Passé sous contrôle de Harley-Davidson en avril 1960, le site est déplacé de quelques kilomètres et se retrouve à Schiranna, dans la banlieue de Varese. Les motocyclettes sortant de l'usine après cette période portent d'abord la marque Aermacchi Harley-Davidson, puis AMF Harley-Davidson.

Les origines de la « Ala d'oro » remontent à 1958, quand elle a fait ses débuts dans le championnat italien avec une 175 dérivée de la Red Wing Road, en passant de 11,8 à 15,5 ch. L'année suivante a vu une nouvelle augmentation de la puissance : avec 20 ch et 160 km/h Ala d'Oro pourrait rivaliser avec la Morini Settebello dans les courses de l'Italiano juniors. Bien que la puissance n'a pas été élevée, la force des Aermacchi étaient la légèreté (seulement 102 kg) et beaucoup de couple à bas régime.

Cette Aermacchi 250 Ala D'oro est une réplique du modèle de 1960. Elle a une fourche MV, une boîte de vitesse racing (ancienne Tournade) des arbres à cames DS 2, pompe à huile bronze, piston forgé, culasse préparée pour carburateur 30 SS1 suivant réglage du préparateur pilote anglais Ancelin. Elle a des jantes Borrani à l'arrière wm1/1 g-18/36. Le moteur a été révisé et préparé par un spécialiste : Michel Huré. Les pneus type époque sont neufs.

Le moteur est en rodage. Cette moto a eu un article dans « la vie de la moto » (LVM) n° 899 page 21 du 22 septembre 2016. La moto a été préparée par Michel Artola. Article de Francois Arsène.

**LOT - 83 BSA  
ROCKET 3 CADRE BLANC - 1972**



**ESTIMATION 24.000 € - 26.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : CE00483 - Moto issue d'une collection privée - Modèle non importé en France - très rare - Restaurée dans les règles de l'art - 16 833 km d'origine - Matching numbers - 3 cylindres refroidi par air - 740 cc - 4 temps - 58 Hp

La Birmingham Small Arms (BSA - The Birmingham Small Arms Company Limited) est un fabricant d'armes britannique, sous-traitant la fabrication du fusil Gewehr 71 (Mauser) ou du fusil-mitrailleur Lewis Mark I et ayant racheté la compagnie de production d'avions de chasse Aircro. Sous le nom de BSA, elle produit des motocyclettes (elle est aussi propriétaire de Triumph) C'est en 1968 qu'apparaissent les Triumph Trident et BSA Rocket 3. La principale différence entre les deux modèles vient de l'inclinaison de 15° vers l'avant du moteur dans la cadre de la BSA. Ce cadre est un double berceau. Elle n'est proposée qu'avec un coloris rouge à filets blancs. La Rocket 3 aura une carrosserie moins longue que la Trident, elle disparaît en même temps que la firme en 1972. Il y avait 1 BSA rocket 3 pour 3 Triumph trident

La ROCKET 3 cadre blanc que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire est un expert dans le monde de la restauration automobile. Cette moto comme toutes les autres est dans un état exceptionnel. Tous les défauts de fabrication (dû à la crise de cette époque) ont été gommés, le moindre boulon est d'origine. Cette moto est une commande spéciale pour la France, avec un historique plutôt étonnant. Elle n'a que 16 833 km. C'est une « matching numbers ».

**LOT - 84**

## TRIUMPH HURRICANE X75 - 1973

### ESTIMATION

**39.000 € - 45.000 €**

- Certificat d'immatriculation français  
- Châssis n°TRX75XH01931

Véhicule strictement d'origine  
Modèle unique  
3 cylindres refroidi par air - 740 cc - 58 hp

BSA et Triumph ont « fusionné ». Afin de relancer les ventes outre-Atlantique, les anglais font appel à un designer américain connu pour ses carénages : Craig Vetter.

Bien que ce soit BSA qui ait commandé cette moto à Craig Vetter, elle sera commercialisée sous la marque Triumph, nom beaucoup plus « porteur » aux Etats-Unis. Fabriquée à 1171 exemplaires en 1972 et 1973, c'est un modèle très recherché par les collectionneurs. En France, une poignée d'Hurricane ont été importées.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire, disparu depuis peu était un homme amoureux des belles machines. Celle-ci comme toutes les autres est dans un très bon état et très peu kilométré car elle n'accuse que 17 139 miles. Elle a été importée des Etats-Unis et signée à la main sous la selle par son créateur. Cette Triumph se caractérise par ses 3 sorties d'échappement. La moto est dans un très bel état, les chromes sont rutilants, la peinture brillante et la selle n'attend que vous. Il n'y a absolument rien à faire sur cette magnifique X75 Hurricane.

Cette Hurricane est une moto très difficile à trouver et très cotée, prisée par les collectionneurs.

Un coup de kick et c'est parti pour une petite balade sur les hauteurs de Monaco ou bien au chaud en regardant grimper sa cote...



**LOT - 85 HONDA  
DAX ST70L - 1990**



**ESTIMATION 2.000 € - 3.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : 2001552 - Véhicule strictement d'origine 1<sup>er</sup> main - 2017 km - 72 cc - 3 vitesses semi-automatiques (sans embrayage) - 70 km/h

En 1969, Honda lance sur le marché mondial le Dax qui est un MTL1. Cette petite moto est entraînée par un moteur monocylindre horizontal incliné à 10° 4 temps de 49 cm<sup>3</sup> (ST50) ou 72 cm<sup>3</sup> (ST70), doté d'une boîte trois vitesses. Elle a été un succès commercial et une des motos les plus longtemps produites. Son guidon repliable et son faible poids permettent un transport dans un grand coffre.

Toujours prisée des personnes de tout âge, elle devient aujourd'hui une moto rare et prisée des collectionneurs, tout comme ses petites sœurs Monkey ou Chaly d'Honda et le Yamaha Chappy à moteur 2 temps.

Le Dax est aujourd'hui copié par de multiples constructeurs, en 50 et 125 cm<sup>3</sup> mais la qualité du Dax original reste inégalée.

Ce DAX ST 70L que nous vous proposons est une première main de 1990 avec la facture d'achat et son carnet d'entretien. Il est strictement d'origine et n'a roulé que 2017 Km. La moto n'a pas tourné depuis un certain temps, elle nécessiterait une remise en route avant utilisation. C'est la petite moto la plus pratique et la plus robuste au monde...

**LOT - 86 MOTO GUZZI  
STORNELLO - 1972**



**ESTIMATION 1.500 € - 2.500 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n° DGM8224 - Moteur n° SM006432 Première main - Moto restaurée Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 160 cc - 5 vitesses - 12.6 Hp - 118 Km/h

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 87 TRIUMPH  
T100C KIT RACING - 1953**



**ESTIMATION 14.000 € - 16.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - moto de circuit - n° série : T100 39492 Moto issue d'une collection privée - Restaurée dans les règles de l'art - 500 cc

Avec le succès des ventes de Triumph Speed Twin, Edward Turner, designer moto de Triumph, a cherché à développer le potentiel du nouveau moteur. Le Tiger 100 plus léger et plus puissant a été développé comme une machine pour les amateurs de sport, où, comme pour les modèles précédents, le «100» mentionnait sa vitesse maximale réclamée en miles par heure (en mph).

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire est un expert dans le monde de la restauration automobile. Cette moto comme toutes les autres est dans un état exceptionnel. Tous les défauts de fabrication (dû à la crise de cette époque) ont été gommés pour plus de fiabilité, le moindre boulon est d'origine.

Cette Triumph T100 C est équipée d'un kit racing complet : canne d'échappement avec mégaphone, une grosse bache à huile, le kick et les cales pieds sont rabattables.

Le moteur est tout en aluminium et préparé avec : grosses soupapes d'admission, poussoirs en alu, AAC e3134, pompe à huile Morgo, des pistons haute compression, magnéto racing K2FC. La fourche est équipée de ressorts progressifs. Les deux jantes sont en aluminium.

La moto est en parfait état et prête à prendre le circuit...

**LOT - 88**  
**DUCATI**  
**SUPERLEGGERA 1199 - 2014**  
**ESTIMATION 55.000 € - 65.000 €**



Certificat d'immatriculation français  
n° châssis : ZDMH807FAEBO20830 - n° moteur : ZDM1198WL000238  
Neuve 5 km - Moto d'exception - 200 hp - 152 kg

**ENTRE LA LUXURE ET LE CHRONO, IL Y A  
DÉSORMAIS LA DUCATI 1199 SUPERLEGGERA**

Il existe une frontière qu'il ne faut pas dépasser. Un espace où le luxe et la performance vous empêchent de revenir dans le commun des motards. Une moto qui ne connaît plus l'acier mais se gage de combiner sa génétique avec des matériaux de la conquête spatiale. Magnésium, aluminium, carbone, tungstène, lithium, titane – que de la noblesse métallique dans ces éléments classés dans les premières lignes du tableau de Mendeleïev. Entre la luxure et le chrono, il y a désormais la Ducati 1199 SUPERLEGGERA. Ce qui justifie pleinement le nom de cette Ducati, c'est la frénésie des ingénieurs à alléger le maximum de pièces. Un travail d'acharné qui permet à cette diva d'être plus légère qu'un proto de Moto GP. Le cadre, par exemple : sa structure mono-coque très compacte en fait déjà une curiosité dans notre monde. Sur la Superleggera, il n'est pas en aluminium mais en magnésium.

Plus légère que sa Moto GP, plus puissante et plus chère que sa Desmosedici RR, plus exceptionnelle que n'importe quelle autre machine de la production actuelle, cette hyper sport est une véritable pièce d'orfèvrerie.

La Ducati 1199 Superleggera ne peut s'exprimer que sur la piste, dans un musée ou une bijouterie. A vous de choisir...



**LOT - 89 ZERO**  
**« S » ELECTRIQUE - 2016**



**ESTIMATION 10.000 € - 15.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 538SM7Z22FCA85828  
Véhicule neuf 200 km (norme us)

Zero est une marque californienne de moto électrique. Développée pour défier les milieux urbains sans toutefois oublier un détour occasionnel par votre route sinueuse préférée, la Zero « S » intègre une technologie révolutionnaire à un design innovant et un équipement de premier choix. Le résultat est une moto aux performances inégalables, à l'apparence sophistiquée et aux caractéristiques de conduite élégantes.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire, disparu depuis peu était un homme amoureux des belles machines. Cette moto n'a encore jamais pris la route et n'attend que vous. Idéal pour arpenter les rues de Monaco, ville précurseuse d'énergie verte.

**LOT - 90 KAWASAKI**  
**900 Z1 GODIER GENOUD-1974**



**ESTIMATION 9.000 € - 15.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 32997  
2<sup>ème</sup> main - 4 cylindres refroidi par air - 4 temps - 903 cc - 200 Km/h

La 900 Z1 Kawasaki est le premier modèle 4 temps sorti par Kawasaki après une grande époque de motocyclettes à moteur 2 temps, inaugurant ainsi la gamme des Z. Ce modèle est sorti en 1972, est considéré comme une riposte à la Honda CB 750 Four. À l'époque de sa sortie, la Z1 est le modèle de grande série le plus prestigieux. C'est en compétition que le modèle brillera le plus, avec de nombreux succès en endurance, particulièrement avec Godier et Genoud. La Kawasaki 900 est aujourd'hui un modèle très recherché et est entrée dans le club très fermé des motos mythiques. Ce statut lui confère des cotes élevées pouvant atteindre jusqu'à 18 000 à 20 000 euros pour un état « collection ».

Cette KAWASAKI Z1 a eu deux propriétaires à ce jour. Vendue par le 1<sup>er</sup> propriétaire M. Paul Blanchet en août 1977 après avoir parcouru seulement 2700 km, la moto est équipée d'un cadre Godier Genoud d'époque, d'un radiateur d'huile et d'un filtre à cornet au niveau des carburateurs. La selle a été refaite. Elle sera fournie avec ses clignotants, son support de plaque d'origine, la boîte à air et le becquet de selle. La moto est en parfait état de fonctionnement avec une carte grise normale. Le manuel d'époque sera fourni ainsi que la revue technique. Moto très rare en bon état et très recherchée.

**LOT - 91 SUZUKI**  
**750 GT 2 TEMPS 3 CYLINDRES - 1972**



**ESTIMATION 13.000 € - 18.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : GT75028879  
Moto en parfait état - 14 500 miles d'origine - Couleur rare  
3 cylindres à refroidissement liquide - 2 temps - 739 cc - Boîte 5 vitesses - 67 hp - 220 Km/h

La Suzuki GT 750 est la première grosse cylindrée japonaise à bénéficier d'un refroidissement liquide. C'est un trois cylindres 2 temps à refroidissement liquide muni d'un radiateur frontal prévu à cet effet. Il existe plusieurs modèles depuis sa commercialisation en 1972 en Europe. Quelques particularités sont, entre autres, un refroidissement liquide de série, un graissage séparé pour le moteur 2 temps, et d'autres innovations. C'est une moto qui présente une grande stabilité pour un 2 temps et encore aujourd'hui beaucoup de collectionneurs roulent quotidiennement avec ce modèle.

En 1972, la GT 750 arrive avec 3 coloris : violine (la plus recherchée), bleu-vert et or (les seules importées iront chez Jacques Roca pour y être modifiées).

Les premières disposent d'un frein à tambour 4 cames.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Cette Magnifique GT 750 est la plus rare de cette série. Couleur violine, frein avant à tambour 4 cames et dans un état exceptionnel d'origine. Elle est prête à partir en vadrouille...

**LOT - 92 MOTOCONFORT**  
**125 SV « SORTIE DE GRANGE » - 1954**



**ESTIMATION 1.000 € - 1.500 €**

Certificat d'immatriculation français - N° de série : 25461  
Sortie de grange - Monocylindre refroidi par air - 2 temps - 125 cc  
Boîte 3 vitesses au guidon

Ce scooter MOTOCONFORT 125 SV de 1954 est une sortie de grange. Le moteur n'est pas bloqué. C'est un modèle assez rare.

**LOT - 93 VESPA**  
**TX 240CC - 1997**



**ESTIMATION 3.000 € - 4.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n° : 3044464  
1<sup>er</sup> main - Excellent état - Monocylindre refroidi par air - 2 temps - 240 cc

La Vespa PX a été présentée pour la première fois en 1977 à Milan en tant que modèle Nuova Linea (nouvelle ligne). La Vespa a été construite avec deux freins à tambour, un moteur monocylindre (tête en aluminium) et un châssis en acier, mais a été améliorée avec une nouvelle suspension avant et un essieu arrière révisé pour plus de stabilité.

Le modèle de base est une Vespa 200 PX de 1997 qui a été achetée neuf chez le concessionnaire Vespa de Nice. C'est une première main avec le livret tamponné, le double des clés et la clé de recharge. Il a parcouru 33 000 km en plus de 20 ans toujours par beau temps et n'a jamais dormi en extérieur. La carrosserie ne présente pas de corrosion ni de choc, jamais repeinte, dans un superbe état d'origine, peinture et chrome impeccables.

Il y a de très nombreux accessoires Vespa, portes bagages avant et arrière, pare-brise neuf non monté, double selles, etc.

Côté moteur ce Vespa a subi une magnifique préparation par son propriétaire méticuleux, au moment du changement de piston recommandé par le constructeur, il a fait monter un kit complet en 240cc de la marque Pinasco alimenté par carburateur 28 mm Dell'Orto et sa pipe d'admission Polini.

Le groupe moteur fonctionne à merveille, il est très fiable et comptabilise 2000 km. Les pneumatiques sont neufs. Cette Vespa a toujours été très bien entretenue et respectée au roulage.

Scooter de collection dans un état comme neuf.

**LOT - 94 MOTO MORINI**  
**175 SETTEBELLO COMPÉTITION - EX-ÉCURIE ITALIENNE**



**ESTIMATION 10.000 € - 14.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - Moto de circuit - Cadre n° G\*43604\*-GM1070-OM  
Moteur n° B 43604 - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 175 cc - 190 Km/h

Moto Morini est une marque de motos italienne fondée à Bologne en 1937. Elle appartient à Cagiva à partir de 1987, puis à Texas Pacific Group à partir de 1996, avant de faire faillite en 2009. La production de motos a repris en 2012.

La Settebello 175 fut produite par Moto Morini au cours de la décennie 1953 - 1963. Il s'agit d'une des meilleures motos de petite cylindrée jamais construite : rapide, fiable, très robuste, facile à piloter et à régler. Ce sont les caractéristiques idéales d'une moto de course destinée à des pilotes de courses amateurs. La Settebello est équipée d'un moteur monocylindre à 4 temps incliné à 14°. Selon différentes sources, une centaine d'exemplaires sont parvenus en France entre 1956 et 1965, importés par M.Couturier.

La quasi-totalité des SETTEBELLO ont couru en formule sport ou pour le championnat de France. De nombreux pilotes à son guidon ont à peu près tout remporté, du Bol d'Or au Championnat de France.

La moto a été entièrement restaurée et elle est en parfait état de fonctionnement. Le moteur est en rodage.

C'est une ex-écurie italienne à déterminer. Elle a un frein avant à double came, des tubes de fourches de 250 Aermacchi. Les tubes de fourches d'origine seront fournis.

Les jantes sont en alu, les pneus sont neufs, les tambours de frein arrière sont ventilés.

La moto est prête à courir.

**LOT - 95 BMW  
90S - 1974**



**ESTIMATION 12.000 € - 15.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 4074312  
Moto mythique - Excellent état d'origine - 17 465 fabriquées  
Bicylindre à plat refroidi par air - 898 cc - 67 hp - 200 Km/h - Double freins à disques

Au cœur des années 70, l'image de BMW s'imprimait sur papier sépia. Certes les modèles proposés avaient pour réputation leur fiabilité exemplaire, mais elles n'apportaient rien de très excitant. Vint enfin la R 90S. Subitement, la marque passa de l'accordéon à la guitare électrique...

Bigrement belle... Sobre et élégante, cette BMW a vraiment fière allure. On doit cette plastique à Hans Muth, designer intrépide, chargé alors de faire oublier les modèles plus anciens en apportant un véritable coup de jeunesse visuel. Présentée en 1973 avec pour objectif de tailler des croupières aux arrogantes motos japonaises, la publicité, avec pour slogan « Les samourais vont trouver à qui parler », n'en faisait d'ailleurs pas mystère. Elle était alors proposée en noir/gris dégradé « Silver Smoke », mais chaque robe était unique, peinture et filets étant appliqués à la main. Échangée à l'époque contre 20 000 francs, elle se situait parmi les machines les plus chères du marché.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Cette BMW 90S de 1974 est dans un état exceptionnel, tant au niveau mécanique que de la carrosserie. Elle est entièrement d'origine et n'a jamais été repeinte.

La 90S est un modèle très recherché et prisé par les collectionneurs. Il est rare d'en trouver dans un tel état. Les BMW série R sont indestructibles et les pièces faciles à trouver.

C'est une moto mythique et intemporelle... Un bon investissement.

**LOT - 96 YAMAHA  
XS 400 « FLAT TRACK » AMA - 1981**



**ESTIMATION 4.000 € - 6.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : 4G5-014557  
Bicylindre refroidi par air - 4 temps - 6 vitesses - 391 cc - 38 hp - 175 Km/h

L'histoire de Yamaha Motor commence par la 125YA-1 de 1955, largement inspirée, comme d'autres avant elle (BSA, Harley-Davidson, etc.) de la DKW RT 125 allemande de 1939. Contrairement à Honda, Yamaha est, au début, un spécialiste du moteur 2 temps comme deux autres constructeurs japonais (Suzuki et Kawasaki). Ses machines de série ont tout de suite été réputées pour leur vivacité et leur fiabilité. Yamaha arrive sur le marché européen à la fin des années 1960.

La Yamaha XS 400 a été produite par Yamaha de 1976 à 1982. Le moteur 391 cc développe 38 ch à 8100 tr/min.

Cette XS 400 YAMAHA a été modifiée dans le style « flat track » avec des pneus spécifiques, un guidon large et une coque arrière en fibre. Le réservoir d'essence a été emprunté à une Honda et une plaque numéro avec un petit feu à led ont été mis à l'avant.

**LOT - 97 VELOCETTE  
350 KSS COURSE - 1936**



**ESTIMATION 18.000 € - 25.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - Moto de circuit  
n° de série : 2242 - n° identification moto de course du Ministère de l'Intérieur : 997578  
Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 350 cc - 160 Km/h

Velocette est un constructeur de motocyclettes et cyclomoteurs anglais. La marque remonte à 1890, lorsqu'un Allemand émigré à Birmingham, Johannes Gütgemann, rachète une fabrique de cycles, The Taylor-Gue and Company. Il commence par en poursuivre l'activité. La marque change de nom en 1905 et s'appelle alors « Veloce ». Les premiers cycles à moteur répondant au nom de Velocette apparaissent en 1913, dotés de moteurs 200 cm<sup>3</sup>. Puis le nom du modèle devient le nom de la marque.

La moto a été coursifiée en Angleterre avec des pièces de KTT à savoir un moyeu avant en magnésium, réservoir essence, réservoir huile 3 litres, boîte de vitesses et arbre à cames course.

Cette moto a participé à la course rétrospective organisée à Monaco lors du Grand Prix F1 de 2008. Elle est en parfait état de fonctionnement. C'est une moto très rapide puisqu'elle peut atteindre les 160 Km/h.

**LOT - 98**

**NORTON**

**ATLAS 750 COMMANDO  
CAFÉ RACER - 1965**

**ESTIMATION 15.000 € - 20.000 €**



**Certificat d'immatriculation français - n° de série : 109275**  
**Bicylindre refroidi par air - 745 cc - 60 hp - 200 Km/h - 155 Kg**  
**Boîte de vitesses séparée AMC à 4 rapports**

Norton Manufacturing Company, lancé en 1898 produit des chaînes de motos. Les premières motos Norton produites sont, en 1902, des bicyclettes à moteur Peugeot ou Clément. Norton Motors Ltd. est créée après le rachat en 1913 par le principal actionnaire, R.T. Shelley & Co. En 1960, Norton est vendu à Associated Motor Cycles (AMC), qui possédait aussi AJS, Matchless, et Villiers.

En 1967, la plus célèbre des Norton voit le jour : la Commando. La Norton Commando est lancée en 1967 au salon d'Earls Court. Il s'agit d'une évolution du précédent modèle, la 750 Atlas, qui utilisait le montage rigide du moteur dans le légendaire cadre « featherbed » rigide et remarquable par sa tenue de route.

Esthétiquement elle se distingue de l'Atlas par des cylindres inclinés et un ensemble selle réservoir très novateur baptisé fastback avec un réservoir en polyester, une selle à long dossierer aérodynamique en polyester portant le feu arrière.

#### **FAITE SUR MESURE, UNE MOTO UNIQUE.**

Cette magnifique Norton a été faite sur mesure. Le point de départ de ce projet c'est un bas moteur de NORTON Commando et une roue avant équipée d'un tambour Rossignol à double cames en magnésium de 230 mm. Des jantes Akront. Le cadre est un Wideline, il équipait les Dominator avant 1962. Le moteur a été entièrement refait et travaillé. La boîte de vitesse est une AMC refaite à neuf. La fourche est une Norton Roadholder courte, type Dominator rigidifiée par un T supérieur usiné dans un bloc d'aluminium. Enfin vous l'aurez bien compris, c'est une moto unique, en parfait état et prête à prendre la route en ne laissant personne indifférent.



**LOT - 99 MOTO GUZZI  
500 GTV - 1946**



**ESTIMATION 9.000 € - 12.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n°U8701 - Moteur n°U63718  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 500 cc

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 100 BMW  
R71 SIDE-CAR « SORTIE DE GRANGE » - 1938**



**ESTIMATION 10.000 € - 12.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 762795  
Modèle avec side - Bicylindre à plat - 746 cc - 22 hp - 125 Km/h

La R71 est une moto fabriquée par BMW de 1938 à 1941. Sa motorisation de type bicylindre à plat et ses 746 cm<sup>3</sup> de cylindrée lui permettaient de développer une puissance de 22 chevaux.

Cette BMW R71 est sortie de grange. Le moteur n'est pas bloqué.

Elle sera livrée avec son side qui est en apprêt ainsi que tous ses accessoires d'origine.

Une R71 side-car est une moto très rare qui a une cote élevée.

**LOT - 101 APRILIA  
RS 125 COMPÉTITION CLIENT - CHAMPIONNE D'EUROPE**



**ESTIMATION 18.000 € - 25.000 €**

Certificat d'immatriculation : Sans - moto de circuit - Moto championne d'Europe et championne de France - 125 cc - 48 hp - 72 Kg

La firme Aprilia naît à la fin de la Seconde Guerre mondiale du désir du Cavaliere Alberto Beggio de construire des bicyclettes. Après de bons résultats en course, Aprilia commercialise l'Aprilia RS 50 équipée d'un moteur Minarelli ainsi que l'Aprilia RS 125. La marque participe à différentes épreuves : cross, trial, Paris-Dakar, vitesse.

Une moto mais aussi un pilote : ARNAUD VINCENT. Après des débuts en moto-cross et en course de côte, il ne se dirige vers la vitesse qu'à l'âge de 20 ans, en 1995. Après quelques saisons en Championnat de France, il remporte le Championnat de France et d'Europe en 125 cm<sup>3</sup> en 1997, puis rejoint l'année suivante le Championnat du Monde avec le team Scrab où il fait son premier podium lors du Grand Prix d'Allemagne avec une deuxième place.

Il doit attendre l'année 2002 pour remporter le titre de Champion du Monde 125 cm<sup>3</sup> sur Aprilia, remportant cinq victoires et montant dix fois sur le podium.

Il est 2<sup>ème</sup> au nombre de victoires françaises en Grand Prix avec 7 victoires, à égalité avec Olivier Jacque et Christian Sarron (Johann Zarco est recordman avec 12 victoires).

Cette Aprilia RS 125 est une compétition client qui a été améliorée.

C'est avec cette moto qu'Arnaud Vincent a été sacré champion.

La moto tourne 2-3 fois dans l'année. Elle est parfaitement stockée au musée de l'Automobile de Monaco !

LOT - 102

YAMAHA

TZ 750 MOTO DE GRAND PRIX  
EX-USINE CHRISTIAN ESTROSI

ESTIMATION 75.000 € - 85.000 €



Certificat d'immatriculation : Moto de circuit  
Moto de Grand Prix d'exception avec palmarès - État irréprochable  
Seulement 2 exemplaires au monde  
4 cylindres refroidis par eau - 2 temps - + 300 Km/h

Une moto mythique...

La Yamaha TZ 750 est une moto particulièrement emblématique des années 70 avec ses 4 cylindres en ligne refroidis par eau, une vitesse de pointe dépassant les 300 km/h.

La TZ750 fut lancée en 1974.

Yamaha a développé une moto de Grand Prix pour les professionnels. La première mouture de 200 unités (requisse pour l'homologation de l'AMA) surpassa instantanément toute autre moto de course. Elle est la moto de course la plus crainte de son époque.

Cette TZ750 est la moto avec laquelle Christian Estrosi est devenu champion de France de 750 en 1976. Il a, la même année à son guidon, terminé 7<sup>ème</sup> du championnat mondial 750 FIM (son meilleur résultat) en remportant le Grand Prix de France à Nogaro.

Cette moto a la particularité de posséder un cadre Morena construit en France (Golfe Juan) par le préparateur officiel de Christian Estrosi, Édouard Morena.

Cette moto est reconnaissable à son mono amortisseur côté droit, particularité des parties cycles qu'il confectionnait.

### ELLE EST LA MOTO DE COURSE LA PLUS CRAINTÉ DE SON ÉPOQUE.

Seulement 2 exemplaires ont été fabriqués à l'époque, une pour Estrosi, une pour Rigal puis Coulon, ses coéquipiers.

Elle subit une évolution durant l'hiver 76/77 pour être équipée de nouvelles améliorations : jantes magnésium à bâtons, carénages plus fins et plus aérodynamiques, nouvelle fourche et amortisseur Decarbone ainsi que de nouveaux freins Brembo.

Les saisons 77 et 78 elle participa à quelques courses et fut prêtée à Choucrone pour la célèbre course du Moto Journal 200.

Elle est actuellement dans sa version la plus évoluée (1978).

Cette moto est entièrement restaurée (0 km) comme vous avez pu le constater.

C'est une moto d'usine, il n'en existe que 2 dans le monde, une moto d'exception. Elle n'attend que vous pour prendre le circuit ou pour être en exposition dans un bureau...

**LOT - 103 MOTO GUZZI  
TRIAL 125 MOTEUR BENELLI - 1976**



**ESTIMATION 1.000 € - 2.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° de série : 12283  
Monocylindre refroidi par air - 2 temps - 125 cc - 18 hp - Boîte 5 vitesses - 106 Kg

Elle est dénommée TRIAL mais c'est bel et bien un TRAIL.  
La Moto Guzzi Trial 125 est d'un point de vue esthétique volontairement très typée, comparée à ses rivales de l'époque. Un beau profil, très caricatural des machines de cross avec sa plaque numéro et son échappement. Elles sont équipées d'un moteur Benelli 2 temps avec une boîte de vitesses à 5 rapports.

Cette Moto Guzzi Trial 125 est entièrement d'origine. Elle n'a jamais été repeinte.

Il y a un frein à disque à l'avant ce qui est assez rare. La moto est assez propre dans l'ensemble, il y a un « poc » sur le réservoir.

Cette Moto Guzzi Trial a participé à l'enduro Corsica 1000.

Le piston a été changé il y a 2 ans et a fait moins de 1 000 Km depuis. La moto n'a pas roulé depuis un an, il y aura une révision de l'allumage à faire. Elle roulait très bien avant son arrêt.

C'est un modèle assez rare.

**LOT - 104 PEUGEOT  
P107 « SORTIE DE GRANGE » - 1932**



**ESTIMATION 1.000 € - 2.000 €**

Certificat d'immatriculation français - N° de série : 61543  
Sortie de grange - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 346 cc  
3 vitesses au réservoir - 85 Km/h - 130 Kg

Peugeot présente début 1928 sous le nom de P107, une version à soupapes latérales de la P105. Seul le haut moteur distinguait donc les 2 modèles. La P107 eut du mal à s'imposer, arrivée sur le marché alors que d'autres constructeurs émergeaient également sur le marché du bloc-moteur, puis bientôt concurrencée par Terrot et son excellent modèle HST présenté au salon d'octobre 1929. Elle se vendit bien, sans jamais atteindre des records de production.

En mai 1928, apparut la P108, une latérale de 250 cm<sup>3</sup> qui fut produite jusqu'en 1935. A partir de 1929, devant le succès grandissant du concept de bloc-moteur, Peugeot élargit sa gamme de modèles. La P109 (175 cm<sup>3</sup>), la P110 (220 cm<sup>3</sup>) puis en 1930 la P111 (327 cm<sup>3</sup>) arrivèrent au catalogue. Elles furent suivies en 1933 par les motos dites «de grande puissance» dont une 350 cm<sup>3</sup> latérale, la P117. A partir de 1934, la P107 devenue désuète fut concurrencée par la P112 qui n'était qu'une base de P111 réalésée à 350 cm<sup>3</sup> et légèrement remaniée. La production de la P107 ne cessa toutefois pas immédiatement. Suite à l'intérêt de l'armée, elle continua à être produite jusqu'en 1936.

Cette PEUGEOT P107 de 1932 est une sortie de grange. Le moteur n'est pas bloqué. C'est un modèle assez rare.

**LOT - 105 TRIUMPH  
T150 - 1973**



**ESTIMATION 9.000 € - 11.000 €**

Certificat d'immatriculation français - n° série : T150VDH03634  
Moto issue d'une collection privée - Restaurée dans les règles de l'art  
Moto préparée - fiabilisée - montée US - 3 cylindres refroidi par air - + 200 Km/h - 439 miles

La Triumph Trident T150 est la dernière de l'époque « historique » de la grande production de motos Anglaises qui remontait au début du siècle, pour prendre fin avec elle en 1976.

Avec sa boîte 4 rapports, le Trident fait des vocalises à l'envie. Souple, élastique, hyper disponible (bien plus « plein » encore que les Triumph modernes) puissant, ce moteur est une réussite. Son accélération est longue, constante, sans violence, elle vous tire les bras sans que rien ne semble l'arrêter. Sa sonorité est hors du commun.

La TRIUMPH T150 que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire est un expert dans le monde de la restauration automobile. Cette moto comme toutes les autres est dans un état exceptionnel. Tous les défauts de fabrication (dû à la crise de cette époque) ont été gommés pour plus de fiabilité.

Moto entièrement restaurée et préparée. Moteur avec soupapes Black Diamond - AAC - 3 carburateurs diamètre 30 - allumage électronique - échappement US 3/2 - amortisseurs Koni - fourche avec ressorts progressifs - 2 disques AP racing magnésium - maître-cylindre AP racing - et seulement 439 miles depuis sa restauration.

Cette superbe T150 est prête à vous faire vibrer...

**LOT - 106**

**VICTORY MOTORCYCLES  
OCTANE BOBBY ISAAC - 2016**

**ESTIMATION 18.000 € - 20.000 €**



Certificat d'immatriculation français - n° de série : 5VPFTA008H3000234  
Moto comme neuve - Modèle unique  
Moteur v-twin à refroidissement liquide - 1179 cc - 103 hp - 0 à 100 en  
3,6 secondes - 0 - 400 m en 12 secondes

### **HOMMAGE AU CÉLÈBRE CHAMPION DE NASCAR « BOBBY ISAAC » [...] UNE MOTO UNIQUE ET MAGNIFIQUEMENT PRÉPARÉE**

Victory Motorcycles est un fabricant américain de motocyclettes créée en 1998, filiale du groupe Polaris, implanté à Spirit Lake, en Iowa et ferme ses portes le 9 janvier 2017 pour laisser le champ libre à Indian de se développer. « Victory » a une histoire courte mais riche et peut devenir une marque mythique après sa « mort », estime le responsable de cette marque américaine à qui appartient aussi la marque de motos customs Indian Motorcycle. Bobby Isaac est un célèbre pilote de Nascar né en 1932 et disparut en course en 1977. Il totalise 37 victoires, 48 pôles et 170 fois dans le top 10.

La moto que nous vous proposons a été modifiée en hommage au célèbre champion de Nascar « Bobby Isaac ». Echappement, selle, peinture, phare avant à led, feu arrière de F1, pneu type Nascar, tout a été revu. Elle abat le 0 à 100 Km/h en 3,6 secondes et le 400 mètres départ arrêté en 12 secondes. Elle a très peu roulé et est dans un état neuf.

C'est une moto unique et magnifiquement préparée avec laquelle vous pouvez rouler tous les jours. Une des plus belles préparations du moment.

**LOT - 107 MOTO GUZZI  
500 FALCONE SPORT DE 1965**



**ESTIMATION 8.000 € - 10.000 €**

Certificat d'immatriculation français - Châssis n° FBA26 - Moteur n° FAU40  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps - 135 km/h - 23 hp

L'histoire de la marque italienne Moto Guzzi commence lorsque trois jeunes, Giorgio Parodi, Giovanni Ravelli et Carlo Guzzi se retrouvèrent enrôlés, au cours de la Première Guerre mondiale, dans la même escadrille. C'est là qu'ils projetèrent en commun de se lancer dans la fabrication de motos une fois les hostilités terminées.

Mais le destin ne voulut pas qu'il en soit ainsi : quelques jours avant la fin de la guerre, l'avion de Ravelli fut abattu.

En souvenir, Guzzi et Parodi adoptèrent l'aigle, symbole de leur escadrille, en guise d'emblème de la marque qui porta le nom de Guzzi.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 108 HARLEY DAVIDSON  
1200 FLH - 1970**



**ESTIMATION 9.000 € - 13.000 €**

Certificat d'immatriculation : à immatriculer FFVE - n° serie : 2A13337H9  
Moto importée des États-Unis - V-Twin refroidi par air - 4 temps - 1200 cc

L'entreprise Harley-Davidson a un début modeste en 1903 quand William Harley alors âgé de 21 ans, et Arthur Davidson (20 ans) construisent un prototype de bicyclette motorisée dans la cuisine de la mère de Davidson mais les vapeurs d'essence provoquent des explosions.

L'entreprise a été fondée en 1903. Harley-Davidson est le premier constructeur au monde de grosses cylindrées. Les modèles de châssis sont représentés par une lettre : F pour grosse cylindrée, X pour petite, FL pour grosse avec la fourche Hydraglide et XL pour la petite avec une fourche ordinaire.

La moto proposée est dans son jus. Elle est tournante et nécessiterait une remise en route avant utilisation. La moto a été importée des États-Unis et les frais de douanes acquittés. L'attestation pour l'obtention d'une carte grise collection a été obtenue.

**LOT - 109 MOTO GUZZI  
500 SUPERALCE**



**ESTIMATION 6.500 € - 8.500 €**

Certificat d'immatriculation : dossier FFVE en cours  
Châssis n° AV32447 - Moteur n° AV103048  
Moto restaurée - Monocylindre refroidi par air - 4 temps à soupapes culbutés  
Boîte 4 vitesses - 18.5 hp - 110 Km/h

La Moto Guzzi Alce 500 est sans doute la plus célèbre des motos italiennes de la seconde guerre mondiale. Développée à partir du modèle de transition G.T. 20 de 1938, elle s'en différenciait par le remplacement du robinet manuel de la pompe à huile par une vanne automatique, l'ajout de protège-jambes, le renforcement de la béquille et la disposition du conduit d'échappement.

En fin de production apparut un nouveau modèle adoptant un moteur à soupapes en tête, désigné Alce V du fait de la disposition des soupapes. Il se caractérisait également par un échappement à silencieux unique. Cette version donna naissance à la Superalce en 1946.

La moto a été entièrement restaurée. Immobilisée un certain temps depuis sa restauration, la moto nécessiterait une remise en route avant utilisation.

**LOT - 110**

**ESTIMATION**

**14.000 € - 16.000 €**

- Certificat d'immatriculation français  
- Châssis n°BC6679

Excellent état - Véhicule strictement  
d'origine - 3200 exemplaires  
Moteur 6 cylindres refroidi par air - 748 cc  
71 hp - Boîte 5 vitesses - 190 Km/h

**BENELLI**  
**750 SEI (SIX CYLINDRE) - 1976**

La 750 Sei est un modèle de moto produit par la firme italienne Benelli. Elle apparaît au public au salon de Milan de 1972. Fleuron de la marque de Pesaro, elle est destinée à concurrencer les multicylindres japonais, Honda et sa 750 Four en tête. L'esthétique est également une réalisation « maison », puisque l'étude provient du carrossier italien Ghia, dont l'entreprise fait partie, comme Benelli, du groupe De Tomaso. La 750 Sei disparaît en 1977, après n'être sortie qu'à un peu plus de 3 000 exemplaires.

La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée. Son propriétaire, disparu depuis peu était un homme amoureux des belles machines. Celle-ci comme toutes les autres est dans un très bon état et très peu kilométrée. Cette Benelli se caractérise par ses 6 sorties d'échappement. La moto est dans un très bel état, les chromes sont rutilants, la peinture brillante et la selle n'attend que vous. Il n'y a absolument rien à faire sur cette magnifique BENELLI 750 Sei, seulement mettre un peu d'essence et rouler en se faisant bercer par le doux son du six cylindres.



**LOT - 111**

**HONDA**

**RC24 NATIONAL MOTO  
BOL D'OR - 1986**

**ESTIMATION 15.000 € - 20.000 €**



**Certificat d'immatriculation français**

**n° de série : 200 27 57 - n° moteur : 200 03 04**

**Moto avec palmarès - 6<sup>ème</sup> au Bol d'Or 1988 - 5<sup>ème</sup> aux essais  
du Mans 1988 - Moteur usine**

Créée avec beaucoup de soins, la VFR est une moto aboutie. Ses qualités dynamiques en font également un redoutable engin aux performances décoiffantes. Ce qui attire le plus l'attention, c'est bien évidemment son moteur. Issu de la VF-F mais profondément remanié, ce V4 est une petite merveille. Le moteur Honda est enthousiasmant par sa disponibilité et surclasse même la concurrence par ses performances. National Moto est une écurie qui a participé à toutes les plus célèbres épreuves d'endurance, connaissant la gloire et la consécration suprême avec la superbe victoire décrochée aux très prestigieuses 24 Heures du Mans Moto en 2006.



La moto que nous vous proposons vient d'une collection privée.

Cette RC24 fait partie des deux préparées pour la saison 1988 par PIPO le patron de « National Moto » à Colombes. Il est parti d'une moto d'origine, c'est pour cela qu'elle a sa carte grise. Il les préparait lui-même au niveau du cadre : renforts, fourche, bras oscillant rallongé...

Les moteurs étaient faits par Honda Japon avec des pièces « usine ». Après la saison 88 la moto a été préparée pour la saison 89 durant l'hiver avec des moteurs usine du Japon mais Honda Japon l'a pris comme écurie officielle avec l'arrivée de la RC30.

La moto n'a donc pas couru avec ce dernier moteur.

Cette RC24 de chez « National Moto » est dans la configuration de sa dernière course avec une béquille et un ventilateur manuel (pour la route).

LOT - 112

APRILIA

RS 125 USINE CHAMPIONNE DU MONDE  
« ARNAUD VINCENT » - 2002

ESTIMATION 55.000 € - 65.000 €



Certificat d'immatriculation : Sans - moto de circuit  
Moto d'usine championne du monde  
Moto d'exception - 6 exemplaires dans le monde - 125 cc

La firme Aprilia naît à la fin de la Seconde Guerre mondiale du désir du Cavaliere Alberto Beggio de construire des bicyclettes.

Après de bons résultats en course, Aprilia commercialise l'Aprilia RS 50 équipée d'un moteur Minarelli ainsi que l'Aprilia RS 125. La marque participe à différentes épreuves : cross, trial, Paris-Dakar, vitesse.

Une moto mais aussi un pilote : ARNAUD VINCENT

Après des débuts en moto-cross et en course de côte, il ne se dirige vers la vitesse qu'à l'âge de 20 ans, en 1995. Après quelques saisons en Championnat de France, il remporte le Championnat de France et d'Europe 125 cm<sup>3</sup> en 1997, puis rejoint l'année suivante le Championnat du Monde avec le team Scrab où il fait son premier podium en championnat du monde au Grand Prix d'Allemagne avec une deuxième place.

Il doit attendre l'année 2002 pour remporter le titre de Champion du Monde 125 cm<sup>3</sup> sur Aprilia, remportant cinq victoires et montant dix fois sur le podium.

Il est 2<sup>ème</sup> au nombre de victoires françaises en Grand Prix avec 7 victoires, à égalité avec Olivier Jacque et Christian Sarron (Johann Zarco est recordman avec 12 victoires).

Cette Aprilia 125cc d'usine de 2002 est dans son jus de la dernière course du championnat ou Arnaud Vincent a été titré champion du monde, c'était en Espagne sur le circuit de Valencia en 2002.

Les particularités, beaucoup d'éléments en magnésium : carburateur, carters moteur, couvre culasse, roues, élément amortisseur et fourche, toute la visserie est en titane, ainsi que l'échappement. L'habillage et la selle sont en carbone.

Avec il y a un lot de pièces : carénage neuf, couronnes, guidon, pièces carburateur, ... etc.

La moto n'a plus roulé depuis 2002, mais elle tourne 2-3 fois dans l'année. Elle est parfaitement stockée au Musée de l'Automobile de Monaco !

C'est une moto d'usine, il n'en existe que 5 ou 6 dans le monde, une moto d'exception.





**HVMC**  
HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO *Motors*

CLASSIC COLLECTION  
OF MONTE-CARLO

**LOT - 113**  
**CITROËN**  
**MÉHARI - 1975**

**ESTIMATION**  
**6.000 € - 8.000 €**



**Certificat d'immatriculation français**  
**Châssis n°06CA7228 - Exemple d'origine**

**Rare 4 places Carte Grise - très bon roulage**  
**Pour un super été**

La Citroën Méhari, légende de nos routes françaises, est une voiture de plein air à deux places (quatre places en option) produite par Citroën entre 1968 et 1987.

Sa carrosserie conçue par le comte Roland de La Poype est en plastique ABS (Acrylonitrile Butadiène Styrene). Les concurrentes principales de la Méhari sont la Renault Rodéo, la Mini Moke et la Mega Club.

« Méhari » signifie dromadaire en arabe. C'est le dromadaire des touaregs et cette signification lui va très bien, le dromadaire mécanique de plage et de balade au vent doux de nos régions.

Aujourd'hui elle est encore assez présente sur tout le littoral français, en province et à la campagne, elle est encore fabriquée par des entreprises spécialisées, toutes les pièces y compris les châssis et tous les éléments de carrosserie étant disponibles en neuf

La version proposée aujourd'hui pour commencer cette vente est un

exemplaire Orange Kirghiz avec option d'origine 4 places, toute la famille peut donc se balader en sécurité dans cette icône française.

Cette voiture roule parfaitement, démarrage rapide et très bon passage des vitesses. Fluides changés et peut parcourir toutes distances. La structure de la voiture est saine, sa carrosserie en ABS comporte des craquelures multiples mais peut très bien rester en l'état. La capote est en très bon état ainsi que les sièges et la banquette arrière. À noter qu'une carrosserie neuve pour Méhari peut être achetée et est très facilement montable, un kit complet carrosserie plus intérieur coûte 1800 euros en commerce. À la bonne volonté du futur propriétaire et en fonction de l'utilisation.

En cette année 1975, 8900 Méhari sorties d'usines avec pour le tiers des options à quatre places carte grise. Voiture matching châssis, moteur et couleurs.

*The version proposed today is a Kyrgyz Orange Mehari with an original 4 seats option. The whole family can thus ride safely in this French icon. This car runs perfectly, quick start and very smooth gear shift.*

*noted that a new Mehari body can be bought and very easily assembled. A complete body kit including the interior costs 1800 euros, with the good will of the future owner and according to its future use.*

*All fluids has been changed and it can be driven for any distance. The structure of the car is well preserved, its body in ABS has several marks of chipped paint but can easily remain in this state. The convertible top is in very good state as well as the seats and the back seat. It should be*

*In 1975, 8900 Mehari straight from the factory with the third of the options of the 4 seats mentioned on the car registration document matching the car frame, engine and color.*

LOT - 114

PORSCHE  
SC 3.2L - 1986

ESTIMATION

35.000 € - 45.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WPOZZZ91ZHS100664

Première Main - Superbe état de conservation  
Fiabilité du modèle

Au salon de Francfort 1983 apparaît le fruit du redressement engagé : la 911 3.2. Un fruit défendu par les puristes qu'il nous est donné de vous présenter aujourd'hui grâce à l'un de nos collectionneurs et sa superbe 3.2 de 1986. Alors que la toute nouvelle 944 focalise sur elle les attentions, le marketing doit faire le nécessaire pour redorer le blason de la 911. Efficace et autoritaire, Peter Schutz va bousculer certaines habitudes des ingénieurs maison pour améliorer une voiture que beaucoup d'entre eux considèrent comme déjà parfaite. La «nouvelle» Porsche Carrera 3.2 n'est pourtant qu'une évolution de plus du modèle original lancé 20 ans plus tôt ! Pour l'occasion, le flat 6 type 930-20 est passé à 3164 cm<sup>3</sup> de cylindrée, développant 231 chevaux. C'est une redoutable sportive, d'une efficacité et d'une fiabilité remarquable pour l'époque.

Cette sublime 911 SC 3.2 L Sonauto, achetée neuve par le propriétaire actuel à Marseille dans le Groupe Segond automobile, est en superbe état de préservation avec ses entretiens à jour, malgré un carnet non complet du fait de l'utilisation plus courante à l'époque. Pour rassurer les puristes du carnet, cette voiture n'a jamais changé de mains et roule parfaitement avec un agrément de conduite que l'on sent comme illimité.

*This beautiful 911 SC 3.2 L Sonauto, was bought brand new by the current owner in Marseille from the Group Segond. This model is in a perfectly well preserved state with up-to-date overhaul certificate despite an incomplete maintenance booklet due to a more regular use at that time. To reassure the purists of the maintenance manual, this car is a first hand (rare for Porsche) and runs perfectly with an unlimited enhanced driving comfort. 200 000 kms without pushing the engine while respecting its mechanics and still have a potentially long life, thanks to its extremely reliable engine. An overhaul of the fluids is up to date for the year 2017,*

200 000 km au compteur conduit sans forcer et avec le plus grand respect de sa mécanique, parcourt toutes distances et a encore le potentiel d'une longue vie devant elle grâce à son moteur extrêmement fiable. Une révision de tous les fluides est à jour pour l'année 2017, rien n'est à prévoir sur cette Porsche.

La carrosserie est très belle et sans une éraflure, jamais repeinte, on devine qu'elle est restée stationnée en intérieur toute sa vie. La plateforme ne présente ni corrosion ni choc.

L'intérieur est aussi dans un état d'origine bluffant avec ses matériaux parfaitement préservés.

Matching coding de l'auto conforme à l'étiquette carnet et coffre avant. Manuel technique et autres accessoires d'origine présent.

Son historique ne retrace la voiture que depuis 10 ans. Elle a comptabilisé 20 000 km, avec changement de domicile du Var pour la région de Nice en 2010. En 31 ans de possession elle a une moyenne de 6400 km annuelle. Très belle Porsche de collection démarrant au quart de tour, un super daily driver à prix raisonnable.

*nothing is requested for the moment on this Porsche. You can take the road immediately. The body is very well preserved without a scratch, never repainted. One may guess that it has always stayed indoors.*

*No corrosion nor bumps can be found on the platform. Its original interior is in an impressive good state with perfectly preserved materials. Matching coding of the car is compliant with the technical user manual and other accessories.*

LOT - 115

TRIUMPH  
SPITFIRE 1500 - 1976

ESTIMATION  
10.000 € - 12.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°1FC79695L

Parfait état - entretien simple  
Sensation - élégance

La Triumph Spitfire est une automobile de type roadster à deux places et moteur 4 cylindres en ligne, construite de 1962 à 1980 par le constructeur automobile britannique Triumph, conçue par Harry Webster et munie d'une carrosserie dessinée par Giovanni Michelotti. Prévue pour être une voiture de sport à bon marché, elle est basée sur la Triumph Herald, une petite berline.

La 1500 sera le dernier modèle de Spitfire, la législation semblant menacer les voitures découvertes, il est tout de même prévu de faire durer la production jusqu'en 1982, avec un transfert des chaînes de montage dans l'usine Rover de Solihull.

Cette 5<sup>ème</sup> version proposée aujourd'hui est donc l'ultime évolution.

*This 5th version proposed today is the ultimate evolution. Equipped with an engine of 1500 cm<sup>3</sup> and a manual gearbox with overdrive. Pure English with right-hand driving as in its country of origin. Importance given to the original configuration of the car from its originating country. It is thus normal to find an english car on the right side of our roads, within the respect of its original rolling. This beautiful popular convertible is entirely restored.*

Équipée d'un moteur 1500 cm<sup>3</sup> et d'une boîte manuelle avec overdrive. Anglaise en conduite pure à droite comme dans son pays d'origine, importance maintenant donnée aux configurations d'origine de provenance des automobiles, il est donc normal de trouver une automobile anglaise conduite à droite sur nos routes pour le respect de son roulage initial. Ce beau cabriolet populaire est restauré entièrement. Le moteur, la boîte, le pont, la carrosserie en partant du châssis ainsi que la sellerie et la capote. La voiture est bien évidemment livrée avec tout le dossier de restauration comprenant plus de 50 photos et 10 000 euros de facture. Voiture très saine qui saura ravir son nouveau propriétaire par son fonctionnement sans failles...

*The engine, the gearbox, the axle, body on the basis of the frame as well as upholstery and the convertible top. The car is obviously delivered with all the restoration documents including more than 50 photographs and 10 000 euros of invoices. Very operational car which will be a delight due to its perfect condition.*

LOT - 116

LANCIA

FLAVIA 1.8 INJECTION - 1968

ESTIMATION

20.000 € - 24.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°815430014759

Refaita en 2010 - Fiable et saine  
Configuration à tomber

D'un style typiquement italien, comportant 3 volumes comme cela était de bon ton, avec un pavillon incliné et une ligne de caisse basse et filante, le coupé Flavia reprenait l'esthétique générale de la Ferrari 250 GT aussi dessinée par Pininfarina et représentait un bel exemple de fusion entre élégance et sportivité. La mécanique était étroitement dérivée de la berline avec un accent plus sportif. Par exemple la première version de 1 500 cm<sup>3</sup> était équipée de deux carburateurs sur les deux côtés du moteur boxer au lieu d'un seul monté sur la berline qui développait ainsi 90 ch au lieu de 78 ch et fut rapidement épaulée par un moteur de 1800 cm<sup>3</sup> et 92 ch. Après des premières versions à carburateur, c'est l'injection qui vient fiabiliser ce modèle à partir du milieu des années 60.

La version proposée est un modèle avec moteur boxer 1.8 L injection

*The version proposed is a model with the 1.8 L fuel injected boxer entirely restored in 2010. Important repairs allowing this collection car to set out again for a new life. This same year the body was fully renovated as well as its upholstery and the fitted carpets, while preserving the original dashboard. Parked in a secured park, it is in a very well preserved state and neither corrosion nor marks can be found. The roof lining and accessories are in*

entièrement refait en 2010. Réfection importante permettant à cette automobile de collection de repartir pour une nouvelle vie. La même année la peinture carrosserie a été refaita et toute la sellerie ainsi que les moquettes, en préservant le tableau de bord d'origine. Stationnée en parc fermé, elle est très saine et ne présente ni corrosion ni choc. Ciel de toit, tableau de bord et accessoires en parfait état. Roulage très bon, boîte de vitesse et moteur présentent un fonctionnement irréprochable, très agréable à conduire.

Plaque Pininfarina - fabriquée à Turin Spa. Grosse révision mécanique récente, embrayage neuf et tous les fluides.

Cette familiale sportive dans sa superbe configuration vous offrira beaucoup de bonheur dans votre roulage de tous les jours.

*perfect condition. Very good rolling, speed and irreproachable driving, very pleasant to drive. Pininfarina plate - made in Turin Spa. Complete overhaul with a new clutch and change of all fluids. Very beautiful representation of the Pininfarina design in 2+2 configuration.*

*With its family sportsy look, it will offer you pleasure in your every day driving.*

LOT - 117

MINI

PAUL SMITH - 1988

ESTIMATION

35.000 € - 45.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°SAXXL2S1021380847

Exacte Paul Smith - Dossier complet de restauration  
Oeuvre d'art - restauration body-off

Il existe deux modèles Mini « by Paul Smith ». Une est présente dans un musée, l'autre est tout simplement dans le garage de Paul Smith. Ces deux autos ont une décoration très « Paul Smith », faite de bandes de couleurs particulièrement adaptées à la Mini. Elles sont mondialement connues, car le couturier anglais ne cesse d'en utiliser l'image pour des séances photos, ou sur certains de ses produits dérivés.

La Mini Austin est une icône britannique. Ça tombe bien, le couturier Paul Smith en est une autre, et il aime les voitures. Le mariage de la ligne inimitable de l'une et des talents de l'autre ne pouvait que donner une auto désirable.

Cette Mini est donc une réplique de la Mini « Paul Smith » limitée en deux exemplaires, réalisée sur une base de la série limitée « jet black » 1988. Plus de 5 ans de restauration ont été nécessaires pour arriver à ce niveau

de qualité et afin de se rapprocher au mieux des deux versions Mini by Paul Smith.

La réplique de la Mini «by Paul SMITH» proposée à la vente est une fidèle reproduction de l'égérie de la marque tant convoitée. Des largeurs de bandes, aux couleurs qui la bardent, en passant par le badge de capot spécifique Paul Smith plaqué or, tout dans le moindre détail a été recherché pour se rapprocher de l'exclusive originale.

Ayant subi un body-off, cette Mini 'PaulSmith' replica jouit d'un comportement routier comme dans son état neuf. La voiture entière est composée de pièces neuves.

Une Mini exceptionnelle travaillée avec le plus grand soin qui en fait une oeuvre unique à acquérir.

## A UNIQUE AUTOMOBILE WORK OF ART

*More than 5 years of restoration were necessary to reach this level of quality with the purpose of keeping an accurate representation of the two Mini by Paul SMITH versions. The Counterpart of the Mini "by Paul SMITH" on sale, is a genuine replica of the highly coveted brand's muse. Famous wide colored stripes, the gold plated Paul Smith genuine hood. Every detail*

*is aiming to respect the original design. Having undergone a body-off, this Mini 'PaulSmith' replica enjoys a road behavior as in its original state. The whole car is composed of new parts.*

*It is a unique automobile work of art.*

ESTIMATION

9.000 € - 11.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°TW7XKFP328S980226

Roulage plaisir - Fiable  
Collection atypique - Prix attractif

La Mini Moke est un petit pick-up tout-terrain basé sur la Mini, fabriqué originellement par le groupe British Motor Corporation (BMC). La Mini Moke est née à la suite de la demande de l'armée britannique de disposer d'un véhicule militaire léger, parachutable, comparable à la fameuse Jeep américaine de la Seconde Guerre mondiale. Une production qui débute en 1964 avec sa version kaki ou blanche crème avec un moteur de 883 cm<sup>3</sup> puis évolue à la fin des années 60 vers la nouvelle caisse prise sous diverses versions : australienne, portugaise, Cagiva et GMC.

Modèle qui est devenu mythique sur la côte et très pratique pour des déplacements saisonniers dans le plus grand plaisir grâce à son roulage très ludique. Recherchées en occasion, les MINI Moke, vu leur faible production et surtout le peu d'importations en France, sont difficiles à dénicher, si bien qu'elles se négocient, pour la plupart, à des prix très élevés. 10 000 ont été produites au Portugal de 1980 à 1993 et c'est cette version que nous vous proposons. Dans un état général correct, la

plateforme comporte un peu de corrosion mais les planchers sont encore sains, la carrosserie présente des défauts cosmétiques et la peinture date de plusieurs années. L'habitacle est lui très convenable avec des sièges en bon état et une capote d'époque impeccable. Le moteur a vu ses révisions faites et a été fiabilisé avec un allumage électronique et une pompe à essence électrique. Seul reste à changer le commodo de clignotant et le câble de frein à main proposé dans l'état avec ces petits détails à régler, ce qui n'empêche en rien un très bon roulage et fiabilité de celle-ci. Voiture capable de prendre la route tous les jours et par toute distance, bien sûr en respectant son petit moteur 1000 cm<sup>3</sup> à la puissance limitée pour les grands axes de circulation. Une voiture de plage et de balade parfaite, dans un bon jus permettant au propriétaire pilote d'être détendu au retour de la plage avec toute la famille à bord.

La conduite d'une Moke, c'est toute une culture, voyager l'esprit libre.

*A model which became mythical on the French Riviera and very practical for seasonal trips in the greatest pleasure, thanks to its very fun rolling. Sought after on second hand market, considering their low production and especially the low level of imports in France, the MINI Moke is difficult to find. They are thus for the majority negotiated at very high prices.*

*10 000 were produced in Portugal from 1980 to 1993 and this version is the one we propose to you. In a correct general state, the platform has little corrosion marks but the floors are still well preserved, the body presents flaws. The repainting of the car goes back to several years. The cockpit is decent shape with seats in good condition and an impeccable convertible.*

*The engine had a complete overhaul and was made reliable with an electronic ignition and an electric fuel pump. The control unit of indicators needs to be replaced the handbrake cable proposed as it is. These small details are to be fixed, will never prevent from a super rolling and reliability of the car. The car can be driven everyday and for any distance, of course by respecting its small 1000 cm<sup>3</sup> engine. A perfect car for beaches or for a ride allowing the driver to relax on the way back from the beach with the whole family on board.*

*Driving a Moke is part of a whole culture, travelling with a free spirit.*

LOT - 119

MASERATI  
MERAK 3000 - 1973

ESTIMATION  
45.000 € - 55.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°AM1220242 - Moteur N°114 50 30 500 106

Produite à 1820 exemplaires  
V6 central arrière de 190 ch

MASERATI choisi un nom inhabituel pour une voiture, qui est une réponse aux changements radicaux provoqués sur le marché par la crise du pétrole de 1973. En astronomie, MERAK est une étoile de la constellation de la Grande Ourse. Moderne et efficace, la carrosserie de la BORA constituait un excellent point de départ pour y installer un moteur six cylindres plus léger et moins coûteux. Les dimensions du moteur permettent également de récupérer de la place dans l'habitacle et d'en faire un des premiers coupés 2+2 à moteur central. Toujours dans un esprit d'économie, l'intérieur adopte de nombreux composants provenant de la CITROËN SM.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente bénéficie du moteur V6 de 2966 cm<sup>3</sup> doté de 3 carburateurs WEBER 42DCNF couplé à une boîte de vitesses manuelle, le plus puissant de la série hormis la SS, développant

190 ch à 6000 tr/min. La vidange du moteur a été réalisée dernièrement. Néanmoins ce dernier nécessiterait un léger réglage avant de sillonner les routes de l'Esterel. L'émetteur d'embrayage a été refait. La courroie du compresseur de climatisation a été enlevée mais le propriétaire fournit un second compresseur avec le véhicule. Les éléments de carrosserie sont en bon état de conservation mais présentent quelques imperfections. L'alignement des ouvrants est conforme. Les jeux sont fonctionnels. Les jantes CAMPAGNOLO ont été repeintes. Les vérins de projecteurs escamotables ont été remplacés. Les garnitures intérieures similicuir noir et tissus gris sont en bon état de conservation. Les moquettes avant ont également été remplacées. Voici l'occasion d'acquérir une MASERATI abordable.

*The model that we propose at the auction sale benefits from the 2966 cm<sup>3</sup> V6 engine, equipped with 3 WEBER 42DCNF carburetors, coupled with a manual gearbox, the most powerful of the series except the SS, developing 190 hp with 6000 tr/min. The engine draining was carried out recently. Nevertheless this model would require a light adjustment before going on the roads of Esterel. The clutch transmitter was changed. The air conditioning compressor belt was removed but the owner delivers a*

*second compressor with the vehicle. The body elements are in good state but some imperfections remain. The alignment of the door opening is compliant. The CAMPAGNOLO rims were repainted. The retractable projector jacks were replaced. The interior trim made of faux black leather and grey fabric upholstery are in good condition. The front fitted carpets were also replaced. Here's the occasion to acquire an affordable MASERATI !*

LOT - 120

RENAULT

SUPER 5 GT TURBO - 1985

ESTIMATION

9.000 € - 11.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°VF1C40505F0002697

Véhicule strictement d'origine - Modèle unique  
Certificat d'authenticité de l'artiste SCARCIAT dit « YDAN »

Au début des années 80, le segment des « GTI » est en plein essor. Afin de concurrencer la GOLF GTI et la toute nouvelle PEUGEOT 205 GTI 1.6 L, le constructeur de Billancourt a sorti sa dernière bombinette dérivée de la GT Turbo Coupe, la SUPER 5 GT Turbo. Remplaçante de la R5 Alpine, la GT Turbo partait du dessin de Marcello GANDINI agrémenté d'un kit carrosserie en plastique brut, d'un dégradé sur les flancs dominé par un petit liseret rouge ainsi que des jantes en aluminium de 13 pouces. Doté d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1397 cm<sup>3</sup> à carburateur Solex et d'un turbocompresseur Garret T2 développant 115 ch à 5750 tr/mn, la GT Turbo était capable de vous plaquer au siège sous l'effet de la turbine. Ce modèle était décliné en plusieurs versions : la phase I, la phase II, la Coupe et la série limitée « Alain Oreille ».

L'exemplaire que nous vous présentons provient d'une collection privée.

*The specimen presented comes from a private collection. A Phase I in its strict original state with a low mileage (106 463 km). This car was entirely covered with approximately 5000 pin's. The first pin was put on Thursday, November 21<sup>st</sup>, 1991. According to an original idea of Jean-Pierre BODNAR, the body was first of all drilled before sticking the pins on it. This vehicle was the subject of several televised reports and in particular the one broadcasted during the TV news on channel TF1 on the*

Il s'agit d'une Phase I dans son strict état d'origine et faiblement kilométrée (106 463 km au compteur). Cette automobile a été entièrement recouverte d'environ 5000 pin's. Le premier pin's a été posé le jeudi 21 novembre 1991. D'après une idée originale de Jean-Pierre BODNAR, la carrosserie était tout d'abord percée avant de recevoir les pin's collés. Ce véhicule a fait l'objet de plusieurs reportages télévisés et notamment le journal de 20h du 24/12/1992 sur TF1. Son propriétaire actuel a réalisé quelques travaux récemment et notamment la réfection du turbo et de l'allumage, le remplacement du radiateur, de la pompe à eau, du répartiteur de freinage arrière, de la batterie ainsi que la révision du moteur. La R'PIN'S vous sera livré avec un certificat d'authenticité de l'artiste peintre SARCIAIT dit « YDAN », d'une boîte d'environ 2000 pin's supplémentaires, l'outil ayant été utilisé par son concepteur ainsi que des flyers de présentation d'époque.

*12/24/1992. Its current owner recently completed some works and in particular the turbo and lighting repairs, the replacement of the radiator, the water pump, the distributor of the rear break, the battery as well as the of the engine overhaul. The R'PIN' S will be delivered to you with a certificate of authenticity of the painter SARCIAIT called "YDAN", with a box of approximately 2000 additionnal pin's (this tool that has been used by its creator) as well as presentation flyers from that period.*

LOT - 121

CATERHAM  
SEVEN SPORTS 1700 KENT - 1984

ESTIMATION  
23.000 € - 29.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°KLC1050R - Certificat Héritage trust

17 500 miles origine - Jamais restaurée - 595 kg / 150 cv -  
Matching coding

Caterham est un constructeur d'automobiles britannique, appartenant depuis le 27 avril 2011, à Tony Fernandes qui l'a racheté au fonds d'investissement américain Corven Group propriétaire depuis 2006. Son histoire est liée à celle de la marque Lotus et de son modèle emblématique la Super Seven, un cabriolet deux places, qui figure au générique de la série télévisée Le Prisonnier. Construites sur un châssis tubulaire en acier revêtu de panneaux d'aluminium (les ailes et le cône de nez sont en fibre de verre ou en fibre de carbone) et disponibles en kit dans certains pays (sauf la CSR) ou prémontées, les Caterham pèsent entre 500 et 575 kg selon le modèle, ce qui leur permet des performances très élevées.

En 2012, l'équipe de Formule 1 Caterham F1 Team est officiellement nommée d'après cette marque. La Caterham est sans nul doute l'automobile la plus anachronique qui soit. Si éloignée des modes qu'elle en est devenue indémodable, c'est un vrai jouet pour grands enfants, dans toute sa simplicité. Il est vrai que pour prendre plaisir sur les routes ou les circuits, peu d'engins offrent autant de sensations. Sans vieillir, le concept repose sur un rapport poids/puissance très avantageux et un minimalisme entièrement voué au seul plaisir de pilotage...

Nous vous présentons ce modèle ultime de la firme Caterham, avec 150 cv délivrés par les 1700 cm<sup>3</sup> du moteur Ford Kent, à doubles carburateurs WEBER 40 DCOE, reliés à la boîte quatre rapports, cette automobile de 595 kg est une coupe respiration parfaite pour rouler sur nos routes sinueuses ou pour des balades sensationnelles à ras le sol.

Moteur numéro : SPR9201103 d'origine sortie d'usine et retranscrit sur le certificat héritage en 1989. Avec 17 500 miles d'origine, cette Seven Sports est dans un état remarquable, plateforme sans corrosion ni choc, peinture très belle et partie en aluminium bien préservée. Voiture totalement d'origine, et donc en conduite droite comme à sa sortie d'usine dans le respect du coding de collection. Avec un fonctionnement sans failles, elle saura vous combler de par son look et son roulage. Le démarrage se fait au quart de tour, avec une sonorité équivoque à la puissance délivrée. On ne se trompe pas à son volant, nous sommes bien dans une véritable voiture de course immatriculée pour la route.

Sensations fortes garanties au détour d'une enchère remportée pour cet exemplaire matching et entièrement d'origine.

*We present to you this ultimate model of the Caterham firm, with a 150 hp delivered by a 1700 cm<sup>3</sup> Ford Kent engine with a double WEBER 40 DCOE carburators connected to a 4 speed gearbox . This car weight 595 kg and is perfect to drive on winding roads or for sensational road trips close to the ground. Original engine number : SPR9201103 straight out of the factory detailed on the heritage certificate in 1989. With 17 500 miles,*

*this Seven Sports is in a remarkable state, platform without corrosion nor shock, very well preserved paint and aluminum parts.*

*Original car, and thus in right-hand driving as at its exit from the factory while respecting the collection coding and with a flawless driving test. With a perfect working condition, you will be delighted of its look and handling. The engine starts at once with the sound of a genuine racing car.*

LOT - 122

TRIUMPH

SPITFIRE MK2 - 1966

ESTIMATION

15.000 € - 20.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°1FC79695L

Parfait état - Entretien simple  
Sensation - Élégance

La Triumph Spitfire est une automobile de type roadster à deux places et moteur 4 cylindres en ligne, construite de 1962 à 1980 par le constructeur automobile britannique Triumph, conçue par Harry Webster et munie d'une carrosserie dessinée par Giovanni Michelotti. Prévue pour être une voiture de sport bon marché, elle est basée sur la Triumph Herald, une petite berline.

Véritable icône de la production automobile anglaise, la Triumph Spitfire a démocratisé le petit roadster populaire par de là les frontières et les continents. Irrésistiblement 60's, la Spitfire reçoit le nom du plus prestigieux des avions de chasse de la Royal Air Force pour partir à la conquête de l'Europe et des USA.

En décembre 1964, Triumph dévoile la première version modifiée de la Spitfire, commercialisée début 1965, la Mark II (ou Mk2).

La calandre s'orne désormais de barres horizontales plus épaisses et le moteur 1.1 L reçoit un collecteur d'échappement à 4 tubulures et un collecteur d'admission réchauffé par eau. La puissance passe à 67 hp à 6000 tr/mn.

Cette 2<sup>ème</sup> génération proposée aujourd'hui est la moins produite de toutes les évolutions. Le modèle à remporter est dans un état concours avec une

finition hors norme pour un modèle populaire convertible.

À Monaco depuis 2007, cette voiture a eu un propriétaire très méticuleux. La carrosserie refaite à neuf, sablée et decapée pour remettre la robe dans son état d'origine. Cette Spitfire est parfaite et possède des alignements impeccables. Le véhicule ne présente aucune corrosion.

L'intérieur comporte des sièges et garnitures en skaï noir à liséret blanc refaits à neuf comme à l'origine en parfait état de présentation. Moquette de laine noire neuve, couvre capote neuf, capote en skaï neuve.

Le moteur à lui aussi subit une réfection importante dans son ensemble, avec pour fiabiliser le tout, un allumage électronique et un ventilateur électrique installé pour que le roulage par temps chaud n'enlève rien au plaisir.

Le moteur a été refait à neuf tout comme l'embrayage, les freins, ainsi que l'électricité de la voiture et tout son système de suspension monté en Koni Classic.

Véhicule qui démarre au quart de tour, poste radio d'époque Becker Europa 2 et entourage de compteur en ronce de noyer accompagné de son volant bois et alu Moto-Lita.

Un rare état pour cette Spitfire, à remporter au détour d'une enchère. Livrée avec carnet d'origine et expertise.

*This 2<sup>nd</sup> generation Spitfire suggested today is the least produced of all the Spitfire models. This model is in a perfect contest shape with an outstanding finishing touch for a popular convertible model.*

*In Monaco since 2007 this car had a very meticulous owner. The body was renovated like new, to retain its original look. This Spitfire is perfect and has impeccable alignments, the vehicle doesn't have any mark of corrosion. The interior is composed of seats faux black leather trim with white stripes like its original state.*

*The engine also went through an important overall renovation and in order to guarantee reliability, an electronic ignition and electric fan were*

*installed so that the rolling in warm temperature does not take away any pleasure.*

*The engine was renovated like new as well as the clutch, the brakes, the electronic circuit, and the whole suspension system upgraded with Koni Classic elements. This car starts straight off and comes with a vintage Becker Europa 2 radio and the mileage counter circled with burr of walnut along with its wooden aluminum Moto-Lita steering wheel. An uncommon state for this Spitfire to win at our auction sale. The car comes with its maintenance booklet and expertise assessment.*

LOT - 123  
SIZAIRE & NAUDIN  
TYPE F1 8HP SPORT - 1908

ESTIMATION  
50.000 € - 70.000 €



Le 01 juin 1903, Maurice et Georges SIZAIRE ainsi que Louis NAUDIN signent à Puteaux un contrat visant à former une société au nom collectif ayant pour but la construction et la réparation de châssis d'automobiles. Lors de l'exposition des petits inventeurs en 1905, les frères SIZAIRE présentèrent ainsi leur premier véhicule, équipé d'un moteur monocylindre. Les SIZAIRE & NAUDIN participèrent à de nombreuses courses où elles obtinrent d'honorables résultats et notamment un record du monde des 100 miles établi par M. NAUDIN sur l'Autodrome de Brooklands en 1908 avec 106km/h de moyenne !

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente est un Torpedo Sport deux places. Nous disposons d'un récépissé de déclaration en préfecture daté du 31 Janvier 1927, indiquant que Madame Martres AMBROISE était propriétaire du véhicule ainsi que d'un permis de circulation daté du 9 Mars 1933. Cette automobile portait initialement l'immatriculation 1619 T8.

Par la suite ce véhicule a fait l'objet au cours des années 70 d'une importante restauration. La carrosserie aurait été faite par Monsieur BUGAREL père, alors artisan à Albi. Cette automobile aurait ainsi intégré une collection Toulousaine pendant environ 25 ans où elle aurait participé à plusieurs rallyes avant de rester immobilisée sur cale pendant une période de 15 ans. L'actuel propriétaire l'a ensuite achetée en janvier 2000 et participé notamment au Rallye des Centenaires en Septembre 2003. Il a remis en conformité certaines pièces qui ne respectaient pas l'origine et a procédé à une restauration avec soin. Le châssis en bois armé, courbé et rétréci à l'avant permettant un grand braquage des roues est en bon état de conservation. Les éléments de carrosserie sont également en parfait état de présentation. Le moteur monocylindre développant 8 hp et à soupapes commandées aurait également été restauré par son propriétaire. Les garnitures de sièges en cuir capitonné noir sont en parfait état. Voyez ici l'opportunité de devenir le gardien de l'histoire automobile française...

*We proposed to you for auction this Torpedo Sport two seater. We have a receipt of declaration in prefecture dated from January 31<sup>st</sup> in 1927 indicating that Mrs Martres AMBROISE was the owner of the vehicle, as well as a circulation license dated from March 9<sup>th</sup> in 1933. This car initially carried the registration 1619 T8. Later during the seventies, this vehicle underwent an important restauration. The body may have been made by Mr BUGAREL father, by then craftsman in Albi. This car may have thus integrated a collection in Toulouse for approximately 25 years, it may have taken part in several rallies before remaining immobilized for a 15 years*

*period. The current owner then bought it in January 2000 and took part in the Centenaries Rally in September 2003. He restored some parts which did not respect the original to conformity and began a careful restoration. The reinforced wood frame, curved and narrowed at the front allowing a great steering angle, is in good shape. The body elements are also in perfect condition. The single-cylinder engine producing 8HP and with mechanically operated valves would also have been restored by its owner. The trimmings of upholstered black leather seats are in perfect condition. Get the opportunity to become the guard of the french automobile history!*

Certificat d'immatriculation français  
Châssis N° 1283 - Moteur N° 1518

Importante restauration  
Historique documenté  
Modèle exceptionnel



LOT - 124

FIAT  
BALILLA - 1933

ESTIMATION  
25.000 € - 30.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°037743 - Propriétaire depuis 35 ans

Voiture de la BD Gaston Lagaffe by Franquin  
État concours

La Fiat 508, très vite nommée Balilla est la première voiture populaire lancée par Fiat. Sa présentation officielle a lieu le 17 avril 1932 au Salon de Milan. Balilla fait référence à l'Opera Nazionale Balilla. Pour sa partie technique, elle reçoit un 4 cylindres monobloc en ligne de 995 cm<sup>3</sup>, disposé longitudinalement à l'avant, pour une puissance de 20 ch à 3400 tr/mn permettant une vitesse de pointe d'environ 80 km/h.

Beaucoup croient que ce surnom lui a été attribué à cause du fascisme en Italie, ce qui n'est pas exact. Le terme « Balilla » ne trouve pas son origine durant l'époque fasciste mais au contraire a été réutilisé durant cette période. En réalité «Balilla» était le surnom de Giovanni Battista Perasso qui en 1746 à Gènes lança un caillou contre un officier autrichien pour se rebeller contre l'invasion autrichienne de la région. La Fiat 508 (version 1) a servi de modèle au dessinateur Franquin pour la voiture de son héros Gaston Lagaffe, dans une version imaginaire jaune à damiers noirs et blancs, voiture décrite comme un véritable tacot crachant et toujours en panne... Une polémique existe cependant, d'autres préférant voir dans la Fiat 509

l'inspiration de Franquin, les deux modèles étant, il est vrai, très proches. Cette superbe Fiat Balilla, coupé deux portes, est dans un état bluffant. Reprise entièrement en body-off, sa carrosserie est encore plus belle qu'à sa sortie d'usine et sa couleur Dark Green et liseret rouge est du plus bel effet. Assortie à un intérieur crème d'une qualité rare, cette voiture présente pour le mieux et inspire toute la confiance de son grand âge à son volant. Son roulage, grâce à la réfection moteur effectuée, est impressionnant de simplicité. Nous avons l'impression de pouvoir rouler infiniment au volant de cette voiture d'inspiration multiple, peu courante dans un tel état. Le propriétaire est depuis 35 ans comblé par son automobile, il nous relate sa fierté d'avoir restauré cette voiture au fil des années. C'est une voiture de collection de la première ère automobile, clés en mains, qui vous est proposée aujourd'hui de remporter.

Un mythe qui inspira Franquin pour illustrer la folie de son personnage et que nous comprenons, une fois en face de cette voiture. Véhicule conforme à son origine.

*This superb two door Balilla in perfect condition, underwent body-off for a complete renovation. The body is even more beautiful than when it came out of the factory. The Dark Green color and red border gives a beautiful look. The cream colored interior is of a very rare quality. This car inspires all the confidence of its great age and a very good behaviour on the road. Comfortably driving with its original but newly remade engine,*

*is a real pleasure The owner bought this car 35 years ago and did all these renovations with the best italian craftsmen. It is a collection car of the first automobile era, ready to use, which is proposed today to win at the auction.*

*A myth that inspired Franquin to illustrate the madness of his character and we can understand why.*

LOT - 125

MG

'C' 3.0L - 1968

ESTIMATION

20.000 € - 25.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°GCN12946

2912 cm<sup>3</sup> - 147 cv - GT Cabriolet  
Conduite à droite - 1400 exemplaires

La MG C a été lancée en 1967, propulsée par un nouveau moteur 6 cylindres de 2912 cm<sup>3</sup> et inaugurant la gamme Grand Tourer de la marque. Le montage de ce moteur dans la coque d'une MG B a donné lieu à un certain nombre de changements significatifs, y compris un nouveau train avant, tandis que le capot a reçu un bosselage caractéristique du « C ». Ce nouveau modèle est appelé à être la remplaçante désignée de l'Austin Healey.

Cette voiture est l'une des 1400 construites avec conduite à droite (RHD). La production totale était d'environ 9000 exemplaires, la plupart sont exportés vers les États-Unis.

La plupart des équipements et des matériaux sur cette voiture sont originaux. Elle est livrée avec un couvre tonneau, capote et hard top. Il y a aussi beaucoup de pièces de rechange acquises par le propriétaire actuel au fur et à mesure des années.

La MG C est considérée comme un investissement rentable et un choix de

bonne valeur dans le monde des voitures classiques de collection, de part de sa rareté sur nos routes et de son puissant moteur.

Une bonne opportunité proposée par HVMC Motors avec ce modèle dans une condition excellente, révisée et démarrant au quart de tour. De deuxième année de production et possédant un roulage sans failles. La révision a été effectuée et les rapport de boîte passent parfaitement.

La peinture ne présente pas de défaut ni de corrosion. Sa plateforme est saine et sans choc. Le véhicule possède son intérieur d'origine en très bon état et toute l'instrumentation est fonctionnelle. État des chromes excellents, volant Moto-Lita en bois, jantes à rayons peints.

En conclusion, une automobile très peu courante sur nos routes. Connaisseurs et amateurs de MG B, découvrez sa version GT, puissante et coupleuse. Un vrai collector de la firme MG des années 60.

*The MG C was launched in 1967, powered by a new 2912 cm<sup>3</sup> 6 cylinder engine. Fitting this engine into the shell of an MG B resulted in a number of significant changes, including a new front axle while the hood was given the 'C's' characteristic bulge.*

*The MG C excelled as a Grand Tourer (GT) with its high axle rating and torquey engine - 100 mph equates to just 3 750 rpm - making for effortless high speed cruising.*

*This car is one of the only 1400 built as a right hand drive model (RHD). Total MG C production was about 9000, most being exported to the USA. Most of the equipment and furnishings on this car are originals.*

*The car comes with a tonneau cover, soft top, hard top and there are also many spare parts, again many originals. The MG C is seen as a worthwhile investment and a good value step into the world of classic collection cars.*

LOT - 126

SIMCA FIAT

1000 BERTONE GRANGE - 1963

ESTIMATION

6.000 € - 8.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°150514

Deuxième main - Sortie de grange  
Complète et Carte Grise en ordre

La voiture est dévoilée en avant première en octobre 1961 et lancée au Salon de Genève 1962, c'est la Simca 1000 Coupé par Bertone, une petite voiture aux allures sportives, basse et filante, avec un pavillon très incliné et la partie arrière qui se termine avec deux petits feux ronds. Ses lignes sont assez semblables à celle de sa concurrente, la Fiat 850 Coupé Sport, mais font de la Simca 1000 Coupé la première concurrente française à la Renault Caravelle et aux premières Alpine A110, elles aussi équipées d'un moteur de 1 litre de cylindrée. Le Coupé 1000 partage le châssis et la mécanique de la berline mais ses caractéristiques de tenue de route sont meilleures en raison de sa moindre hauteur et bénéficie d'une vitesse maximale plus élevée du fait de son aérodynamisme. Son moteur Poissy n'est qu'un 4 cylindres de 944 cm<sup>3</sup>, dans une de ses très nombreuses variantes de puissance portée à 52 cv. Sa vitesse atteint 140 km/h. Son freinage a été nettement amélioré par rapport à celui de la berline en

remplaçant les freins à tambours par des disques sur les quatre roues. La voiture connaît un assez bon succès en France parmi une clientèle jeune. Elle reste méconnue à l'étranger.

Au total, presque 25000 exemplaires de carrosseries nues sont produits dans les ateliers Bertone dans la banlieue de Turin et qui rejoignent par train l'usine Simca de Poissy pour y recevoir la partie mécanique.

Cette Simca 1000 Bertone sortie de grange est complète et de première main avec sa carte grise d'époque. Son moteur est entièrement à reprendre. La carrosserie est saine à trois quarts, sans grosse lésion du châssis. L'intérieur est lui en état d'époque moyen, avec cependant des housses plastiques sur les sièges ayant préservé les tissus. Très faible kilométrage d'origine et tous les accessoires d'époque présents.

C'est une très bonne base de restauration à prix raisonnable.

À remporter au meilleur offrant.

*This Simca 1000 by Bertone « sortie de grange » is a first hand with its automobile license and all relevant documents. The engine is to be entirely remade. The body is in good condition at three quarter without any big damage on the frame. The interior is an average condition, however*

*with plastic covers on the seats that preserved the upholstery. Very low mileage and all vintage accessories are present. It is very a good basis for renovation at a reasonable price. To win with the best offer.*

LOT - 127

MERCEDES

220 SE COUPÉ - 1961

ESTIMATION

38.000 € - 42.000 €



Certificat d'immatriculation Monaco  
Châssis n°111 021 10 01 1719

Utilisation quotidienne - Dans son état d'origine  
Matching - Mécanique entretenue

Au début des années 60, apparaissent les Mercedes succédant à la série dite « ponton » (celle qui voit la disparition des ailes séparées du capot). Dessiné par Paul BRACQ, futur créateur de la Mercedes Pagode, le coupé Mercedes 220 SE se signale par une classe et un modernisme surprenant pour l'époque, gommant les ailerons arrière caractéristiques de la berline. Le coupé Mercedes 220 SE est propulsé par un moteur 6 cylindres en ligne de 2195 cm<sup>3</sup> développant 120 ch.

Le modèle présenté est un coupé faisant partie des premiers exemplaires sortis d'usine de la série W111, mis en circulation le 4 avril 1961. Propriétaire monégasque, cette Mercedes roule en daily

driver et sur toutes distances. Très bien entretenue mécaniquement, la voiture possède ses factures d'entretien, les vidanges sont à jour et le système d'embrayage récent. La plateforme et le châssis ne présentent pas de corrosion, la peinture est quant à elle imparfaite mais tout à fait présentable avec quelques craquelures discrètes qui rappellent que le véhicule n'a pas eu de nouvelle robe depuis quelques années, sans obligation d'y remédier vu que très belle dans son ensemble. L'intérieur est lui dans son jus avec un cuir d'origine donc de très belle qualité, boiserie et tableau de bord suivent le même précepte. Le charme de cette voiture vous promet un roulage dans le plus grand confort et avec la plus grande classe.

*The presented model is a coupé among the first models out of the factory from the W111 series, first registered in April 4th of 1961. Monegasque owner, this Mercedes is used as a daily drive and for any distances. Well maintained mechanically, the car has all maintenance invoices, all overhauls are in order. Recent overhaul of the gearbox and a new clutch. The platform and the frame are free from corrosion. The paint isn't perfect*

*but a few marks can be noticed which reminds us that the body of the car hasn't been renovated for a few years. The interior is made of an original leather upholstery of a very good quality, woodwork and dashboard follow the same rule. The charm of this car promises you a driving experience with the best comfort and class.*

Certificat d'immatriculation Congo/846A ok  
 Châssis n°UP15-12362  
 Colonie belge - Plaque constructeur  
 Sortie de grange - Automobile rare  
 Première Targa



LOT - 128  
 TOYOTA  
 TYPE S800 - 1967

ESTIMATION  
 40.000 € - 50.000 €



La Toyota Sports 800 est une automobile sportive 2 places réservée au marché japonais. Elle fut présentée officiellement au salon de Tokyo de 1964. Avec son style original qui n'emprunte rien aux voitures occidentales, M. Sato crée une automobile équilibrée dont la proue annonce la future 2000 GT. Sa carrosserie autoporteuse en acier est allégée par des panneaux, un capot, des portes et un toit amovible en aluminium. Son bicylindre en alliage de 45 ch refroidi par air, possède une cylindrée de 790 cm<sup>3</sup>. La Sports 800 est une voiture ultra courte : 3m58 (c'est 10 cm de moins qu'une Triumph Spitfire, basketteurs s'abstenir). La carrosserie est autoportante, utilisant des éléments en aluminium pour les capots, portes, les armatures de sièges et le toit. Stricte 2 places, elle revendique un poids à vide de 580 kg (c'est 160 kg de moins qu'une Triumph Spitfire). Elle offre un toit amovible, qui se range dans le coffre, deux ans avant que Porsche ne lance sa carrosserie « Targa ».

Nous vous présentons cette superbe sortie de grange ! Cette voiture atypique possède une histoire extraordinaire.

De première main, le propriétaire a effectué directement la commande à l'usine et s'est vu offrir l'opportunité d'acquérir une des 300 LHD destinées à la livraison d'Okinawa. Ancien directeur dans les années 50' de Land Rover Afrique, il fit livrer la voiture directement au Congo à Kisangani un petit village de campagne et restera depuis ce jour le seul conducteur.

Maintenant le temps est venu de continuer l'histoire de cette rare voiture au riche passé, une enchère suffisante et vous pouvez remporter cette pièce unique et rare.

Rappelons que sur 3131 exemplaires de la Toyota S800 produits, seuls 300 exemplaires furent spécialement fabriqués en conduite à gauche pour les membres de l'armée américaine d'occupation à Okinawa, qui les ramenèrent aux États-Unis dans leurs bagages. Aujourd'hui, les spécialistes Toyota estiment que seulement 10% des Toyota Sports 800 ont survécu, pour la plupart localisées au Japon. La Sports 800 est donc une véritable rareté ... à fortiori en conduite à gauche. Avec 17 exemplaires en conduite à gauche répertoriés, cette Toyota S800 est un trésor du patrimoine mondial automobile.

Doté d'un moteur restauré et de son intérieur d'origine avec housses skaï en parfait état, le véhicule est complet et peut sans problème rouler dans son état d'origine sortie du soleil du Congo-Brazzaville ou bien être restauré entièrement afin de retrouver son état d'antan.

La carrosserie est complète, sans choc à part sur la face avant, avec quelques points de corrosion de part et d'autre, la plateforme est entière et solide. Une automobile exceptionnelle remplie d'histoire et d'une rareté extrême sur le marché mondial. Une réelle opportunité de posséder une des 17 Toyota S800 en conduite gauche encore existante.

*1967 Toyota S800, left hand drive, red with black interior. Equipped with a manual transmission and covered headlights. In all, 3131 were produced and only 300 in left hand drive. A highly collectible car with lots of potential. Excellent original car, mechanically the engine was restored. Just 17 LHD registered. Only 10% of those vehicles are known to have survived, most of them located in Japan. This Toyota S800 is a real treasure of the automobile world heritage.*

*Equipped with the original interior, with faux leather covers in perfect condition, the vehicle is complete and can be driven with a revision. It's an original state from under the sun of Congo-Brazzaville.*

*No shock can be found on the body with some corrosion marks are located on both sides, the frame is complete and solid. An exceptional historic car of extreme rarity on the worldwide market. A real opportunity to possess one of the 17 Toyota S800 LHD still in existence.*

*A rare opportunity of acquiring one of the 300 LHD ever made which was originally intended for the American army stationed in Okinawa. A first hand, owned by the former director of Land Rover Africa in the fifties, who directly bought this one from the Toyota factory, to be shipped to Congo in Kisangani, a small village in the countryside. He will remain since this day the only owner and driver. Now is the time to continue the history of this rare car, a sufficient bidding and you can gain a really single and rare piece of the automobile history !*



LOT - 129

JAGUAR

XK150 COUPE SE - 1958

ESTIMATION

65.000 € - 75.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°83450bw

Très bon état - Boîte automatique  
220 cv - Culasse bleue - Roulage sans faute

En 1957, presque 10 ans après le lancement de l'aînée de la famille, la 120, et après la 140 avec sa direction à crémaillère, Jaguar dévoile la XK150 qui est une voiture dont la ligne est radicalement différente de ses devancières. Le profil de la voiture est adouci et le pare-brise est maintenant en un seul plan bombé, comme la vitre arrière du coupé.

Sur le plan mécanique, la plus grande différence avec les modèles précédents est l'introduction de freins à disque en série. Les freins à disque ont fait leur apparition au Mans en 1954 sur la Jaguar D-Type. La direction est à crémaillère comme sur la 140, le moteur est toujours le 3,4 litres de 190 ch de base et 220 ch en version SE avec une culasse travaillée et peinte en bleu. Lancée d'abord en coupé et en cabriolet, la 150 voit arriver un roadster en 1958. Signe des temps, c'est le roadster 120, délibérément sportif, qui a été lancé seul et en premier en 1948. Plus qu'une évolution, la 150 est une voiture moderne, qui répond aux exigences du marché américain, mais elle ne fait pas sensation comme son illustre devancière car elle est maintenant une voiture de Grand Tourisme et non plus une pure voiture de sport. Les Jaguar routières sont maintenant très éloignées des modèles de course comme les Jaguar C-Type et Jaguar D-Type.

9382 exemplaires sortirent d'usine dont une petite quantité en boîte

*9382 models left the factory a part of which a few have an automatic gearbox. Today we propose a superb Jaguar XK150 3.4L to you, with its factory-produced 220 cv cylinder heads and its automatic gearbox. This Jaguar starts at once in an impressive way and has an « out of factory » vintage rolling. All the maintenance works were carried out even if the vehicle does not run much.*

*Parked in a dry space, the car only has 1000 miles in 7 years and 4000 miles over the last 15 years. The odometer displays now 19 500 miles, but its origins cannot be certified. The body aspect is in very good condition, its alignments are very good too. The car was slightly repainted 20 years ago and it remained in a very good condition. A single 2cm chipped paint mark*

automatique. Justement aujourd'hui nous vous proposons une superbe Jaguar XK150 3,4L les culasses préparées usine 220 cv et sa boîte automatique. Cette Jaguar démarre au quart de tour d'une façon bluffante et possède un roulage d'antan comme si elle sortait de l'usine. Tous les entretiens sont effectués même si le véhicule ne roule pas beaucoup. Stocké au sec, il n'a parcouru que 1000 miles en plus de 7 ans et 4000 miles sur les 15 dernières années avec un compteur donnant 19 500 miles à l'heure actuelle, non certifiable d'origine. La carrosserie présente très bien et ses alignements sont très bons. Un voile de peinture a été fait il y a 20 ans de cela et reste de bel aspect avec, à noter, une craquelure unique de 2 cm sur la base du capot. La plateforme/carrosserie très saine sans corrosion ni choc, les bois du plancher et du coffre sont d'origine en excellent état de conservation. L'intérieur est lui aussi en excellent état et est le reflet d'une restauration antérieure bien maintenue. Les cuirs sont de la teinte d'origine avec un tableau de bord entièrement recouvert de cuir remplaçant la garniture en loupe de noyer des précédents modèles. Propriétaire passionné et méticuleux ne pouvant plus rouler avec sa belle XK et la proposant donc à l'adoption ce jour, une véritable affaire à saisir.

*can be noticed on the hood. The platform / body don't have any corrosion nor damage. The floor and the trunk are made with original woodworks and are in an excellent preserved state. The interior is also in a very good state and is the reflection of a well maintained former restoration. The color of the leather is the original one.*

*The dashboard is covered with leather, replacing the burr walnut found in the previous models.*

*The passionate and meticulous owner cannot drive this beautiful XK anymore and is thus proposing it for adoption today.*

*It is a real opportunity to be seized.*

ESTIMATION

65.000 € - 75.000 €

CHEVROLET  
CORVETTE C1 CABRIOLET - 1960



Certificat d'immatriculation Americain/846A douane  
Certificat de conformité FFVE  
Châssis n°0867S102606

Directe USA - Body-off  
Parfait État

La Chevrolet Corvette est une famille d'automobiles sportives, lancée le 30 juin 1953 à Flint, dans le Michigan, par la marque américaine Chevrolet. Un prototype aux lignes strictement identiques avait été présenté au début de l'année 1953 au Motorama de General Motors, dans l'hôtel Waldorf-Astoria de New York. La première corvette comportait déjà de nombreuses innovations : c'était la première voiture de série dont les lignes étaient directement issues d'un concept car, et surtout, c'était la première voiture de série à posséder une carrosserie en fibre de verre. Forte d'un succès jamais démenti, la corvette s'est déclinée au fil du temps en divers modèles ; elle en est actuellement à la septième génération. Ces modèles sont répertoriés de C1 à C7.

La version proposée aujourd'hui est une C1 troisième phase de 1960, une des 9800 produites. Version v8 283-CI 4.6L de 270 cv d'origine et sa boîte manuelle 4 rapports. Entièrement reprise et mise à nu aux États-Unis en 2005, elle a eu une restauration totale du châssis jusqu'aux moindres détails. Sa robe est restée dans la teinte d'origine bleu turquoise et flanc

crème posé sur un châssis sablé et repeint dans les règles de l'art. Les suspensions sont neuves, un kit de freins à disques avant est présent avec système de freins assistés. Elle reçoit également une direction assistée hydraulique, des barres stabilisatrices et une ligne d'échappement inox avec collecteur 4/1 accouplé à un moteur refait à neuf avec des équipements performances : culasses aluminium, double carburateur quatre corps Weber compétition, arbre à cames, pipe admission plus large, embrayage neuf etc. permettant à cette C1 de gagner 100 cv de plus réparties sur ses deux roues arrière en grosse monte de pneumatiques sur jantes aluminium. Chrome de la voiture comme neuf. Intérieur turquoise en skaï neuf et moquette turquoise. Pur roadster sortie d'usine avec hard top. C'est une voiture full option qui est proposée et qui n'a parcouru que 9000 miles depuis sa restauration complète, autant dire très peu en 12 ans. Véhicule ayant participé à plusieurs concours américains dont Pebble-Beach.

*The version proposed today is a third phase C1 of 1960, one of the 9800 produced. It is an original v8 version 283-CI 4.6L of 270 cv with a manual 4 speed gearbox. Entirely restored in the United States in 2005, a complete restoration of the frame was carried out to the finest details. Its body remained in its turquoise blue colour of origin with its cream colored side.*

*The frame was carefully sanded and repainted. The car has brand new suspensions as well as a kit of front disc brakes with ABS. It also has a hydraulic power-assisted steering, torsion bars and an inox exhaust line of stainless with 4/1 collector coupled with a fully renovated engine and performance equipment such as: aluminum cylinder heads,*

*double carburizing four bodies Weber Competition, camshaft, wider pipe admission, new clutch etc. Therefore, it allows this C1 model to have a 100 cv more divided on its two rear wheels. The chrome finish of the car looks brand new.*

*The interior upholstery is made of brand new turquoise blue leather imitation and turquoise carpets.*

*Pure roadster out of the factory, with a hard top. It is a full option car which only has 9000 miles on the odometer since its complete restoration. In other words, it has a very low milaege in 12 years. This vehicle participated in several American competitions including the Pebble-Beach contest.*

**LOT - 131**  
**FACEL VEGA**  
**FV3B GT - 1958**

**ESTIMATION**  
**200.000 € - 240.000 €**





**Certificat d'immatriculation français**  
**Châssis n°58349**  
**Moteur n°Ty4-317-052**

**92 exemplaires - Restauration complète**  
**Historique depuis achat en 1958**  
**Marque disparue**

La société FACEL (« Forges et Ateliers de Constructions d'Eure-et-Loir ») est fondée le 20 décembre 1939 (trois mois après la déclaration de guerre) comme filiale de la société de sous-traitance aéronautique BRONZAVIA. Ceci dans le cadre de l'effort de guerre puisque BRONZAVIA travaille pour l'aéronautique militaire. La Seconde Guerre mondiale terminée, Jean Daninos diversifie Facel Vega en créant un département de carrosserie de luxe. En 1956 la FV3 est présentée. Dénommée dans un premier temps FV3, le modèle évolue en 1957 avec une caisse élargie et légèrement plus longue. La cylindrée du moteur est augmentée pour atteindre 253 ch. Le modèle GT FV3B est né. Produite en seulement 92 exemplaires la FV3B est un modèle de voitures de luxe rare.

La voiture présentée a appartenu au diplomate dominicain Porfirio Rubirosa, passionné de polo et de courses automobiles. Célèbre pour son dévouement au sein de la garde personnelle

du dictateur Trujillo, Rubirosa acquit cette auto le 20 mai 1958. Cette FV3B a été restaurée « body-off ». Elle dispose d'un moteur V8 matching entièrement refait, d'un système de freinage d'origine à tambour qui a été remanié et d'une suspension conforme aux caractéristiques d'origine. Son éclairage a lui aussi été revu afin de satisfaire à la réglementation tout en respectant les spécifications d'origine. La sellerie intérieure beige ainsi que les moquettes ont été renouvelées. La peinture a été intégralement refaite, vous permettant ainsi de profiter d'une auto de très bonne qualité.

Cette Facel Vega FV3B dispose d'une attestation d'identification signée de la marque, accompagnée de sa notice descriptive et d'un dossier relatant les opérations réalisées pendant la restauration par un professionnel français reconnu.

Un modèle rare, d'une marque française haut de gamme disparue, avec sa carrosserie élégante et son puissant moteur.

## UNE MARQUE FRANÇAISE HAUT DE GAMME DISPARUE

*The car presented belonged to a dominican diplomat named Porfirio Rubirosa, a polo and a car racing fan.*

*Famous for his dedication within the personal guard of the dictator Trujillo, Rubirosa acquired this automobile on May 20<sup>th</sup> 1958. This FV3B was restored « body-off ». Featuring a fully renovated matching V8 engine, the FV3B has its original drum braking system which was reshaped and a suspension compliant with the original characteristics. The lighting was also revised to follow the regulations while respecting the original specifications. The beige upholstery as well as the*

*carpets were renovated. The car was entirely repainted allowing you to take advantage of a very fine quality automobile.*

*This Facel Vega FV3B has its ID certificate signed by the brand itself, accompanied with an instructions manual and with a document indicating the work realized during the restoration made by a well-known French professional. A rare model from a top-range French brand that does not exist anymore, with its fine body and powerful engine. The top level of French collection cars to own !*

LOT - 132  
AUSTIN  
A90 ATLANTIC CONVERTIBLE - 1949

---

ESTIMATION  
50.000 € - 60.000 €



## LA RARETÉ DANS LA COLLECTION !

L'Austin A90 Atlantic est une voiture britannique qui fut produite par Austin Motor Company de 1949 à 1952. Elle fut lancée comme un cabriolet cinq places, faisant ses débuts au salon automobile de Londres à Earl's Court en 1948. Les modèles de production sont construits entre le printemps 1949 et la fin de l'année 1950. Un coupé deux portes, commercialisé sous la dénomination A90 Atlantic Berlina de Sport suivit un an plus tard. Elle avait été montrée au salon de l'Automobile de 1949 et fut produite à Longbridge entre 1950 et 1952. L'Atlantic fut l'une des premières voitures d'après-guerre conçue à partir de zéro par Austin, et il fut dit qu'elle sortit d'un croquis sur le vif de Leonard Lord alors Président d'Austin, mais le style était plus probablement le travail du styliste Argentin Dick Burzi. La voiture est presque certainement influencée par un cabriolet Alfa Romeo de 1946 carrossé par Pininfarina, qui arriva à l'usine de Longbridge à la mi-1947, quelques mois avant que le prototype 16 hp Sport ne fasse sa première apparition dans le laboratoire expérimental et sur les routes à proximité de l'usine. Avec l'édit Gouvernemental d' « exporter ou mourir » et l'acier qui n'est attribué qu'à ceux qui génèrent beaucoup de dollars, l'Atlantic fut spécialement conçue pour rencontrer des goûts Nord-Américains (certains aspects ressemblent à une Mercury de 1949 et le capot ressemble à celui de la Pontiac Chieftains de cette époque). La voiture proposait des détails minutieux comme un pare-brise arrondi aux extrémités.

Les ailes avant arboraient deux 'A-Volants' et suivaient vers le bas pour donner un arrière arrondi, avec des spats sur les roues arrière. Un troisième phare est monté au centre de la calandre de style « boîte aux lettres » et luxe inouï, une commande hydraulique des fenêtres et de la capote ainsi que « des flèches » (clignotants). La gamme supérieure Austin fut présentée en une variété de couleurs brillantes métallisées avec des noms comme « vert écume de mer » et « or du désert », quelques exemplaires ont été vendus. Tentative réussie de briser 63 records de stock car à l'Indianapolis Motor Speedway en avril 1949 par Alan Hess, Charles Goodacre et Dennis Buckley, pour l'époque la performance est forte. La concurrente de l'Atlantic était la Jaguar XK120, également lancée au salon de l'Automobile de 1948. La voiture eut du succès dans les anciennes Colonies Britanniques, l'Europe, la Scandinavie et l'Australie. L'Atlantic était propulsée par un moteur basé sur l'Austin A70 dont la conception à soupapes en tête, poussée à 2,660 cc (162 cu in) avait déjà fait ses preuves. Le grand quatre cylindres produit 90 ch (68 kW) à 4000 tr/min et se retrouve plus tard en service dans l'Austin Healey 100 dont on connaît le succès en course. L'Atlantic sut se faire remarquer dans des épreuves aussi variées que difficiles comme le Rallye de Monte-Carlo et le Rallye du Maroc avec des résultats gratifiants.

Cette voiture présentée et si bien restaurée débuta sa carrière à Brazzaville AEF (Afrique

Équatoriale Française), avec la présence toujours actuelle de la plaque gravée au nom des premiers propriétaires dans la boîte à gants. Ces propriétaires quittaient le pays pour la France dans les années 60. La voiture subira une restauration totale, onéreuse et passionnée durant toutes les années 90 par son propriétaire et le président de l'Austin Atlantic Owners Club. Un dossier pesant plus de 6 kg sera remis au futur propriétaire de cette sublime et rare Austin. La mécanique est en excellent état de fonctionnement et entièrement restaurée, sa puissance vous surprendra et son aisance vous comblera sur les routes et par toutes distances. La carrosserie et la plateforme sont sans corrosion ni choc et entièrement restaurée dans la teinte d'origine. La sellerie a subi le même sort, avec un cuir véritable de haute qualité dans une configuration élégante et raffinée. La réfection de tout le système electro-hydraulique de la voiture a été réalisé et fiabilisé ces dernières années. Le propriétaire actuel est le troisième, il a entretenu avec passion et sans égards ce rare cabriolet 5 places pour en profiter pendant plus d'une décennie avec son épouse et ses trois enfants.

Une automobile de collection très rare, le confort du cabriolet 5 places, une manière de rouler différent avec cette Austin à la carrosserie atypique et aux entrailles provenant de sa cousine sportive Healey.

Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°70239

Troisième main  
Restauration complète - Etat concours  
Modèle très rare



*This very well renovated car starts its career in Brazzaville FEA (French Equatorial Africa), still with its plate engraved in the name of the first owners, located in the glove compartment. These owners left the country for France in the 60's. The car was completely disassembled (bodyoff) for a full expensive and passionate renovation all during the 90's by its owner and the president of Austin Atlantic Owners Club. A file of more than 6 kg composed of official renovation documents will be given to the future owner of this beautiful and rare Austin. The mechanics is in excellent functioning state and completely renovated. A car like new and very rare. Bid now to win this unique Atlantic !*



**LOT - 133**

**MESSERSCHMITT  
KR-201 - 1957**

**ESTIMATION  
45.000 € - 55.000 €**



**Certificat d'immatriculation : a immatriculer fr-ffve  
Châssis n°1509 type kr1**

**15/300 de productions référencé roadster - très haut degré  
de restauration - refecton entière moteur et carrosserie**

En 1945, l'usine de fabrication des fameux avions perd l'autorisation de les produire et cherche à se reconverter à la fabrication civile. Fritz Fend, ingénieur, imagine un petit véhicule économique à trois roues, et le propose en 1952 à Messerschmitt. Le constructeur d'avions accepte de se lancer dans l'aventure et, ensemble, ils mettent au point le KR 175.

En 1955, Messerschmitt lance une version plus évoluée à moteur Sachs 200 cm<sup>3</sup>, le KR 200. Avec sa quatrième surmultipliée, l'engin atteint 95 km/h ! La production se poursuit alors avec un succès certain et en 1957 est proposé le roadster KR 201. Cette version diffère du KR 200 par un pare-brise plus bas, la présence d'une capote à la place de la bulle et une finition plus luxueuse comportant des feux de position sur les ailes, des enjoliveurs de roues à papillon, des hublots d'aération sur le capot moteur, des casquettes de phares, des commandes en plastique blanc... Mais le plus original est la sellerie imitation « peau de serpent » ! La production du roadster s'est limitée à 300 exemplaires environ, ce qui le rend aujourd'hui extrêmement rare. Le nombre de survivants connus s'élèverait à une quinzaine.

Ce modèle KR201 de 1957 (roadster) diffère du KR-200 par différents détails dont notamment le capot moteur (ouïe de ventilation) ainsi que la partie supérieure du cockpit. Le modèle n'a été produit qu'à quelques centaines d'exemplaires pendant très peu de temps. L'histoire de celle-ci :

acquis après moult tergiversations de l'ancien propriétaire, un paquet de rendez-vous postposés et une soirée plus qu'arrosée terminée finalement le lendemain matin par la signature du document de vente écrit sur un sous-verre. Le véhicule était dans un entrepôt à Tournai (environ 100 km de Bruxelles), embarqué le jour même... il était en piteux état, mais heureusement quasi complet. Tout a donc été revu et optimisé sans concession lors de sa restauration commencée dès son acquisition. Le propriétaire s'inscrit pour cela au MOC anglais (Messerschmitt Owner's Club) et profite de leurs conseils avisés... et ceci depuis maintenant trente ans ! Des dires du propriétaire, le réservoir d'essence (2 temps !) est totalement vide à cause de l'instabilité des mélanges des essences modernes. Néanmoins le moteur tourne comme une horloge Suisse. « J'aurais volontiers terminé la restauration de l'auto à mes fins personnelles mais la maladie que je développe m'en empêche malheureusement » Le travail de tôlerie a pris énormément de temps, celui de peinture (découpe des couleurs), tout autant (intérieur capot moteur rouge, extérieur blanc : une horreur à réaliser !) Les décors Marsupilamis ont été peints à main levée et revernis ensuite. Une belle histoire autour de cette Messerschmitt à immatriculer dans le pays du futur acquéreur, reste pour continuer ce beau récit à rénover la structure et capote ainsi que le siège conducteur et banquette arrière. Présence de la plaque constructeur d'origine / matching number.

*The car had a complete overhaul and was fully optimised throughout its renovation, which started as of the last acquisition. The owner joined the English OMC (Owner's Messerschmitt Club) and has taken advantage of their wise advices for 30 years now ! According to the*

*owner, the gas tank is totally empty. Nevertheless the engine runs like as a Swiss clock. Sheet-metal work as much as the painting took a significant period of time to be done.*

LOT - 134

MERCEDES

230SL PAGODE - 1967

ESTIMATION

65.000 € - 75.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°11304210018523

Qualité de finition du modèle  
Travaux de fiabilisation - Equipé de la boîte mécanique

Présentée au Salon de Genève en mars 1963, la 230 SL Pagode a la lourde tâche de succéder à la magnifique 190 SL. Le défi était de taille et Paul BRACQ l'a relevé avec talent. Prenant le contre-pied du style galbé des modèles précédents, le designer français en a surpris plus d'un.

La 230 SL se singularise par son toit en forme de pagode, un trait de style qui la popularisera aux yeux du grand public. Du reste, il donnera son surnom à la voiture. D'une certaine manière, on peut le rapprocher, dans son rôle d'identification, des portes papillons de la 300 SL. La ligne de la Pagode demeure une création originale, unique dans sa différence. Côté motorisation, la Pagode bénéficie de 45 ch supplémentaires par rapport à la 190 SL, frôle les 200 km/h et abat le 0 à 100 km/h en 11 secondes !

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a subi d'importants travaux de restauration il y a une dizaine d'années et notamment au niveau du moteur (réfection), de la carrosserie (peinture complète) et la sellerie

(remplacement des garnitures intérieures en similicuir beige). Son actuel propriétaire a engagé de nouveaux travaux apportant un meilleur degré de finition : remplacement des boiseries intérieures, de la garniture de planche de bord en similicuir, des feux arrière, des rétroviseurs et du kit de freins arrière. Installation d'un autoradio vintage avec prise auxiliaire dans le vide poche central, remplacement des enceintes hautes performances en remplacement de celles d'origine ; révision du moteur et de l'allumage, vidange de la boîte de vitesses, du pont arrière et graissage de tous les axes. Plus de 4000 € de pièces ont été remplacées cette année.

Vous pourrez ainsi profiter de la souplesse et du plaisir d'utilisation du moteur 6 cylindres en ligne de 2308 cm<sup>3</sup> à injection mécanique développant 150 ch à 5500 tr/min accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. La capote est en parfait état de présentation. Le véhicule dispose également de son hard-top d'origine.

*This model was completely renovated about 10 years ago and especially its engine, the body (complete repainting) as well as its interior (replacement of the beige leather imitation upholstery). Its current owner started new renovation works in order to reach a better finish: replacement of the interior woodwork, the leather imitation trim, the dashboard, the rear lights and mirrors, and the kit of rear brakes system.*

*A vintage radio was installed with auxiliary inputs in the central glove box.*

*The engine had a complete overhaul as well as the lighting system, or the draining of the gearbox, the back bridge and greasing of all the axes.*

*More than 4000 € were dedicated to the replacement of car parts.*

*You will be able to thus benefit from the flexibility and the pleasure of use of the on-line six-cylinder motor of 2308 cm<sup>3</sup> with airless injection developing 150 ch with 5500 tr/min coupled with a 4 speed gearbox.*

*The hood is in perfect condition. The vehicle also has its original hardtop.*

**LOT - 135**

**MERCEDES  
280 SE CABRIOLET - 1968**

**ESTIMATION  
70.000 € - 90.000 €**





**Titre de circulation français**  
**Châssis N°111.025-12-001873**  
**Moteur N°130 980 12014328**

**Modèle recherché**  
**Ligne élégante**

Depuis sa création, Mercedes a cultivé la tradition du cabriolet quatre places confortable et bourgeois, mais les Séries W111 dont la ligne équilibrée et raffinée émane du coup de crayon de Paul BRACQ constituent l'apothéose du genre. Grâce à l'effet d'horizontalité produit par son design, la voiture paraît basse et large, tandis qu'une nervure rythme et allège la surface des flancs. Si l'on admire la finesse de la poupe, on est frappé par la symétrie des parties avant et arrière qui se répondent. C'est avec elles que la carrosserie découverte a véritablement acquis ses lettres de noblesse chez Mercedes.

L'exemplaire que nous vous proposons a été vendu neuf en Californie où il aurait reçu une nouvelle peinture ainsi qu'une importante réfection du moteur. Il a ensuite été exporté en

Nouvelle-Zélande avant de revenir en France il y a environ 10 ans. La plaque « land transport safety » est numérotée 7A8K9080701001873. Les éléments de carrosserie sont en bon état de conservation. Seule une légère écaille de peinture est présente sur le capot. Vous pourrez apprécier la patine des sièges en cuir d'origine. Les boiseries sont en bon état de présentation. La capote a bien été conservée. Le moteur 6 cylindres en ligne de 2778 cm<sup>3</sup> à injection Bosch développant 160 ch à 5500 tr/min est couplé à une boîte de vitesses automatique, il démarre au quart de tour et fonctionne correctement. La tringlerie de boîte de vitesse est opérationnelle mais présente un léger jeu. Cette automobile nécessiterait néanmoins une révision pour une utilisation quotidienne car elle ne roule que très occasionnellement. Le véhicule est équipé entre autres de la climatisation.

*Sold brand new in California where it would have been repainted and subject to an important engine renovation as well. It was then exported to New Zealand before going back to France, approximately 10 years ago. The « land transport safety » plate is numbered 7A8K9080701001873.*

*The body parts are in a very well preserved state.*

*A slight mark of chipped paint can be found on the hood. You will be able to appreciate the patina of the original leather seats. The woodworks are in good state. The convertible top is well*

*preserved. The 2778 cm<sup>3</sup> inline six-cylinder motor, with Bosch fuel injection developing 160 hp at 5500 rpn and is coupled to an automatic gearbox, starts at once and runs perfectly.*

*The gearbox linkage is operational but would need to be adjusted. Nevertheless, this car would require an overhaul for a daily use because it has only been on the roads occasionally. The vehicle is also equipped with air conditioning.*



LOT - 136

FERRARI  
F430 BVM - 2006

ESTIMATION  
135.000 € - 155.000 €



Titre de circulation belge  
Châssis n°ZFPEZ58B000148389

Rare en boîte mécanique  
Véhicule de deuxième main - Faiblement kilométré

Inspirée de la Ferrari Enzo, la Ferrari F430 adopte un style très pur, grâce à des lignes douces au premier regard. Les optiques avant en forme d'amande se font discrets tandis que les immenses prises d'air dominent la totalité du bouclier avant. En pénétrant dans l'habitacle, nous nous retrouvons tout de suite dans la position idéale pour dévorer l'asphalte. Déjà à l'époque, toutes les commandes étaient tournées vers son pilote. Les ingénieurs se sont effectivement inspirés de plusieurs pièces issues de la Formule 1 dont le fameux Manettino permettant d'intervenir sur les différents paramètres de conduite. Comme sur chaque véritable sportive qui se respecte, le compte-tours prend place au plein centre des combinés. Le moteur V8 4.3 litres de 490 chevaux se réveille d'une seule traite derrière vos tympans, avec un ronronnement incroyable. Le son est pur, le moteur respire à plein cylindre en émettant un son rauque et métallique.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a été vendu neuf en Italie par la concession Sport Auto Roma Motor Car Center en juin 2006, 18 mois après sa commande du fait de la rareté du véhicule en configuration boîte mécanique. Le propriétaire de l'époque l'utilisant très peu a décidé de s'en séparer. Il s'agit donc d'une deuxième main. Suite à l'achat du véhicule par l'actuel propriétaire et avant son utilisation, une révision générale a

été réalisée en Février 2015 alors que le véhicule affichait 1 282 km ainsi qu'à la pose d'un film de protection du bouclier avant, de la face avant et d'une partie du capot et au remplacement de la batterie en Avril 2015 à la même concession. Le compteur affiche actuellement moins de 5150 km. Le moteur v8 de 4300 cm<sup>3</sup> 490 ch à 8500 tr/min accouplé à la boîte de vitesses mécanique tourne parfaitement. Il est à peine rodé ! Seulement très peu d'exemplaires ont été livrés doté de la boîte mécanique (moins de 2% de la production totale des F430). L'état du véhicule est proche du neuf, tant en carrosserie, qu'en sellerie. Le véhicule est équipé des fameuses jantes Challenge polies chaussés de nouveaux pneumatiques et de la planche de bord en carbone. Pour le bonheur de son futur acquéreur, il sera livré avec le véhicule le kit valises «SCHEDONI» neuf d'une valeur de 8000 €, des housses du véhicule, des sièges et du volant d'origine FERRARI et d'une valeur de 1200 €, la trousse à outils, le double des clés, la carte de sécurité radio, les documents de bord originaux en italien avec la pochette en cuir, le carnet de service, mais également l'original de la facture d'achat en 2006. L'actuel propriétaire dispose même de la plaque Italienne originale de première immatriculation.

*Sold brand new in Italy by the car concession « Sport Auto Roma Motor Car Center » in June 2006, 18 months after the order due to the special mechanical gearbox configuration (rare for this model). It is a second hand as the previous owner rarely drove it. After the purchase of the vehicle by the current owner and before its use, a general overhaul was carried out in February 2015 while the vehicle had a mileage of 1282 km. A protection film was installed on the front bumper (shield), the front and part of the hood. The battery was also replaced in April 2015 at the same car concession. The car has less than 5150 km on the mileage counter today. The v8 engine of 4300 cm<sup>3</sup>. 490ch with 8500 tr/min coupled with the mechanical gear box runs perfectly. Never went through a run-in period ! Only very few specimens equipped with limps mechanical (less than 2% of the total production of*

*F430) were delivered. The vehicle is in a « like-new » condition, as well as its body and upholstery. The vehicle is equipped with the famous fitted polished Challenge wheel rims fitted with new tyres and with a carbon made dashboard. For the future owner's delight, the vehicle will be delivered with the new kit bags "SCHEDONI" valued at 8000 €, an original FERRARI protective cover of the car itself as well as for the seats and steering wheel valued at 1200 €. The toolkit, the double of the keys, the radio security map, the original on-board Italian documents with its leather small pouch, the service notebook, but also the original purchase invoices in 2006 will also be delivered.*

*The current owner also has the first original Italian registration plate.*

LOT - 137

FERRARI

348 TS - 1994

ESTIMATION

55.000 € - 65.000 €



Certificat d'immatriculation Monaco  
Châssis n°ZFFKA36B000095827

27 000 km - Comme neuve  
Carnet complet à jour - Dernière année de production

La Ferrari 348 est une voiture sportive de Grand Tourisme du constructeur automobile italien Ferrari. Elle fut produite en version TB (coupé) et TS (Targa) entre 1989 et 1994. La désignation 348 se réfère à la cylindrée du moteur de 3,4 litres et aux huit cylindres. Il développe 300 ch, et est implanté longitudinalement en position centrale arrière. Le « T » désigne la boîte de vitesses transversale montée à l'arrière du moteur.

C'est le premier modèle entièrement nouveau lancé par Ferrari après le décès d'Enzo Ferrari en août 1988.

La carrosserie est signée traditionnellement par Pininfarina, La 348 appelée aussi « petite Ferrari Testarossa » a hérité des grilles latérales de sa grande sœur, ainsi que de grilles de feux arrière et de lignes acérées. Mécaniquement, l'évolution majeure réside dans l'implantation longitudinale du moteur comme la 288GTO et la F40 avant elle.

L'exceptionnel modèle sélectionné par HVMC Motors est une de ces dernières de production sortie d'usine en avril 1994 type F119 AS. Cette 348 est entièrement d'origine et a traversé ces 23 années sur terre de la plus belle manière afin d'être présentée à ses futurs potentiels acquéreurs dans cet écran, telle sa sortie d'usine. Stationnée dans une enceinte de la firme italienne pour plus de sûreté et un

meilleur suivi, elle inspire un sentiment de quiétude et de confiance. Le moteur est entretenu dans le circuit des concessions Ferrari et voit son carnet complet avec pour dernière révision complète son système de distribution / pompe à eau / fluides moteur, boîte, pont, freins et composants d'usures diverses changés fin 2015. La voiture n'a parcouru que 200 km depuis. Entre-temps et pour témoigner d'un entretien méticuleux, l'huile moteur a de nouveau subi une vidange. Son intérieur est lui aussi dans un parfait état de préservation. Vous pouvez trouver dans la boîte à gant son porte-document en cuir avec carnet entretien, notice et autres livres ainsi que ses doubles des clés. Aussi dans le compartiment avant, la valise de la marque et sa boîte à outils double étage trônent dans un état neuf. La carrosserie ne présente ni coup ni défaillance du vernis ou écaillage, jamais repeinte et toujours avec son rouge profond, elle possède ses bas de caisses peints. Plateforme sans corrosion ni choc. Pour rappel des performances : 0-100 km/h en 5 secondes et 280 km/h de vitesse de pointe, cette auto est bel et bien le renouveau de la firme après le décès d'Enzo Ferrari. Une compacte sportive aux allures nobles.

*This exceptional model selected by HVMC Motors is one of the latest out of factory production in April 1994, F119 AS type.*

*This 348 is totally compliant with the original model and went through these last 23 years in the most beautiful way, in order to be presented to its future potential owner.*

*Parked in the Italian firm's enclosure for security reasons and a better*

*monitoring, it inspires a feeling of peace of mind and confidence. The engine is maintained in the Ferrari car concessions and had a complete overhaul in 2015 : distribution system / water pump / engine fluids, gear box, axle, brakes and diverse components wear were replaced at the end of 2015.*

*The car only has 200 km on the mileage counter.*

**LOT - 138**

**MERCEDES  
CLK DTM AMG - 2005**

**ESTIMATION  
250.000 € - 300.000 €**





**Titre de circulation Monégasque  
Châssis n°WDB2093421F121634**

Au début des années 2000, le team AMG-Mercedes s'est avéré imbattable en championnat de tourisme allemand DTM. A la fin de la saison 2003, Bernd Schneider a ainsi conduit son CLK DTM AMG au titre pilote en championnat DTM. L'équipe AMG-Mercedes a d'ailleurs remporté 9 des 10 courses inscrites au calendrier en 2003 !

Suite à ces deux saisons prolifiques, le constructeur allemand a décidé de mettre au point une version route des AMG de course. Toute l'équipe a été immédiatement séduite par cette idée et mise à contribution, même les pilotes officiels, qui ont parcouru plus de 30 000 km de tests routiers et sur circuits pour la mise au point de la future flèche d'argent du constructeur de Stuttgart. La Mercedes CLK DTM AMG est dotée d'un moteur V8 à 90° de 5439 cm<sup>3</sup> à injection électronique et compresseur volumétrique, développant 582 ch à 6100 tr/min

**Modèle exclusif produit à seulement  
100 exemplaires - Faible kilométrage**

et couplé à une boîte de vitesse automatique SPEEDSHIFT à 5 rapports.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente appartenait initialement à un Monégasque. Le véhicule a été très peu utilisé puisque le compteur affiche seulement 20 657 km. Les éléments de carrosserie extérieure sont en bon état de présentation sans trace apparente de réparation. L'examen du soubassement confirme le bon état du fond plat et des organes constituant les trains roulants. La révision des 20 000 km a d'ailleurs été effectuée en concession MERCEDES. L'alternateur a été remplacé en concession à 19 114 km. Les garnitures intérieures en cuir et alcantara noir ont également bien été conservées. Véritable collector avant l'heure, le CLK DTM AMG est produite en série limitée et numérotée à seulement 100 exemplaires.

## LES PILOTES OFFICIELS ONT PARCOURU PLUS DE 30 000 KM DE TESTS ROUTIERS ET SUR CIRCUITS POUR LA MISE AU POINT DE CETTE FLÈCHE D'ARGENT

*Initially owned by a Monegasque, this vehicle was driven very occasionally, as it only has 20 657 km on the clock. The external body elements are in good condition, without any renovation mark.*

*The underbody examination shows a very well preserved state of the « flat bottom » and of the drive axles.*

*The 20 000 km overhaul was carried out in a MERCEDES workshop. The alternator was replaced at 19 114 km. The interior upholstery in black alcantara leather is very well preserved. A true « collector » ahead of time, the CLK DTM AMG model is a limited series with only 100 models produced.*

LOT - 139

PORSCHE

964 CARRERA 3.8 RSR - 1993

ESTIMATION

1.000.000 € - 1.200.000 €

VÉHICULE DE COMPÉTITION



## UNE DES ULTIMES VOITURES DE COURSE PORSCHE À REFROIDISSEMENT PAR AIR !

### Provenance connue :

- Kevin Kirby, Sioux Falls, South Dakota (acquise neuve en 1993)
- Kazuo Mizushima, Tokyo, Japon (acquise en 1999)
- Sakura Shinmachi, Tokyo, Japon (acquise en 1999)
- Yasuto Yamada, Tokyo, Japon (acquise par la suite)
- Edmond Harris, Oxfordshire, Angleterre (acquise en 2007)
- Propriétaire actuel (acquise en 2008)

### Les options du véhicule sont les suivantes :

- 003 : dispositif de sécurité pour la course
- 005 : version course
- 220 : différentiel autobloquant
- 388 : siège baquet conducteur de course
- 406 : Jantes RS/CUP en 3 parties de 18 pouces
- 481 : boîte de vitesses manuelle à 5 rapports
- 491 : caisse élargie
- 499 : version pour l'Allemagne
- 564 : dépourvu d'airbag
- 656 : sans direction assistée
- 546 : réservoir de 120 litres conforme aux spécifications FIA commandé spécialement

Châssis N°WPOZZZ96ZPS496086

Moteur N°62P85628

Seulement 51 exemplaires construits

Parfait état n'ayant pas couru

Véhicule d'exception - Légende des circuits



## PORSCHE 964 CARRERA 3.8 RSR - 1993



LA PORSCHE 911 CARRERA RSR 3.8 TYPE 964 ÉTAIT LA VERSION DE COURSE DE LA TRÈS EXCLUSIVE PORSCHE 911 CARRERA RS DE SÉRIE. EN 1993, SEULEMENT 51 PORSCHE 911 CARRERA RSR 3.8 TYPE 964 ONT ÉTÉ FABRIQUÉES À LA MAIN À WEISSACH DANS LE DÉPARTEMENT DE SPORT CLIENT.

Au début des années 1990, Porsche était en mauvaise santé financière avec des ventes en baisse. Le programme sportif était quasiment à l'arrêt, du moins à l'international. Suite au succès des voitures de course GT victorieuses depuis les années 1970, le chef du département de sport client - Jürgen Barth - et le chef de projet Roland Kussmaul ont mis au point un concept pour une nouvelle voiture de sport basée sur la 911 Type 964. L'idée de la Porsche 911 Carrera RSR 3.8 est née, le nom RSR ayant un passé prestigieux chez Porsche. Et avec elle est venue la première opportunité de lancer depuis bien longtemps un programme de sport client abordable au niveau international.



Les voitures ont été construites selon des règlements du championnat ADAC GT ainsi que des grandes courses automobiles mondiales de 24 heures comme celles du Nürburgring, de Spa-Francorchamps et du Mans. Elle étrenne un nouveau moteur dérivé du 3600 cm<sup>3</sup> des 964 RS, réalisé à 3.8 L. Ce moteur reçoit des arbres à cames racing pour une puissance variant entre 325 ch à 6900 tr/mn et 375 ch à 7400 tr/mn en fonction des séries et des brides d'admission imposées. Pour le championnat allemand ADAC GT Cup la puissance était réduite à 325 ch pour un poids à vide de 1215 kg, celui-ci pouvant aller jusqu'à 1300 kg dans d'autres championnats. Dépouillée à l'extrême, la RSR ne pèse pourtant que 1120 kg grâce à des boucliers en matériaux composites et des ouvrants en aluminium.

La Porsche 911 Carrera RSR a été victorieuse dès le début dans diverses courses comme aux 24 Heures de Spa, aux 1000 km de Suzuka et aux 24 Heures d'Interlagos. Elle a également été victorieuse dans la catégorie GT aux 24 Heures du Mans, aux 12 Heures de Sebring et aux 24 Heures de Daytona et s'est classée à la 2<sup>ème</sup> place dans le championnat ADAC GT. En 1994, elle a remporté les plus importantes courses GT internationales.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a été livré neuf le 06 décembre 1993 à Kevin Kirby de Sioux Falls dans le Dakota du Sud. De teinte Yellow Speed, cette 964 3.8 RSR est la 26<sup>ème</sup> produite sur 51 exemplaires. M. Kirby a conservé ce véhicule jusqu'en septembre 1999 puis l'a vendu à un collectionneur japonais. Pendant son séjour au Japon au cours duquel le véhicule aurait connu deux autres propriétaires, cette PORSCHE 964 3.8 RSR aurait subi de légères modifications telles que le changement des vitres latérales afin d'être enregistré pour une utilisation sur routes. Les vitres d'origine ont été conservées et seront délivrées avec le véhicule. En 2007, cette RSR a ensuite été vendue à Edmond Harris de South Leigh, Whitney, Oxfordshire, en Angleterre qui l'a conservé jusqu'en janvier 2008, date à laquelle il a été acquis par l'actuel propriétaire. À cette époque, le compteur affichait environ 2 600 km.

L'examen du véhicule confirme la faible utilisation du véhicule ainsi que son très bon état général. La peinture d'origine présente une profondeur de couleur comme à sa sortie d'usine et ne comporte aucune rayure ou impact de gravier. L'alignement des ouvrants est conforme. Les jeux sont fonctionnels. Nous notons la bonne planéité des éléments de peau. La peinture extérieure est encore d'origine. L'habitacle épuré, dispensé des divers instruments et garnitures nous rappelle qu'il s'agit d'un véhicule exclusif et de compétition. La garniture en tissu du siège-baquet d'origine a bien été conservée. Le compteur indique aujourd'hui à peine plus de 4000 km. Le moteur flat 6 de 3746 cm<sup>3</sup> développant 325 ch à 6900 tr/min démarre sans difficulté. Son fonctionnement est satisfaisant, sans vibration ni bruit anormal. Le véhicule a subi récemment une révision dans un centre PORSCHE CLASSIC.

Nous disposons d'un certificat d'authenticité délivré par PORSCHE IMPORT BELGIUM. Vu la très faible diffusion de cette version extrême, vous trouverez là une rare opportunité d'acquérir une légende du sport automobile, dans un état remarquable de conservation.

*Both the 1993 24 Hours of Interlagos and Spa were won outright by 964 RSR's and when production cars returned to Le Mans that year after an eight-year absence, they dominated the GT category. RSR took the first four places in their class at Le Mans, with legendary Porsche driver Jürgen Barth finishing 15th overall.*

*Other RSR entries swept the first four GTU places in the 24 Hours of Daytona, with the lead car finishing third overall. Another won its class at the 12 Hours of Sebring and was fifth overall. Such GT-class domination hadn't been seen in years, and is a tribute to the impeccably engineered RSR's performance and reliability. The model remained competitive in 1994, and scored class wins through 1995, before Porsche turned its attention to the 993-based GT2 for international events.*

*Very different from the standard road car, the RSR's engine was bored out to 3.8 liters, with pistons and intake system reworked for more horsepower and torque. The Turbo-style bodywork was fitted with wider wheels, aluminum doors, and front deck, even more aggressive fiberglass rear deck and spoilers, and suspension settings from the Carrera Cup cars. The car's total weight was 2,500 lbs. – about 350 lbs. lighter than a standard car. Porsche claimed 320 bhp for the M64/04 engine, but Car and Driver magazine thought the figure typically conservative and calculated the true output was more like 375 bhp, considering that 0-60 mph took only 3.7 seconds, which was faster than a Ferrari F40. The bigger brakes developed from the Turbo S could stop an RSR from 70 mph in 150 feet.*

*The RSR was available in PTS (paint to sample) colors, and they were typically ordered in vibrant shades. This car was delivered in Speed Yellow with a black interior to Kevin Kirby of Sioux Falls, South Dakota, in December 1993. Correspondence between Mr. Kirby and the factory, including a note from Mr. Barth, is included with the sale ; the factory informed Mr. Kirby that the RSR was a competition car, and could not be road-registered. Mr. Kirby kept the RSR until September 1999, when it was acquired by the first of two Japanese owners, Kazuo Mizushima, whose business address was in Tokyo. After an unknown period of time, he sold the RSR to Yasuto Yamada, who also owned a business in Tokyo. One of the two Japanese owners registered the car for the road, changing the side windows. Original windows are included, along with an exhaust, and center hub covers. The RSR was never raced in Japan, but reportedly was displayed at the track in advance of sports car races.*

*In 2007, this RSR was sold to Edmond Harris of South Leigh, Whitney, Oxfordshire, in England. Harris kept it until January 2008, when it was acquired by the consignee. At that time, the odometer indicated 2,600 km. The consignee entered into correspondence with Porsche archivist Jens Torner, acquiring a Porsche Certificate of Authenticity, numerous other documents, and confirmation from Torner that the engine in the car is the original unit. This car's odometer, at the time of cataloguing, indicated approximately 4,000 km, and it is described by the consignee as having never been raced, crashed, or restored.*

*Due to the model's incredible international competition pedigree, the 964 RSR is one of the most desirable and collectible factory racing variants of the 911. The chance to purchase such an unaltered example of this icon offers an inspiring opportunity.*

*Desirable 964-Based Factory Racing 911  
Matching-Numbers Example and One of Only 51 Built  
Incredibly Original Condition and Never Used in Competition  
Well-Documented with Copies of the Original Purchase Correspondence*

*One of Porsche's Ultimate Air-Cooled Racing Machines. Rare, low km and with a clear history. A real opportunity to buy an incredible collection car.*

LOT - 140

PORSCHE

911 CARRERA 3.0 COUPE - 1976

ESTIMATION

70.000 € - 80.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°9116600485 - Moteur N°6660594

Nombreux travaux de restauration  
Modèle très peu produit

Chez PORSCHE, l'appellation CARRERA a toujours désigné les voitures qui se sont brillamment illustrées en course. Par ses performances élevées, la CARRERA 3.0 perpétue cette tradition, tout en étant moins bruyante et plus confortable que ses prédécesseurs. Celle-ci est alimentée par le système K-Jetronic de BOSCH, plus économique. En 1976, PORSCHE inaugure la galvanisation en appliquant du zinc par trempage à chaud et porte la garantie anticorrosion à 6 ans !

L'exemplaire que nous vous proposons a été livré neuf en Belgique par DIETEREN en Février 1976. Elle est équipée du fameux moteur flat 6 de 2994 cm<sup>3</sup> type 930/02 développant 200ch à 6000 tr/min accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports type 915/61. Le numéro moteur correspond au châssis du véhicule. Il s'agit d'une première série dotée d'un compteur gradué jusqu'à 300 km/h et d'une planche de bord dépourvue de grille d'aération. Ce dernier a été acheté fin 2010 par l'actuel propriétaire qui a engagé une importante restauration en 2011 et 2012. La carrosserie a

été mise à nue. Les parties corrodées telles que la traverse avant et les supports de bouclier avant ont été remplacées. Les deux ½ planchers ont également été remplacés. Le compteur affiche 114 048 km. Les garnitures intérieures en cuir perforé noir sont en bon état de présentation. Le moteur n'a pas été ouvert lors de la restauration car il fonctionnait correctement mais a néanmoins subi un réglage en août 2015 dans un atelier spécialisé. Le moteur a également été vidangé en 2016. Le réservoir à carburant est neuf. La boîte de vitesses a été révisée en 2014. Les organes constituants les trains roulants ont été démontés, décapé puis repeints. Son propriétaire a d'ailleurs procédé à quelques travaux de fiabilisation tels que le radiateur d'huile, tendeurs chaîne hydrauliques, biellettes de turbo et durites de freins de type aviation. Le véhicule dispose également de jantes Fuchs en 7x15" et 8x15", d'amortisseurs Koni réglables neufs, de collecteurs indépendants et d'un silencieux double-sortie. Le propriétaire dispose de nombreuses factures et des photos de la restauration.

*This model was delivered brand new in Belgium by DIETEREN in February 1976. It is equipped with the famous 2994 cm<sup>3</sup> Flat 6 engine type 930/02, developing 200ch with 6000 tr/min coupled with a type 915/61 5 speed gear box. The driving number corresponds to the vehicle frame. It is a first series equipped with a speedometer calibrated up to 300 km/h and without a ventilation grid on the dashboard. Bought at the end of 2010 by the current owner who engaged an important renovation in 2011 and 2012, the car had a « body-off » maintenance. Corroded parts such as the front axle and front shield supports were both replaced. The car has 114 048 km on the mileage counter. The interior upholstery made of black perforated leather is in good condition. The engine was not opened during*

*the renovation because it is in a very well preserved state. Nevertheless, in August 2015, it underwent adjustments in a specialized workshop. The engine was also drained in 2016. The fuel tank is brand new. The gear box had an overhaul in 2014. The drive axles/running gear parts were dismantled, sanded, then repainted.*

*The owner carried out some renovation work to enhance reliability such as the hydraulic tensioner, oil cooler, turbo rods and aviation-type break hose. The vehicle also has FUCHS wheel rims in 7x15 and 8x15, Koni new adjustable shock absorbers, independent commutators and a silencer with a double-exit exhaust pipe. The owner has several invoices and some pictures of the renovation.*

LOT - 141

FERRARI

F355 GTB BERLINETTA - 1996

ESTIMATION

55.000 € - 65.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°ZFFPR41B000104082

Dossier complet depuis l'origine - Ligne indémodable  
Boîte manuelle - Modèle équilibré

La Ferrari F355 est un coupé à moteur v8 à 90° en position longitudinale centrale arrière dérivée de la Ferrari 348, dont elle partage la base. Son V8 de 3,5 litres et 380 ch (279 kW) à 8 250 tr/min (régime maxi à 8500 tr/min) est aussi le premier moteur de la marque à disposer de 5 soupapes par cylindre, ce qui explique par ailleurs sa dénomination : 355 pour 3,5 litres de cylindrée, et 5 pour le nombre de soupapes par cylindre. Le moteur développe un couple de 37 mkg à 6 000 tr/min, et propulse les 1350 kg de la F355 de 0 à 100 km/h en 5,3 secondes, lui permettant d'atteindre une vitesse de pointe de 295 km/h. C'est également la première Ferrari à proposer la boîte séquentielle F1 à commande au volant (en option), technologie héritée de la Formule 1. La F355 a été dessinée (comme beaucoup de modèles Ferrari) par Pininfarina, carrossier italien étroitement lié à l'histoire de la marque.

Cette F355 berlinettes, avec 3800 exemplaires est un modèle phare de la

*The model presented originally comes from Germany but is now located in France since many years. Its ex-owner is Eric Neubauer who had bought this car when he wanted to open a collection department. The car will be delivered with its technical booklet, double keys, toolkit and maintenance invoices. Its mechanic is flawless. The body is in good state and was never repainted. Few light gravel impacts can be noticed on the front and*

marque ayant une forte côte de popularité.

Le modèle présenté est d'origine allemande mais depuis de nombreuses années en France. Ex-proprétaire : Éric Neubauer qui l'avait achetée quand il voulait ouvrir son département collection.

Elle possède son carnet, double des clés, trousse à outils et ses factures d'entretien à jour. Sa mécanique est sans failles.

La carrosserie est en très bon état et jamais repeinte avec, à noter, des petits impacts de gravier sur la face avant et un petit manque de peinture sur la descente du pavillon côté droit. Les jantes présentent chacune de petites traces de frottement à certains endroits.

L'intérieur est en très bon état, aucune surface collante ni altération du cuir du tableau de bord.

C'est une très belle F355 proposée aujourd'hui, fiable et saine avec sa boîte manuelle. Très agréable au roulage et à un prix très raisonnable.

*a slight lack of painting on the roof lining of the passenger side.*

*The wheel rims both have small friction marks.*

*The interior is in very good condition. There is no sticky surface nor deterioration of the dashboard leather upholstery. It is a beautiful F355 proposed today, reliable and in good condition with its manual gear box ! Very pleasant to drive, and at a very reasonable price.*



## LOT - 142

### FERRARI

#### TESTAROSSA MONOSPECCHIO MONODADO - 1985

#### ESTIMATION

130.000 € - 150.000 €

Titre de circulation Italien

Châssis N°ZFFTA17B000061953 - Moteur N°00468

Monospecchio, Monodado, la plus rare des TESTAROSSA

Très faible kilométrage

Dévoilée au salon de Paris en 1984, la Ferrari TESTAROSSA succède à la FERRARI 512 BB devenue vieillissante. Le marché des GT d'exception demande plus de puissance, plus de performances mais aussi du luxe et du confort. Ce sont précisément ces critères qui vont intervenir dans le cahier des charges de sa remplaçante. La ligne très tendue est signée PININFARINA, designer quasi exclusif de la marque depuis les années 50. Doté de couvre-culasse peints en rouge, le nom fait référence à la mythique Testa Rossa qui fût plusieurs fois victorieuse au Mans. Le moteur 12 cylindres en V à 180° installé en position centrale arrière permettait de développer près de 400 ch et atteindre pratiquement 300 km/h en vitesse de pointe.

L'exemplaire proposé à la vente est le modèle le plus désiré. En effet, il dispose d'un seul



rétroviseur positionné au milieu du montant gauche de parebrise et d'un écrou central de fixation des jantes. Vous constaterez la parfaite planéité des éléments de carrosserie sans trace apparente de réparation. De couleur Rosso Corsa, la peinture est également en parfait état de présentation. Le soubassement est sain. Les trains roulants également. Les garnitures intérieures en cuir noir sont en parfait état de conservation. Très faiblement kilométré, soit 18 676 km, le moteur nécessiterait néanmoins une révision avant de reprendre la route. Le véhicule est équipé entre autre de la climatisation et des vitres électriques. Nous disposons de sa trousse à outils, de son cric, de l'attestation de conformité, du carnet d'entretien et du double des clefs. Produit à très peu d'exemplaires, le modèle dans cette configuration reste le plus recherché des collectionneurs.

*The most sought after model. In fact, it has only one rear view mirror positioned on the left side of the windshield and a centre lock wheels. The body elements are in perfect condition without any renovation mark. With its Rosso Corsa color, the painting is also in perfect condition. The underbody is in a good state as well as the drive axles.*

*The interior upholstery made of black leather is in very well preserved condition. Despite a very low mileage of 18 676 km, the engine would require an overhaul before taking the road. The vehicle is equipped with, amongst other things, air conditioning and electric windows. We have its toolkit, its jack, its certificate of conformity, the maintenance notebook and the duplicate keys. Produced in a few models, this is the most sought after version by collectors.*

**LOT - 143**

**JAGUAR**

**XK140 ROADSTER CULASSE TYPE 'C' - 1955**

**ESTIMATION**

**100.000 € - 120.000 €**





**Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°S811130**

La Jaguar XK 140 est présentée le 15 Octobre 1954. Succédant à la XK 120, cette nouvelle Jaguar lui ressemble mais il y a des différences importantes ! Premièrement la direction à crémaillère, il suffit de tourner le volant à l'arrêt pour constater la docilité des roues. Elle la rend plus légère et précise sur route. La position de conduite est aussi plus agréable, le ressenti sur la route est typée sport confort.

Mécaniquement cette nouvelle Jaguar XK 140 reçoit d'origine le moteur de 190 ch qui équipait les XK 120 « Special Equipment » et pour la gamme sport la culasse « Type C » pousse le moteur à 210 chevaux.

Sorti à seulement 532 exemplaires, le cabriolet XK 140 est l'un des modèles les plus élégants et sportifs de sa génération avec un 0 à 100 km en 8,5 secondes.

État et configuration rare pour ce superbe roadster XK 140 culasses type C, de couleur bleu marine, intérieur cuir naturel avec liseret bleu marine, boîte mécanique à quatre rapports, capote en toile noire, roues à fils chromées et volant Moto-Lita aluminium et cuir noir.

Pour la mécanique cette XK 140 possède la culasse C, celle qui équipait les type C victorieuses d'une façon dominante

**Restauration de très haute qualité  
532 exemplaires - Culasse type 'C' 210 cv**

aux 24 heures du Mans 1955, 1956 et 1957.

3000 km depuis restauration (remise compteur à zéro), très importante réfection de la mécanique, moteur, boîte, trains, freins, échappement, circuit électrique réalisée par les grands spécialistes de la marque.

Carburateurs H8, pneus neufs, très bon fonctionnement de l'ensemble.

L'intérieur a reçu un soin particulier avec une restauration complète de très haute qualité, cuir naturel recouvrant l'ensemble avec broderie des initiales du propriétaire et de sa femme sur chaque porte. Tableau de bord réalisé en ronce de noyer.

Pour compléter cet ensemble, la carrosserie a subi une restauration intégrale depuis le châssis.

Parties visibles de la plateforme et du châssis en très bon état, aucune trace de choc ou corrosion, carrosserie avec alignement parfait et peinture haute qualité.

Chromes et accessoires restaurés, numéro de châssis et carte grise conformes pour ce superbe exemplaire prêt à prendre la route avec son nouveau propriétaire.

*This XK 140 is equipped with the « C » cylinder head, just like the victorious Type C during the « 24 Heures du Mans » in 1955, 1956 and 1957. The car has 3000 km on the clock (which was rebooted) since its last renovation. It also had a complete mechanics overhaul operated by the specialist of the brand, engine, gear box, rear front, brakes, exhaust pipe, electric circuit, H8 carburators, new tires, the overall equipment is running very well. The interior was also totally and carefully renovated to reach a high quality finish.*

*The upholstery is made of natural leather. The owner and his wife's initials are embroidered on each door. The dashboard is made of walnut burl. Visible parts of the platform and frame are in very good condition. No shock or corrosion mark to be found. The body has a perfect alignment and a high quality painting. Chrome and accessories were renovated. The frame number and car registration documents are compliant. This magnificent model is ready to hit the road with its new owner.*



**LOT - 144**

**FIAT**

**ARDITA TORPEDO MINISTERIALE - 1933**

**ESTIMATION**

**60.000 € - 70.000 €**



Certificat d'immatriculation italien  
Châssis n°000072

État Parfait - Voiture de transport de Benito Mussolini  
1<sup>ère</sup> année de production - Pièce de Musée

La Fiat 518, également connue sous le nom Ardita, était une voiture produite par FIAT de 1933 à 1938. Grande sœur de la Fiat 508, elle a été présentée dans plusieurs versions : 518 C à châssis court, 518 L à châssis long, 518 S, version sportive, et la 518 Coloniale, version militaire pour les colonies italiennes en Afrique. Elle était équipée de deux types de moteurs quatre cylindres : un de 1758 cm<sup>3</sup> développant 40 ch, monté sur 518 C et 518 L, et un de 1944 cm<sup>3</sup> développant 45 ch monté sur 518 C, 518 Coloniale, 518 L et 518 S. Trois versions sont au catalogue, Saloon, Sport Saloon et Torpedo. Cette dernière en très petite quantité.

La version à remporter ce jour est une des rares Torpedo encore roulante, en version 1758 cm<sup>3</sup>, avec une histoire que l'on peut qualifier d'unique. Et pour cause cette voiture était celle utilisée par Benito Mussolini lors de ses venues dans la région du Piémont, bien sûr, avec chauffeur.

Utilisée comme voiture d'état elle a donc toujours eu un entretien rigoureux dans les ateliers du ministère d'État italien. Cette Ardita est une des premières sorties d'usine, la 72<sup>ème</sup> exactement, sur cette première année de production et nombre de ses cousines sorties des chaînes de productions ne sont malheureusement plus de ce monde. Après la guerre, cette voiture est restée à l'abandon et fut rachetée au domaine pour être totalement restaurée en 1975 jusqu'à atteindre l'état neuf de ses débuts de carrière ministérielle. L'intérieur a donc été refait ainsi que la peinture, les soubassements, train avant, pont, boîte, moteurs et tous les accessoires remis à neuf dans les règles de l'art. C'est une automobile marquée d'un passé chargé que vous pouvez remporter afin de continuer à préserver ce patrimoine historique d'une dictature italienne passée.

*The Ardita available with two frames, and different wheel bases as well. Furthermore, there was a choice of two engines: the standard 1.8-litre and a 2.0-litre version (Ardita 2000). Suspension and braking were fairly conventional, with solid front and rear axles, hydraulic dampers, hydraulic drum brakes on all four wheels and a band handbrake on the transmission. The 518 L frame was fitted with wider tyres and a different final drive ratio from the 518 C.*

*Both 518 C and 518 L were out of the factory with 4-door saloon and 4-door torpedo bodies.*

*This is a rare 1933 Torpedo still « travelling » in Europe, in the 1758 cm<sup>3</sup> version and has an amazing history making it unique. This car was driven by Benito Mussolini while travelling to the Piedmont region, of course*

*with his driver. Used as an official State car, it thus always had a rigorous maintenance in the Italian State ministry workshops.*

*This Ardita is one of the first out of the factory model, the 72nd to be exact, in the first year of production.*

*Many cousins-models of this production unfortunately don't exist anymore. After the war, this car was abandoned and was repurchased by the Italian government in order to be completely renovated in 1975 to reach the « like-new » state of its ministerial career. The interior was totally renovated as well as the painting, the underbody, front axle, gearbox, engine and all the accessories were renovated to look brand new.*

*You can win this amazing torpedo, to continue to preserve this historical heritage of the last Italian dictatorship.*

LOT - 145

MG

SA SALOON - 1937

ESTIMATION

45.000 € - 55.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°SA2037 - Moteur N°QPHG 2314

Importants travaux de restauration  
Matching numbers

Bien connue pour ces voitures sportives et sous l'impulsion de ces nouveaux dirigeants, la gamme MG propose des berlines à partir de 1935. C'est sur un marché plus haut de gamme que MG tente de s'implanter. Ainsi contre toute attente est lancée la berline 2 litres dont la mécanique provient de la banque d'organes Morris. Présentée en même temps que la nouvelle Jaguar berline plus puissante, la MG verra son moteur rapidement réalésé pour atteindre 2322 cm<sup>3</sup> en 1937. Particulièrement bien dessinée et d'une finition luxueuse typiquement britannique, cette MG connaîtra un joli succès en Allemagne. Capable de rouler à 130 km/h, la MG SA s'avère être une excellente routière confortable et sûre. Elle dispose de freins hydrauliques et de quatre crics indépendants pour changer les roues. Seulement 2739 exemplaires seront fabriqués jusqu'en 1939.

L'exemplaire que nous vous proposons a été vendu neuf en Allemagne puis

exporté Outre-Atlantique à la fin de la guerre. Elle coula des jours paisibles de longues années aux mains du même propriétaire dans l'Etat du Kansas. Rachetée il y a une dizaine d'années par l'actuel propriétaire qui est véritable passionné de la marque MG, elle a fait l'objet d'une importante restauration : la carrosserie a été entièrement décapée, restaurée puis repeinte, les garnitures intérieures en cuir ont été remplacées et les boiseries restaurées, le faisceau électrique, les kits de freins, les chemises, les pistons ainsi que les soupapes ont été remplacés. Cette MG SA SALOON est équipée d'un 6 cylindres en ligne de 2037 cm<sup>3</sup> à carburateurs SU développant 75 ch à 4300 tr/min accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports. Cette automobile a été présentée lors de nombreux concours d'élégance ou elle a remporté un vif succès et a récemment participé à un rallye promenade dans le Sud de la France pour le plaisir de son propriétaire.

*This model was sold brand new in Germany, then exported across the Atlantic at the end of the War. It ran peaceful days for long years in the same owner's hands in the State of Kansas. Repurchased approximately ten years ago by the current owner, who is an MG brand fan, the car was subject to an important renovation: the body was entirely sanded then repainted.*

*The interior upholstery leather was replaced and the woodworks*

*renovated. The wiring harness, the brakes kit, the pistons as well as the valves were replaced. This MG SA SALOON is equipped with a 6 cylinders of 2037 cm<sup>3</sup> with 2 SU carburetors developing 75 hp at 4300 tr/min coupled with a 4 speed gearbox.*

*This car participated to many Elegance Contest and a rallye in the South of France for the delight of its owner.*

LOT - 146

JAGUAR

SS MK 4 SPORTS SALOON - 1937

ESTIMATION

35.000 € - 45.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°89047

Rare automobile - 1935/1946 : 6000 exemplaires  
SS sortie d'usine - Collection avant-guerre

Au cours du second semestre 1935, William Lyons de la marque SS (Standard Swallow) présente une berline au dessin gracieux. Sous le capot de ce modèle nommé Jaguar, se cache un performant 4 cylindres 1/5 L pour cette version. Lorsqu'éclate la Seconde Guerre Mondiale la production est arrêtée. En 1945, l'assemblée générale extraordinaire de la marque décide de l'abandon du nom SS pour des raisons évidentes. La firme prend désormais le nom de Jaguar et la SS Jaguar devient la Mark IV. La production continuera jusqu'au lancement de la Mark V.

Le modèle présenté aujourd'hui est très rare à trouver, dans sa version d'avant-guerre et de deuxième année de production, une des 1000 premières SS Jaguar. Une automobile chargée d'histoire, traversant la guerre puis rebaptisée à son issue. Cette SS est dans un état remarquable, avec une sellerie comme neuve, une peinture ne présentant pas de rayure

ni altération et une plateforme très saine sans corrosion ni choc ; le moteur est fiable et jouit d'un démarrage au quart de tour. Révision à jour de tous les fluides et composants, pas de frais à venir. Elle est totalement dans sa configuration d'origine et présente tous ses accessoires d'époque : des multiples chromes comme neuf à la boîte à outils dans la malle arrière comprenant son outillage  $\frac{3}{4}$  complet d'origine. Toit ouvrant et pare-brise ouvrant à chaîne, très atypique pour un roulage extraordinaire. Une conduite pure à droite comme dans son pays d'origine, importance maintenant donnée aux configurations d'origine de provenance des automobiles, il est donc normal de trouver une automobile anglaise conduite à droite sur nos routes pour le respect de son roulage initial.

Une rare et belle automobile de collection d'avant-guerre accessible au détour d'une enchère remportée.

*This SS is in an astonishing state with like new upholstery, a paint without any scratches nor flaws, and a platform in good condition without any corrosion or bumps. The engine is reliable and benefits from an ignition starting straight off. Overhauls of all the liquids and components are up-to-date.*

*No upcoming expenses. It is totally in its original configuration and comes with all its multiple vintage accessories with like new chrome from the tool box in the trunk, three quarter of which are like in its original state.*

*Sunroof and windshield opening up with a chain, it is quite atypical for an outstanding rolling.*

*A pure right-hand side driving just like in its country of origin, importance now given to original car configurations.*

*As such it is quite normal to find an English car driven on the right side of our roads, thus respecting its initial rolling.*

*A rare and beautiful pre-war collector's car to win at an auction.*

## ESTIMATION

80.000 € - 100.000 €



Certificat d'immatriculation italien  
Châssis n°1277

Pré-série 2/1A - Parfait état  
Torpedo - Très rare

Fondée à Turin en 1899 par un groupe d'aristocrates et de passionnés d'automobiles, la Fiat (Fabbrica Italiana Automobili Torino) construisit sa première automobile en 1900 et à la déclaration de la Première Guerre Mondiale produisait plus que tous ses concurrents britanniques. Après une succession de petits modèles à moteur bicylindre et quatre cylindres, des modèles de moyenne et grosse cylindrées, y compris quelques monstres de course, dominaient la gamme Fiat de ces premières années. Puis, en 1908, la marque présenta le « taxi », un modeste modèle quatre cylindres de 2,2 L qui orientait la marque vers sa future prospérité. Conçue, comme son nom l'indique, pour le transport urbain public, le taxi fut présenté à une époque de troubles économiques qui rendit son succès commercial fort bienvenu. Le successeur du taxi fut la Tipo 1, une quatre cylindres construite entre 1910 et 1912, aux côtés de la Tipo 2 de 2,6 L identique.

Cette Fiat Tipo 2/1A Torpédo 2.6 L précède la 2B produite à partir de 1912. C'est une pré-série construite à 1160 exemplaires avant la production massive (20 000 ex) de la série type 2B, celle-ci est d'ailleurs l'une des seules et la plus ancienne existante en Europe de ce type. À noter que la version Torpédo (une des trois versions proposées) fut la moins produite (moins de 1/3). C'est une exclusivité, tout droit sortie d'une collection privée italienne. En possession depuis plusieurs décennies par le même propriétaire et dans un état bluffant, seulement 20 % de la voiture est restauré, le reste étant d'époque. Ses finitions de restauration ont été faites dans les années 90 afin de remettre le véhicule à neuf. Cette pièce de musée est présentée aujourd'hui dans un état neuf.

*Founded in Turin in 1899 by a group of aristocratic motoring enthusiasts, FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) built its first car in 1900. Then, in 1908, the firm introduced the « Taxi », a modest, 2.2-liter, four-cylinder model that would point the firm in the direction of its future prosperity. Intended, as its name suggests, for urban public transport, the « Taxi » was introduced at a time of economic downturn that made its commercial success all the more welcome. The Taxi's successor was the Tipo 1, a 1.8-liter four cylinder built between 1910 and 1912 alongside the otherwise identical 2.6-litre Tipo 2*

*This Fiat Tipo 2/1A Torpedo 2.6 L precedes the 2B, starting produced from 1912, it is a preproduction built with 1160 models before the massive production (20 000 copies) of the standard series 2B.*

*This unique car is the oldest Fiat Tipo 2/1A existing in Europe of this type. To note that the Torpedo version (one of the three versions proposed) was the less produced.*

*It is an exclusiveness, coming from an Italian private collection. In possession for several decades by the same owner and in an amazing state, only 20% of the car have been restored, the rest being original. These completions of restoration was made in the nineties. This museum car is presented like new, a real part of automobile history.*

LOT - 148  
ASTON MARTIN  
2L 15/98 TOURER  
CHÂSSIS LONG - 1937

ESTIMATION  
170.000 € - 200.000 €



Au milieu des années 1930, ASTON MARTIN était l'une des marques sportives Britanniques les plus admirées. Ce modèle, dérivé des deux ASTON MARTIN courant au Mans en 1936 était dénommé ainsi pour évoquer sa puissance fiscale de 15 cv et sa puissance réelle de 98 ch. Equipée d'un moteur 2 litres de cylindrée, cette ASTON MARTIN bénéficiait d'une plus grande souplesse comparée à la version précédente 1,5 Li pour une meilleure utilisation au quotidien. Disponible également en châssis court, le modèle doté d'un châssis long a été produit à seulement 24 unités dans le monde !

L'exemplaire proposé à la vente et portant le numéro de châssis C7/750/LT a été entièrement restauré dans les règles de l'art en 1997. La carrosserie construite par le carrossier ABBOTT et le moteur ont ainsi été déposés. Le châssis a été entièrement sablé, traité puis repeint. La structure en bois généralement très sensible a également été restaurée. Les éléments de carrosserie ont été reformés, ajustés et repeints à l'aide de composants de qualité. Le moteur de 1950 cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête avait auparavant été remplacé. Il a subi par la suite d'importants travaux de réfection comprenant notamment le remplacement des pistons, segments et soupape avec rectification des cylindres et la révision des carburateurs SU. Nous disposons de multiples photographies détaillant assez précisément cette restauration. Depuis, l'auto a reçu de multiples interventions permettant une utilisation plus aisée installation d'un mono-ventilateur additionnel, remplacement des roulements de roue, échange standard du boîtier de direction, remplacement de la culasse. La majorité des pièces a été fournie par l'Ecurie BERTELLI PRE-WAR ASTON MARTIN et les travaux importants exécutés par le RETRO GARAGE DU BELVEDERE. Ce très rare exemplaire a d'ailleurs terminé second lors d'un important concours organisé par l'ASTON MARTIN OWNER CLUB à GOODWOOD en 1981. Une plaque à cet effet a d'ailleurs été apposée sur la planche de bord. Cet exemplaire est en parfait état de conservation tant en carrosserie, sellerie qu'en mécanique. Nous disposons de sa carte d'identité FIVA délivrée le 10 Mars 2011 en classe A/3 ainsi que du rapport HPI CHECK vierge édité le 11/05/2017.

*The model proposed at the auction sale has the frame number C7/750/LT and was entirely restored in 1997. The body is build by the coachbuilder ABBOTT. The frame and the engine were all renovated. The wooden structure has also been restored. The 1950 cm<sup>3</sup> engine had been replaced beforehand. Complete rebuilt of the engine (piston, silents, valves, piston rings, carburetors).*

*We have multiple detailed pictures of this renovation. Since then, the car received multiple interventions allowing an easier use, installation of an electric motor radiator fan, ...etc. Most of the parts were provided by the team BERTELLI PRE-WAR Aston Martin.*

*This car was awarded at the second place at an important contest organised by ASTON MARTIN OWNER CLUB at GOODWOOD in 1981. On this occasion, a special plate was installed on the dashboard. This model is in perfect condition inside-out as well as its mechanics. We have its delivered FIVA identity card on March 10th, 2011 classifies of them A/3 as well as the HPI CHECK blank report published the 5/11/2017.*

Titre de circulation suisse

Châssis N°C7/750/LT - Moteur N°G7/805/05

Primée second lors du concours AMOC à GOODWOOD en 1981

Véhicule entièrement restauré

Seulement 24 exemplaires produits



LOT - 149

CITROËN

SM MASERATI GRAN TURISMO COUPE - 1971

ESTIMATION

28.000 € - 32.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°03SB0370

Deuxième main - Moteur et hydraulique fiabilisé  
Historique transparent

La Citroën SM est une voiture de Grand Tourisme lancée en mars 1970 par Citroën en utilisant la base de la DS. Malgré de grandes avancées techniques, elle aura une carrière très courte, s'achevant en 1975.

La SM est animée de 1970 à 1972 par un moteur v6 d'une puissance de 170 ch. L'équivalent du concordé dans l'automobile avec notamment freinage et direction hydrauliques durcissant à la vitesse. Aucune voiture GT de l'époque ne pouvait rivaliser face à cette fusée de la route née d'un rare partenariat entre deux marques alliant sportivité et grand confort. Un modèle à présent mythique, qui demande une attention particulière à l'acquisition.

Nous vous proposons un exemplaire acheté neuf à Paris et livré à Bastia pour le compte de madame Marlène Coton, première femme au monde à avoir dirigé l'écurie Citroën Sport. De deuxième main et propriétaire actuel depuis 10 ans, membre du Citroën SM club de France et mécanicien Citroën, cette voiture est restée dans des mains de spécialistes durant

toute sa vie, gage d'une préservation de qualité. Le moteur 2,7 L à carburateurs refait il y a 6000 km et fiabilisé (chaînes de distributions, soupapes sans sodium, pompe à huile renforcée). L'embrayage est également remplacé. Le fonctionnement de l'ensemble est très bon. Tout le système hydraulique fonctionne sans faille et est à jour de ses révisions (sphères et accumulateur), le volant revient en position neutre, voiture monte et descend sans soucis. Son intérieur est d'origine, tableau de bord non craquelé, cuir naturel en parfait état, moquette et ciel de toit idem. Excellente conservation depuis sa sortie d'usine. La plateforme est sans corrosion ni choc et la carrosserie en très bon état avec une peinture d'origine champagne qui présente pour le mieux. Cette SM Grand Tourisme est matching couleur et moteur. Livret d'origine et publicité d'époque dans la boîte à gants de ce fleuron de l'automobile français. Voiture livrée avec son autoradio d'origine.

*We propose you in this auction a Citroën SM bought new from Paris and delivered to Bastia for Madam Marlène Coton, who was the first lady to be at the head of the Citroën Sport Racing team ; second-hand and current owner for 10 years, member of the Citroën SM club of France and car mechanic in the Citroën firm, this car stayed in specialist's hands throughout its entire life, guarantee of a very good preservation. The 2,7 L engine with 2 carburetors was totally rebuilt 6000 km ago in order to improve the reliability : (retail chains, valves without sodium, pump with strengthened oil).*

*The clutch was also replaced. Everything runs perfectly. All the hydraulic system is flawless. No corrosion mark to be noticed on the platform nor shock and the body is in very good state with its original Champagne colored paint. This SM GT tourism is matching both color and engine numbers.*

*Original service booklet and vintage advertising in the glove box. Delivered with this car as well as the original radio.*

ASTON MARTIN  
DB7 VANTAGE - 2000

ESTIMATION  
30.000 € - 40.000 €



Certificat d'immatriculation Belgique  
Châssis n°SCFAB2236YK300676

Premier v12 Aston Martin - Hautes Performances - Confort de  
GT - Présentation irréprochable - Certificat de conformité

L'Aston Martin DB7 est une voiture de Grand Tourisme produite par le constructeur britannique entre mars 1993 et janvier 2004. Elle était disponible en coupé ou en cabriolet (Volante). Lancée en 1993, la DB7 a été l'épine dorsale de la compagnie. Elle est le modèle Aston Martin le plus produit de tous les temps, dépassant la production combinée des classiques DB4, DB5 et des DB6. La version 6 cylindres fut positionnée comme un modèle d'entrée de gamme. Le moteur, un Jaguar 3,2 L est un 6 cylindres en ligne de 3 228 cm<sup>3</sup>, développant 335 chevaux.

En 1999, la version v12 Vantage est présentée lors du Salon de Genève. Elle est dotée d'un v12 de 6 litres de cylindrée à 48 soupapes. Le moteur développe 420 chevaux (313 kW, 426 PS) avec un couple de 540 nm et un taux de compression de 10,3:1. Elle devient ainsi la première Aston Martin à recevoir un moteur v12. La v12 Vantage est disponible avec une boîte mécanique TREMEC T-56 à 6 rapports ou avec une boîte automatique ZF 5HP30 (EN) à 5 rapports.

Le modèle présenté aujourd'hui est le v12 Vantage, l'ultime version avec l'apparition pour la première fois de ce moteur énorme, prenant l'entière

place du compartiment moteur. Accouplé à une boîte automatique pour un roulage fluide et sportif, c'est une voiture très équilibrée qu'il faut respecter à la mesure de ses 420 cv.

La carrosserie et la plateforme sont sans corrosion ni choc, avec une très belle présentation de la peinture d'origine du plus bel effet.

L'intérieur est de haute qualité et a très bien passé les épreuves du temps, ce qui laisse à croire que les propriétaires successifs de cette belle auto étaient très méticuleux. Les cuirs ont quelques craquelures, le tableau de bord, ciel de toit et boiserie sont en parfait état.

Le propriétaire actuel, belge possède cette auto depuis de nombreuses années.

L'entretien est complet avec carnet, toujours chez le concessionnaire. Le moteur démarre au quart de tour et la voiture jouit d'un fonctionnement sans faille.

Ce collector Aston Martin Lagonda limited n'a que 89 000 km, de troisième main avec un historique complet ce qui en fait un lot très attrayant de par son rapport qualité/prix/plaisir imbattable.

*The model presented today is the v12 Vantage, an ultimate version with for the first time, a massive engine, taking up all the space in the engine compartment. Coupled with an automatic box for smooth driving. This is a very balanced car worthy of its 420 cv, The body and the platform are free of any corrosion or shock, with a very beautiful paint finish.*

*The interior is in excellent condition. The leather upholstery has minimal cracking. The dashboard, roof and woodwork are in perfect condition. Maintenance is fully up-to-date with Aston Martin. The engine starts at only a quarter turn of the key and benefits from its flawless functionalities.*



**LOT - 151**  
**PORSCHE**  
**964 CARRERA RS - 1992**

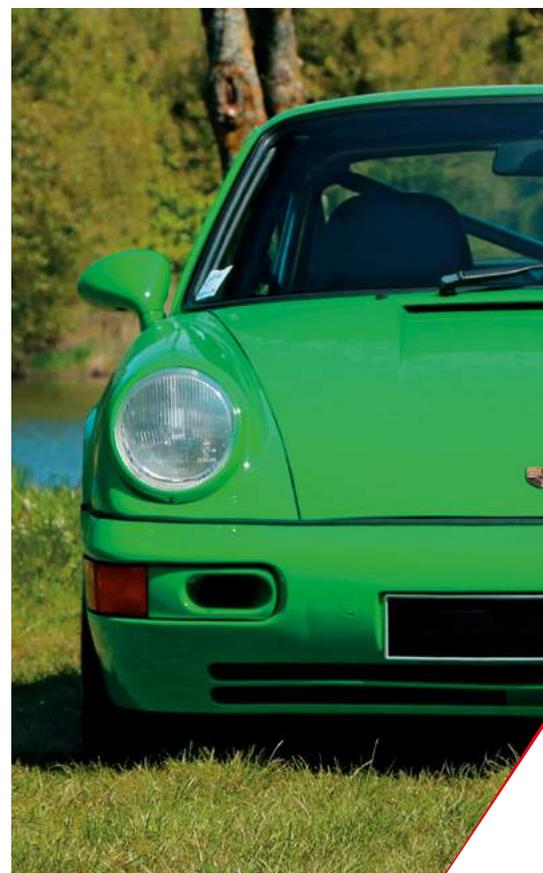
**ESTIMATION**  
**160.000 € - 200.000 €**

Certificat d'immatriculation français  
 Châssis N°WPOZZZ96ZNS491116 - Moteur N°62N81756

Seulement 5 exemplaires en Viper Green  
 La renaissance du mythe RS  
 Sensations de conduite exceptionnelles

Présentée fin 1990, la 964 RS ne sera pourtant commercialisée qu'un an plus tard, pour le millésime 1992. La totalité des 2279 exemplaires sera d'ailleurs écoulee sur ce millésime. L'importance de ce modèle devient claire lorsque l'on songe qu'il marque la renaissance d'une appellation qui n'avait plus été utilisée sur la 911 depuis la 2.7 RS de 1973 ! Esthétiquement, elle se démarque peu de la gamme 964 normale, mais suffisamment quand même. Les jantes en magnésium de 17 pouces, les suspensions rabaisées de 40 mm, le bouclier arrière disposant de deux bosselages... Un important travail d'allègement fait de cette RS une 911 pure et dure comme on n'en avait plus vu depuis longtemps ! 140 kg au total, ce n'est pas rien. Outre les jantes, ils ont supprimé la direction assistée, les sièges arrière, plusieurs d'isolants phoniques, la climatisation, l'alarme, les vitres et rétroviseurs électriques et même le plafonnier et la condamnation centrale ! Grâce à un gain de puissance de 10 ch, le moteur est plus vif et plus rageur.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a été vendu neuf en France. Seulement



5 exemplaires ont été construits dans la teinte Viper Green. Le moteur Flat 6 refroidi par air de 3600 cm<sup>3</sup> développant 260 ch à 6100 tr/min fonctionne correctement. La révision du moteur a été réalisée récemment dans un centre PORSCHE. Le démarreur est neuf. La carrosserie a été repeinte en 2013. Affichant 106 527 km au compteur, cette 964 CARRERA RS dispose de son carnet d'entretien tamponné jusqu'à 47000km ainsi que de quelques factures par la suite. D'après l'étiquette d'identification, le véhicule est équipé du contrôle et d'indications en français, du différentiel à glissement limité, des sièges baquets en cuir, des jantes CUP en magnésium de 7.5 x 17 à l'avant et 9 x 17 à l'arrière, de la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports et dépourvu d'air bag d'origine. Le véhicule dispose également d'un arceau boulonné à 6 points, de harnais EKTOR et de son compresseur de gonflage d'époque. Véritable collector, petite sœur de la RSR, elle est ici proposée dans sa robe la plus rare. Une superbe configuration à remporter avec cette Porsche en très bon état, non modifiée, kilométrage d'origine et au fonctionnement sans faille. Un modèle exceptionnel encore abordable!

*Sold new in France. Only 5 models were produced in the Viper Green colour. The cooled by air of 3600 cm<sup>3</sup> flat 6 engine developing 260 ch to 6100 tr/min functions correctly. The revision of the engine was carried out recently in a PORSCHE center. The starter is new. The body was repainted in 2013. With 106 527 km on the meter, this beautiful 964 RS has its notebook maintenance validated for up to 47 000 km as well as few invoices. The vehicle is equipped with control and French indications, a limited slip differential system, leather bucket seats, 7.5 x 17 CUP magnesium rims (front), and 9 x 17 (rear). A manual 5 speed gearbox. Without the airbag of origin. The vehicle also has a protection hoop, EKTOR harness and the origin inflater compressor.*

LOT - 152

PORSCHE

911 CARRERA 2.7 TARGA - 1976

EX-GENDARMERIE BELGE

ESTIMATION

90.000 € - 110.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°9116619029 - Moteur N°6650616

Ex-gendarmerie belge - Seulement 20 exemplaires  
Même propriétaire depuis 1988

Les gendarmes belges eurent le privilège de rouler en PORSCHE d'interception spécifiquement configurées pour l'occasion. Moteur performant, rajout d'un gyrophare et toit Targa permettant aux gendarmes de faire des gestes plus amples destinés aux automobilistes. La gendarmerie belge n'hésitait pas à l'époque à pousser cette belle mécanique lors d'interventions qui se finissait parfois dans le décor. Ainsi, très peu d'exemplaires resteraient en circulation de nos jours.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a ainsi fait l'objet d'une petite série de 20 véhicules commandés spécialement par l'importateur belge afin d'être livrés à la gendarmerie de Belgique. Par ailleurs, nous disposons d'une attestation PORSCHE le confirmant. Cette automobile a également fait l'objet d'un article dans le magazine spécialisé réputé FLAT 6. D'après certains ouvrages, il s'agirait de l'avant dernière PORSCHE 911 CARRERA 2.7 produite. Cette PORSCHE 911 est équipée du fameux

moteur 2.7L type 911/83 à injection mécanique BOSCH (pompe en 019) développant 210 ch à 6300 tr/min et accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports de type 915. Ce véhicule nécessiterait une restauration dans les règles de l'art en respectant les spécificités et la configuration de la « gendarmerie belge » de l'époque. En effet, les différents propriétaires ont banalisé le véhicule au fil du temps. Nous retrouvons d'ailleurs les traces de réparation au niveau de la fixation du gyrophare située à gauche de l'arceau ainsi qu'une plaque numérotée permettant certainement d'identifier les véhicules par la gendarmerie en interne. La teinte d'origine blanc Grand Prix est respectée. Nous retrouvons le compteur de vitesses gradué jusqu'à 300 km/h et l'extincteur sur le tunnel. Le moteur fonctionne sans bruit anormal. L'actuel propriétaire, détenteur du véhicule depuis 1988, a d'ailleurs effectué plusieurs sorties historiques.

*The model we are presenting to you is part of a small series of 20 vehicles, specially ordered by the Belgian importer for the Belgian police force. In addition, we have a PORSCHE certificate confirming it. This model was also the object of an article in a famous specialised magazine FLAT 6. Apparently, this was the penultimate PORSCHE 911 CARRERA 2.7 produced. This PORSCHE 911 is equipped with the famous standard engine 2.7 L 911/83, with airless injection BOSCH (pump into 019) developing 210 ch with 6300 tr/min and coupled with a 5 gear mechanical gear box of the type 915. This vehicle would require a restoration in the code of practice by*

*respecting specificities and the configuration of the "Belgian gendarmerie". Indeed, the various owners standardized the vehicle according to their personal tastes. Besides, we can see traces of repairs on the left arch where the emergency lights were fixed. As well as a registration plate modified to comply with the internal police force. The colour of origin, white Grand Prix is respected. We find the speedometer graduated to 300 km/h and the extinguisher on the tunnel. The engine functions without abnormal noise. The current owner of the vehicle, since 1988, took the vehicle out on various historical occasions.*

ESTIMATION

130.000 € - 150.000 €

ASTON MARTIN

V8 VOLANTE OSCAR INDIA RHD - 1979



Titre de circulation Anglais

Châssis n°V8SOR12140 - Moteur N°V5402140S

Seulement 293 exemplaires

Matching numbers - Teinte rare Bahama Yellow

L'ASTON MARTIN DBS qui vit le jour en 1967 avait toujours été prévue pour recevoir un V8. Ce puissant moteur de 5.3 litres, avec un bloc en alliage léger à double arbre à cames en tête pour chaque rangée de cylindres, avait été monté sur des voitures de course dès 1967. Ce moteur, très musclé, fiable à condition qu'il soit entretenu sérieusement et délivrant un couple énorme était pratiquement construit à la main. Reconnaisable grâce à ses jantes en aluminium, cette DBS V8 était à l'époque une des deux ou trois voitures les plus rapides du monde. En 1972, lors de la vente de la marque à COMPAGNY DEVELOPPMENTS LTD, la DBS V8 fut rebaptisée ASTON MARTIN V8. En 1977, ASTON MARTIN sort la version VANTAGE dotée d'un V8 encore plus performant développant plus de 400 ch !

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente est une série 3 OSCAR INDIA, la plus recherchée. Il est doté d'un V8 de 5340 cm<sup>3</sup> agrémenté de 4

carburateurs WEBER 42 DCNI. Le moteur a subi une importante réparation. Le véhicule a été fiabilisé en accueillant un radiateur en aluminium. Le compresseur de climatisation, le robinet thermostatique ainsi que la pompe à carburant ont été remplacés. L'air conditionné fonctionne parfaitement. La boîte de vitesses automatique à 3 rapports a également été révisée. Les garnitures intérieures en cuir bleu sont neuves. Tout comme les boiseries intérieures, la moquette et la capote. La peinture extérieure de teinte Bahama Yellow est neuve. Les bas de caisse ont été refaits. Les chromes sont en parfait état de présentation. Equipée d'une ligne d'échappement en acier inoxydable, de jantes en aluminium, de l'air conditionné, des vitres à commande électrique, des garnitures intérieures en cuir et de boiserie de finition intérieures, cette ASTON MARTIN V8 est prête à prendre la route et faire le bonheur d'un collectionneur privé.

*Superb 3 OSCAR INDIA series. It is equipped with a 5340 cm<sup>3</sup> v8, updated with 4 WEBER 42 DCNI carburettors. The engine underwent major repairs. The vehicle was made more reliable by the addition of an aluminium radiator. The air conditioning compressor, the thermoplastic valve and the fuel pump were replaced. The air-conditioning runs perfectly. The 3 speed automatic gear box was also revised. The blue leather interior is new. Just like the interior wooden*

*paneling, carpet and the hood. The Bahama Yellow outdoor paint is new. Rocker panels were remade. Chromes are in perfect condition to present. Equipped with a stainless steel exhaust line, aluminium rims, the air-conditioning, electric drive panes, leather interiors customized with wooden paneling, this Aston Martin v8 is ready to be taken on the road and to bring happiness.*

**LOT - 154**

**AUDI**

**8 V10 PLUS 5.2 FSI 610 S TRONIC - 2015  
EX-LIONEL MESSI**

**ESTIMATION**

**200.000 € - 240.000 €**





Estimados Sres,

En nombre de Volkswagen Group España Distribución, S.A., el R8 V10 plus con bastidor WUAZZZFX6G7900265 estuvo en el FC Barcelona Lionel Messi durante la temporada 2015/2016.

Sin otro particular, les saluda atentamente,

José Soler-Roig Dualde  
Eventos y patrocinios Audi

Volkswagen Group España Distribución, S.A.

Pepe Soler-Roig  
Sports Sponsorship



**Certificat d'immatriculation Espagnol**  
**Châssis N°WUAZZZFX6G7900265**

**Ex-Lionel MESSI**  
**Faible kilométrage - V10 explosif**

Après une première génération réussie, l'Audi R8 revient plus conquérante que jamais avec pour argument majeur un v10 atmosphérique emprunté à la LAMBORGHINI HURACAN. Un quasi paradoxe par les temps qui courent, surtout pour un constructeur qui construit son image sur la technologie et la modernité. Si le gabarit reste globalement inchangé, les ingénieurs ont repris toute la conception point par point afin d'apporter autant d'améliorations que possible sur ce nouveau modèle. Ainsi, grâce à l'emploi de la fibre de carbone en plus de l'aluminium, le nouveau châssis est à la fois 40% plus rigide et 15% plus léger. Cette nouvelle AUDI R8 a ainsi été développée conjointement avec la R8 LMS de compétition engagée dans les championnats d'endurance du monde entier et avec laquelle elles partagent 50% des pièces.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente est tout simplement exceptionnel puisqu'il a été mis à la disposition du célèbre joueur de football du FC Barcelone Lionel MESSI durant la saison 2015/2016 où il a été titré quintuple Ballon d'Or. Nous disposons d'une attestation du distributeur VOLKSWAGEN GROUP Espagne précisant que cette AUDI R8

PLUS lui a été confiée pendant cette saison. La peinture effet perle vernissé bicouche Bleu Ara est du plus bel effet. Cette automobile, dotée du v10 5204 cm<sup>3</sup> développant 610 ch à 8250 tr/min affiche seulement 6351 km.

Le véhicule dispose de nombreuses options telles qu'un échappement sport, de l'équipement extérieur en carbone, des projecteurs à LED avec éclairage laser, de l'assistance feux de route, du becquet arrière en carbone, d'écrans de rétroviseurs en carbone, des lames latérales en carbone, de garnitures intérieures en cuir étendu Nappa fin, d'un volant performance en cuir avec multifonction plus, d'une garniture de pavillon en Alcantara, d'une caméra de recul, de la boîte de vitesses S Tronic à 7 rapports, de l'échappement sport, de la direction assistée dynamique, des disques de freins en céramique, d'amortisseurs adaptatifs AUDI Magnetic Ride ainsi que de jantes en alliage léger en 8.5 J x 19 à l'avant et 11 J x 19 à l'arrière. Le véhicule sera également livré avec le double des clefs et le carnet d'entretien. Voici l'unique occasion de vous retrouver à la place du meilleur joueur de la planète.

## THE ONCE-IN-A-LIFETIME OPPORTUNITY TO BE IN THE SHOES OF ONE OF THE BEST FOOTBALL PLAYERS.

Quite simply exceptional since it was put at the disposal of the famous FC Barcelona football player Lionel MESSI during the 2015/2016 season when he was 5 times title holder of the FIFA Ballon d'Or award. We have a certificate from the VOLKSWAGEN GROUP Spain distributor specifying that this AUDI R8 PLUS was entrusted to him during this season. The paint with beads glazed double-layered Blue Ara effect is beautiful. This car, equipped with a V10 5204 cm<sup>3</sup> developing 610ch with 8250 tr/min has only 6351km on the counter. The vehicle has many options such as an exhaust sport, carbon external equipment, LED projectors with laser lighting, main beam assistance, the

back carbon spoiler, carbon rear view mirrors, the side carbon blades, wide thin Nappa leather interior, a steering wheel performance out of leather with multifunctions, a trimmings in Alcantara, a rear-view camera, S Tronic gear box with 7 gears, exhaust sport, dynamic power-assisted steering, ceramic brake discs, adaptive AUDI Magnetic Ride shock absorbers, as well as 8.5 J X 19 light alloy rims (forward) and 11 J X 19 (back). The vehicle will also be delivered with a double of the keys and the maintenance notebook. With this car you have the once-in-a-lifetime opportunity to be in the shoes of one of the best football players.

LOT - 155

FERRARI

MODENA 360 SPIDER BVM - 2001

ESTIMATION

65.000 € - 80.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°ZFFYT53B000123154

Boîte manuelle recherchée  
Capote neuve - Carnet d'entretien à jour

C'est encore à Genève que Ferrari choisit d'exposer, en première mondiale, le premier dérivé de la 360 MODENA. Il n'y a plus de distinction entre GTB et GTS comme c'était autrefois le cas. Maintenant le Spider remplit le rôle du Targa. Pour y arriver, le système de décapotage a été revu. Adieu les contraintes des précédents Spiders ! La capote, pour laquelle quatre teintes étaient disponibles, est électrique. Ferrari perpétue même la tradition du moteur, en le logeant derrière une vitre transparente. Quel bonheur ! La performance fut de ne faire prendre au Spider 360 Modena que 60 kg par rapport au coupé dont il dérive.

Avec sa teinte Argento Nurburgring, l'exemplaire proposé à la vente affiche seulement 58 021 km au compteur. Cette FERRARI MODENA 360 SPIDER est équipée du moteur v8 à 90° type F131B de 3586 cm<sup>3</sup> développant 400 ch à 8500 tr/min accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports dotée de la fameuse grille de sélection en aluminium.

La mise en route du moteur s'effectue facilement. Son fonctionnement est satisfaisant sans vibration ni bruit anormal. Nous constatons la parfaite

planéité des éléments de carrosserie. L'actuel propriétaire a souhaité faire repeindre une partie des éléments suite à des traces d'impact de gravillons. Les garnitures intérieures en cuir bleu foncé sont en bon état de conservation. La capote avec ses vérins ainsi que les pneumatiques avant ont été remplacés en mars 2017 à 57 642 km. Les courroies de distribution et courroies accessoires ont été remplacées au même moment pour une facture globale de plus de 17 000 € TTC ! La batterie a également été remplacée à 56 655 km. Nous disposons également de la carte/ code de l'autoradio, du double des clés, du double de la télécommande de verrouillage, de la trousse à outils et de la totalité des manuels conservés dans leur pochette en cuir caramel (le bulletin de garantie et plan de l'entretien correctement tamponné, la garantie de l'autoradio, le livret du système antivol, le livret de l'autoradio, le manuel d'utilisation...). Doté de la fameuse boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, il s'agit de la version la plus recherchée des collectionneurs.

*With only 58 021 km, this FERRARI MODENA 360 SPIDER is equipped with the v8 engine to 90° standard F131B of 3586 cm<sup>3</sup> developing 400 ch with 8500 tr/min, coupled with a 6 gear manual gear box, equipped with the famous aluminium grid of selection. The engine starts in a quarter of a second. Test drive satisfactory without vibration and no abnormal noise. We note the perfection of the elements of the body of the vehicle. The current owner wished to touch up part of the paintwork following traces of impact of gravel stones. The dark blue leather interior upholstery is in a good state of conservation. The hood with its jacks as well as the front pneumatic tyres were replaced in March 2017 after 57 642 km.*

*The distribution belts and additional belts were replaced at the same time for a total cost of more than 17 000 €! The battery was also replaced after 56 655 km. We also have the code of the car radio, double set of keys, double of the remote control for locking, toolkit and the totality of the handbooks preserved in their small caramel leather pocket (the bulletin of warranty and plan of correctly plugged maintenance, the warranty and booklet of the car radio, the booklet of the theft protection device system, the instruction manual...). Equipped with the famous 6 speed mechanical gear box, this is the most sought after version by collectors.*

## ESTIMATION

55.000 € - 65.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WPOAB29951S685789

Jamais de circuit - Préparation 500cv/800nm  
Moteur impressionnant - Faible km d'origine - Carnet complet

Depuis la première génération de Porsche 911 Turbo, le cœur des passionnés s'enflamme devant le potentiel mécanique éblouissant de ces Porsche hors normes. Rien qu'à la lecture de la fiche technique du dernier joyau de Stuttgart, on imagine que cette 911 Turbo type 996 n'échappe pas la règle. Poussée d'adrénaline garantie. Fidèle au moteur boxer installé en porte à faux arrière, la Porsche 911 traverse les époques avec brio sans jamais laisser aucune chance à la concurrence de contester la suprématie d'une architecture complètement désuète. La version turbo se reconnaît à son bouclier avant qui semble prêt à avaler l'asphalte et ses entrées d'air latérales, dans les ailes arrière, pour refroidir le monstre développant d'origine 420 cv répartis avec grand équilibre sur ses 4 roues motrices. Une voiture GT de luxe collector pour ce premier modèle avec son moteur boxer à refroidissement liquide et double turbo.

Le modèle proposé aujourd'hui appartient à un propriétaire très méticuleux qui n'a jamais brusqué la voiture en 6 ans. Le véhicule, d'origine américaine, a vu son compteur remis en km à son arrivée en France en concession. La préparation Stage 2 dont a profité la voiture fait grimper de 80 cv la

puissance pour l'amener à 500 cv au banc avec un couple impressionnant de 800 nm! Cette préparation n'engendre en rien sur la fiabilité du moteur et participe à donner encore plus de caractère à ce turbo collector. Les sensations sont garanties à son volant.

Avec moins de 50 000 km d'origine, elle nous est présentée dans un très bon état avec une carrosserie impeccable, des jantes chromes Porsche usine, une plateforme très saine et sans choc avec un intérieur respirant le cuir de bonne qualité.

Le gros entretien est à jour, effectué en ce début d'année 2017 : embrayage et tous mécanismes, tous les fluides, filtres, les courroies, galets, joint spie etc. ...

Carnet complet depuis l'origine et factures depuis son achat en 2011 retraçant chaque année les travaux et entretiens effectués dans le réseau Porsche. Véhicule très suivi, rien à prévoir à part continuer de la respecter comme elle l'avait été jusqu'alors. Contrôle technique vierge.

Voiture d'exception à fort taux d'adrénaline, une vraie GT de luxe au caractère bien trempé.

*The model presented today belongs to a very meticulous owner, who treated the car very carefully in the last 6 years. The vehicle, of American origin, underwent a stage 2 preparation where it acquired 80 cv power to bring it up to 500 cv, coupled with an impressive 800 Nm! This preparation does not, in any way affect the reliability of the engine, and even gives more character to this turbo collector. Excitement is guaranteed at its wheel. With less than 50 000 km of origin, it is presented to us in very a good state with an impeccable body, Porsche chrome machine rims,*

*a very healthy platform, without any shock and an interior of good quality leather. Extensive up-to-date maintenance was carried out at the beginning of 2017: Clutch and all mechanisms, all fluids, filters, belts, rollers, spie seals, etc... Complete notebook since the origin and invoices since its purchase in 2011, with a full record of the work carried out in the Porsche network. Nothing to envisage except for continuing to respect it as it has been to date. Blank technical control. Car of exception, has a strong rate of adrenalin, a real WP of luxury with a sturdy character.*

LOT - 157

FERRARI

F430 SPIDER F1 - 329 KM - 2008

ESTIMATION

140.000 € - 160.000 €



Certificat d'immatriculation Monégasque  
Châssis n°ZFEEZ59B000164034 - Moteur N°141481

Véhicule quasiment neuf - Seulement 329 km !  
Combinaison de couleur intéressante

La FERRARI F430, remplaçante de la MODENA en 2004, perpétue avec brio le mythe de la berlinette. Savamment étudié, ce concept biplace autour d'un V8 en position centrale arrière a même étreint des dispositifs directement mis au point pour la Formule 1. Après la boîte robotisée F1 avec palettes au volant dont était déjà pourvue la MODENA, la Ferrari F 430 a reçu en série le différentiel piloté et surtout le fameux «MANETTINO», une commande à 5 programmes permettant de modifier depuis le volant des dispositifs liés au pilotage.

De couleur extérieure Grigio Silverstone, l'exemplaire que nous vous proposons à la vente est en version Spider. Cette FERRARI F430 SPIDER F1 est tout simplement neuve ! Nous pouvons apprécier la parfaite planéité des éléments de carrosserie ainsi que sa peinture d'origine sans trace apparente d'accident. Nous notons la présence des pare-pierres d'origine sur le bouclier avant, les bas de caisse et les ailes avant. Les dates de fabrication des vitres et des pneumatiques confirment le kilométrage

exceptionnellement faible du véhicule, seulement 329 km. Cet exemplaire est doté du V8 à 90° type F136 E de 4308 cm<sup>3</sup> développant 490ch à 8500 tr/ min. Le numéro du moteur correspond ainsi parfaitement avec le numéro de châssis. Une révision a été effectuée le 20/09/2014 à 284 kilomètres en concession FERRARI CAVALLARI à Monaco comprenant la vérification des garnitures de freins avant et arrière, des feux, passage à la valise de diagnostic et le contrôle des boîtiers électroniques. À cette occasion, le véhicule a d'ailleurs été transporté par plateau afin de ne pas augmenter son kilométrage. À l'intérieur, nous retrouvons l'odeur des cuirs neufs. En avançant le siège passager, nous relevons même la présence du film plastique de protection de la moquette utilisé lors de la livraison. Ce véhicule sera délivré avec un double des clés, la carte de gravage, le carnet d'entretien, le carnet de garantie de l'autoradio et le manuel d'utilisation. HVMC Motors vous offre l'opportunité d'acquérir un véhicule neuf pratiquement dix ans après sa sortie d'usine.

*With its Grigio Silverstone color, the specimen that we propose in this auction sale is the spider version. This FERRARI F430 SPIDER F1 is quite simply brand new! We can appreciate the perfection of the body elements, like its original paintwork, without apparent trace of accident.*

*We note the presence of the original stone guards on the front shield, lower body and the front wings. The manufacturing dates of panes and pneumatic tyres confirm the exceptionally low mileage of the vehicle, only 329 km. This specimen is equipped with 90° v8 standard F136 E of 4308 cm<sup>3</sup> developing 490 ch at 8500 tr/min. The number of the engine corresponds perfectly with the frame number. A revision was carried out*

*on 9/20/2014 with 284 kilometers in concession FERRARI CAVALLARI in Monaco including the verification of the front and back brake linings, lights and electronic boxes. The vehicle was transported by a carrier in order to not increase its mileage. The interior smells of new leather. By advancing the passenger seat, we can still see the plastic carpet protection from at time of delivery. This vehicle will be delivered with a double set of keys, engraving card, the maintenance notebook, the warranty notebook of the car radio and the instructions manual. HVMC Motors offers you the opportunity of acquiring a brand new vehicle practically ten years after its exit from the factory.*

## ESTIMATION

180.000 € - 200.000 €



Certificat d'immatriculation Monaco  
Châssis n°ZFFFD60B000177523

Kit HGTE - 6000 km  
Moteur de la Enzo - 620CV ET 330 km/h

La Ferrari 599 GTB s'offre un kit ultrasportif, HGTE, pour Handling Gran Turismo Evoluzione, destiné aux clients les plus exigeants. Si le fabuleux v12 (le même modèle que celui de la Enzo) demeure identique (6 litres, 620 ch à 7 600 tr/mn, 0 à 100 km/h en 3s7, 330 km/h), c'est la boîte F1 et la commande d'accélérateur qui évoluent, plus réactives.

La 599 HGTE est plus basse et plus ferme, les barres antiroulis sont également plus grosses. Elle chausse des jantes en 20 pouces, et côté esthétique, on note des touches satinées (extracteurs, sorties d'échappement). C'est dans l'habitacle que l'effort de présentation spécifique est plus prononcé avec une sellerie en cuir et Alcantara avec des logos brodés, des touches de carbone éparses et le compte-tours à fond blanc.

Le cheval sauvage mécanique que nous vous proposons est une des «300» 599 GTB à avoir reçu le pack option Handling GTE usine et d'ailleurs une des dernières sorties des ateliers en juillet avec

une production terminée en septembre. Il est donc intéressant de retrouver ce modèle avec ses 6000 km d'origine et son carnet d'entretien à jour, toujours en concession Ferrari à Monaco. Le moteur v12 avec son faible roulage est sans nul doute dans l'état de sa sortie d'usine, pour assurer cela cette HGTE a vu sa révision annuelle des fluides complets du véhicule effectuée il y a 6 mois et 40 km. À l'intérieur, les sièges brodés «handling GTE» nous rappellent que nous sommes dans une version bien spéciale de cette 599. En parfait état, les senteurs dans l'habitacle nous confirment cette sensation de véhicule neuf en concession, offrant ce sentiment si plaisant. La peinture d'origine n'ayant pris que très peu d'UV, étant stationné en parc intérieur, elle présente comme à son origine sa belle profondeur de brillant. L'ensemble de la voiture est proche du neuf, seul son prix s'en éloigne passant de 279 000 € de sa sortie d'usine à son estimation aujourd'hui très raisonnable et accessible au détour d'une main levée.

*The mechanical wild horse which we propose to you is one of « 300 » 599 GTB to have received the Handling GTE option manufactures pack. And, moreover one of the last ones brought out of workshops in July, with the production ending in September. It is therefore interesting to find this model with its 6,000 km of origin and its up-to-date maintenance book, still at the Ferrari showroom in Monaco. The v12 engine with its*

*low rolling is undoubtedly in its original state, in order to ensure this, this HGTE underwent an annual revision of the complete fluids of the vehicle 6 months ago at 40 km. In the interior, the « handling GTE » embroidered seats remind us that we are in a very special version of this 599. In perfect condition, the scents of the interior confirm this sensation.*

LOT - 159

BMW  
M3 EVOLUTION 2 - 1989

ESTIMATION  
75.000 € - 85.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WBSAK010202191785

Série limitée à 500 exemplaires - Nombreux travaux en  
carrosserie et sellerie - Combinaison de couleur intéressante

Apparue en septembre 1986 sous la carrosserie E30, la première BMW M3 fut initialement conçue pour la compétition. Elle rencontra un tel succès commercial et sportif que Motorsport dû revoir ses cadences de production à la hausse et donna naissance à de nombreuses versions. Produite de mars à mai 1988, la BMW M3 EVOLUTION II est la première véritable évolution de la M3. Dans le même esprit que l'EVO I, elle fut produite pour homologuer certaines pièces en compétition. Ce modèle fut construit à seulement 500 exemplaires. Beaucoup d'éléments ont été revus face au modèle standard que ce soit sur le plan aérodynamique qu'au niveau de la motorisation.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente porte le N°472 sur 500 produites. Livrée neuve en France, cette M3 est équipée d'origine du moteur 4 cylindres en ligne de 2302 cm<sup>3</sup> développant 220 ch à 6750

tr/min et accouplé à une boîte de vitesses mécanique à 5 rapports. La révision du moteur a été réalisée récemment par le concessionnaire de la marque. Nous notons la parfaite planéité des éléments de peau. Les jeux sont fonctionnels. La carrosserie a été récemment repeinte en respectant la teinte d'origine gris Nogaro métal. Les garnitures intérieures en cuir gris et tissus à carreaux sont neuves et du plus bel effet. Le véhicule affiche actuellement 186 004 km au compteur. Cette BMW M3 exceptionnelle est notamment équipée d'une ligne d'échappement à double sortie installée par DELAGE SPORT, d'une direction directe de jantes de 17 pouces en alliage léger type BBS, d'un pare-brise teinté dégradé, des vitres à commandes électriques, des lave-phares, de la commande intérieure des projecteurs et de l'ordinateur de bord. Un dossier reprenant de nombreuses factures sera délivré avec le véhicule.

N°472 out of 500 produced. Delivered brand new in France, this M3 is equipped with the original four-cylinder motor of 2302 cm<sup>3</sup> developing 220 ch with 6750 tr/min and coupled with a 5 speed mechanical gear box. The revision of the engine was carried out recently by the dealer of the brand. We note the perfect state of the body elements. The commands are functional. The body was recently repainted in its original colour : Nogaro metal gray. The interior upholstery of grey leather, and fabrics with squares

are new and give the most beautiful effect. The vehicle currently has 186 004 km. This BMW M3 is exceptionally equipped with an exhaust line, a double exit, installed by DELAGE SPORT, of a direct direction, 17 inch Rims of light alloy standard BBS, of a degraded tinted windshield, electric windows, lava headlights, interior control of the projectors and onboard computer. Copies of all invoices will be delivered with the vehicle.

ESTIMATION

140.000 € - 160.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WPOZZ93ZKS000077 - Moteur N°67K00087

Dernière année de commercialisation - Equipée de la boîte  
G50 à 5 rapports - Produite à seulement 857 exemplaires

icône de la sportive pure et dure, la PORSCHE 911 Turbo fut conçu à l'origine pour la compétition dans le fameux groupe 5. La légende veut que certains journalistes essayeurs aient refusé d'en prendre le volant, jugeant ce modèle trop brutal et dangereux. Tout d'abord dotée d'un moteur 3.0L à injection K-Jetronic et d'un turbocompresseur KKK délivrant une puissance de 260 ch à 5500 tr/min, la 911 Turbo présentée au salon de Francfort en 1977 voit sa cylindrée passer à 3.3 L doté d'une injection Bosch LE-Jetronic pour délivrer une puissance de 300 ch à 5500 tr/min. Quelques modifications esthétiques sont perceptibles sur cette nouvelle version et notamment l'aile arrière plus imposant, abritant l'échangeur air/air ou la double sortie d'échappement.

Le modèle que nous vous proposons à la vente est la version la plus aboutie de la PORSCHE 930 Turbo dotée de la fameuse boîte de vitesses G50 à 5 rapports uniquement disponible au millésime 1989. Il s'agit de la soixante-dix septième produite cette année-là. Certainement utilisée comme véhicule de direction, cette PORSCHE 911 Turbo a été vendue à

Monsieur ROMERO en Novembre 1988 alors qu'elle affichait 2000 km au compteur. Cette automobile a ensuite connue deux propriétaires. Tout d'abord en décembre 1998 alors qu'elle affichait environ 69 000 km puis en décembre 2009, affichant environ 79 000 km.

Le compteur affiche actuellement 104 689 km. Au vu des éléments qui nous ont été communiqués, ce kilométrage est cohérent et justifié. Sa teinte gris ardoise métallisée fait magnifiquement ressortir ses courbes généreuses tout en gardant une certaine sobriété. La peinture extérieure a été refaite récemment. Nous ne relevons pas de trace visible d'accident. Les jantes FUCHS sont en bon état de présentation. Les garnitures intérieures en cuir blanc ont également bien été conservées. L'étiquette présente sous le capot révèle ses options et notamment le volant sport à 3 branches, les sièges avant sport chauffants à commande électrique, le levier de commande plus court, le toit ouvrant électrique, la climatisation et le coffre en moquette velours. L'option 09991 confirme que ce véhicule est passé par le département PORSCHE EXCLUSIVE en vue d'une commande spéciale.

*The last version of the Turbo PORSCHE 930 equipped with the famous G50 gear box with only 5 gears, only available in 1989. It is the seventy seventh produced that year. Certainly used as a company car for Executives, this PORSCHE 911 turbo was sold to Monsieur ROMERO in November 1988, with 2 000km. Since then, the car has had two owners. First of all in December 1998 with approximately 69 000 km, then in December 2009, with approximately 79 000km. The mileage counter currently displays 104 689km. Within sight of the elements which were communicated to us, this mileage is coherent. Its grey metallized Slat colour magnificently*

*emphasizes its generous curves, whilst keeping a certain sobriety. The exterior was recently repainted. No visible traces of accident. FUCHS Rims are in good state of presentation. The white leather interior upholstery is also in a good condition. The label present under the hood reveals its options and in particular the 3-spoke sports steering wheel, electrically heated front seats, shorter control stick, the electric sliding sun roof and air conditioning and the trunk with a velvet carpet. Option 09991 confirms that this vehicle was exclusively made for a special order by the PORSCHE department.*

LOT - 161

PLYMOUTH  
ROADRUNNER 383CI - 1971

ESTIMATION  
30.000 € - 40.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°RP23G1G160636

Muscle car - Mythique collector  
Moteur puissant - Matching color

La Plymouth Road Runner (ou « Roadrunner ») est un modèle d'automobile de type « Muscle Car » produit par la marque Plymouth de la société Chrysler Corporation. Son nom vient du célèbre dessin animé américain Road Runner & Wile E. Coyote (Bip-bip et Coyote). Elle fut produite en 45 000 exemplaires de 1968 à 1980 et eut un grand succès grâce à sa puissance (moteur Hémi).

Le Road Runner était une voiture solide, à la différence des voitures de sport de l'époque comme la Corvette. Cela s'explique par le fait qu'il a été conçu pour le travail de rue. Sa solidité se prouve aussi par le fait que beaucoup d'exemplaires ont survécu jusqu'à nos jours et survivront encore, et ce, malgré leur état de conservation assez mauvais la plupart du temps. En plus de sa solidité, qui le mettait à toute épreuve, autant qu'un tout terrain (les bosses n'étaient pas son problème), elle était plus rapide que toutes les voitures de police et rofitait donc aux contrebandiers.

Le modèle présenté est équipé d'un Big bloc de 6.3 L de 335 cv

*The model presented is equipped with a Big block of 6.3 L of 335 cv of the factory, coupled with an automatic gearbox. It underwent a body restoration with complete disassembling of the car while keeping the original interior and a stock engine.*

*The paint work in its original colour, Plump Crazy, is well preserved, without corrosion or shock. The interior is in a beautiful state with its imitation white leather of origin well preserved, the roof is impeccable and the*

*d'usine, accouplé à une boîte automatique. Il a subi une restauration de sa carrosserie avec démontage complet de la voiture, tout en gardant l'intérieur d'origine et le moteur non modifié.*

*La peinture présente donc très bien dans sa teinte Plump Crazy d'origine, la plateforme est sans corrosion ni choc.*

*L'intérieur est en bel état avec ses skai blancs d'origine bien préservés du temps, ciel de toit impeccable et moquette convenable. L'ensemble est très bon et fonctionnel.*

*Le moteur est totalement d'origine avec cache-culbuteur Mopar noir, révision complète effectuée.*

*Freine très bien, démarre au quart de tour même après long stationnement et roulage sans faille.*

*Acquis en 2012 et importé directement des États-Unis, le propriétaire se prend aux jeux des enchères afin de changer de véhicule, une voiture de passionné pour un autre passionné qui saura prendre la valeur d'un tel muscle car, peu courante sur nos routes.*

*carpets too.*

*The engine is completely of origin with black Mopar hide-tumbler, complete revision carried out. Brakes very good, start on the button even after long parking and a flawless driving.*

*Owner since 2012, directly imported from the United States. A car from one passionate owner to another, who will appreciate the value of this great « muscle car », very rare on our roads.*

## ESTIMATION

80.000 € - 100.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°556260387

Neuve en France en 55- Saisie douanière dans les années  
60 - Historique claire et atypique

La Cadillac 62 est une grande berline de luxe, produite par Cadillac, destinée à remplacer la 65 en 1940. Elle a été déclinée en version coupé, coupé de ville, cabriolet Eldorado 2 portes, et cabriolet 4 portes. Elle fut produite jusqu'en 1964 où elle fut remplacée par la Cadillac Calais.

La deuxième série nous concerne car pour le millésime 1955, l'Eldorado retrouve une apparence distincte des autres Cadillac, en raison d'un traitement différent des ailes arrière qui reçoivent des ailerons trapézoïdaux et non plus bulbeux. Les feux arrière sont placés plus bas et ils sont soulignés par une moulure de caisse qui se prolonge jusqu'au-dessus du passage de roue. Le moteur développe 270 ch à 4800 tr/min. La production atteint 3950 exemplaires ce qui est très faible pour une série américaine.

Le modèle présenté ce jour est une des deux voitures de production importée en France en 1955 (compteur km), et destinée à la vente neuve en concession par Général motors France à Gennevilliers. Achetée par des membres de la mafia française, cette voiture a servi au passage de machines à sous et autres matériels de contrebandes entre la France et la Belgique en passant par les bords de plage. Afin d'être plus discrète, elle fut repeinte au cours de sa vie en bordeaux pour ne pas attirer trop l'attention et son moteur fut revu avec une monte de double carburation

performance afin d'augmenter la puissance.

Sa carrière de contrebandière fut courte et les douanes finirent par stopper le véhicule, arrêter les occupants et saisirent cette belle Cadillac. On retrouve encore les séquelles de l'arrestation avec les coutures refaites des sièges, éventrés par les douanes à l'époque. Entreposée dans les locaux des douanes, elle fut rachetée au domaine au moment de la crise de Suez. Le propriétaire eut alors un problème de taille, sa femme ne voulant pas monter dans une voiture de trafiquant, le véhicule resta à l'arrêt. Le propriétaire actuel en est le détenteur depuis 30 ans et a fait refaire dans les années 90 la peinture dans sa teinte d'origine afin de lui redonner sa configuration matching. Puisque tout le reste n'a jamais été restauré, intérieur en bon état d'origine, moquette, tableau de bord, jantes etc. Concernant le moteur, il est celui de la voiture, jamais restauré et toujours bien entretenu, seul le manque de roulage est contre lui. Toutes courroies changées il y a peu de temps, vidange moteur et boîte ainsi que montage kit réparation des freins.

Cette voiture a tourné dans un film avec Michel Simon, 65 000 km d'origine et dans un très bel état d'origine hors peinture refaite dans la teinte d'origine. Un mythe de l'histoire et de l'extravagance automobile à la vie atypique.

*This model is one of the only two produced and imported to France (counter), by General motors Gennevilliers, France. Bought by members of the French Mafia, this car was used to smuggle slot machines and other gaming equipment between France and Belgium via the coast. In order to be more discrete it was repainted in dark red not to draw too much attention.*

*Its smuggling career was short and the customs ended up stopping the vehicle. Arresting the occupants and seizing this beautiful Cadillac. One can still see the after-effects of the arrest with the remade seams of the seats, broken by the customs during the arrest. Stored in the customs buildings, it was purchased from the state at the time of the Suez crisis.*

*The owner then had a big problem, as his wife did not want to get into a smuggler's car. The vehicle remained in the garage. The current owner was the holder for 30 years, and in the nineties repainted the exterior in order to bring the car back to its origins. Since then all the rest was never restored, interior in good state of origin, carpets, dash board, rims etc. Concerning the engine, it is the original, never restored but always well maintained. Only the lack of driving is not in its favor. The car has undergone a full revision and is ready for the road.*

*This car appeared in a film with Michel Simon. It has 65 000 km on the counter. A legend in the history of automobiles, with an extravagant and exceptional life.*

**LOT - 163**

**ALFA ROMEO  
2000 SPIDER TOURING - 1959**

**ESTIMATION  
90.000 € - 110.000 €**





Certificat d'immatriculation français  
Châssis N°AR10204000526  
Moteur N°AR0020400573

Restauration de qualité  
Seulement 3443 exemplaires  
Matching number

L'ALFA ROMEO 2000 SPIDER, dessinée par TOURING est toute en sportivité, agilité avec un empattement plus court que la berline, sécurité et confort. Elle se vend d'ailleurs mieux que la berline grâce à ses performances en hausse obtenues par un poids plus faible. La version d'exportation pour les Etats-Unis était reconnaissable notamment par les deux ouïes d'aération accolées sur le capot.

Exceptionnel et rare, l'exemplaire que nous vous proposons à la vente est la 526<sup>ème</sup> sur 3443 produits. La construction de cette ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING s'est achevée le 27 janvier 1959. Elle a ensuite été vendue neuve à la HOFFMAN MOTOR COMPANY à New York le 10 février 1959. Elle est connue pour avoir appartenu à un passionné d'ALFA ROMEO en Californie, avant de subir une mise à nue de la caisse et un décapage complet à l'occasion de sa restauration dans l'Oregon au début des années 2000. Le châssis a été entièrement décapé puis repeint. L'ensemble des chromes a été de nouveau traité. Les organes constituant les trains roulants ont été décapés puis repeints. Les amortisseurs et rotules ont également été remplacés. Le freinage a également été restauré. Le moteur 4 cylindres en ligne de 1975 cm<sup>3</sup>

doté de 2 carburateurs WEBER 40DCOE a été entièrement reconditionné, comprenant le remplacement des pistons, des soupapes, des guides, la révision des carburateurs et alésage des cylindres. Le mécanisme d'embrayage a été remplacé pour l'occasion. Le véhicule a ensuite parcouru peu de kilomètres. En effet, ce dernier était remis dans un garage, ne sortant essentiellement que pour des défilés et concours où elle fut de nombreuses fois primée, notamment au Concours d'Élégance de Forest Grove en 2013, où elle a reçu le trophée de la première place dans sa catégorie. Le certificat d'immatriculation présente un 0 en trop sur le numéro de série certainement dû à une erreur en préfecture. Les éléments de carrosserie sont en très bon état de conservation. La peinture est bien tendue. Nous notons également le parfait état de présentation des garnitures intérieures en cuir marron clair avec passepoil marron clair ainsi que de la capote en mohair. L'essai du véhicule confirme le bon comportement du moteur ainsi que les accélérations linéaires. Le numéro moteur correspond au châssis du véhicule. Il s'agit d'une auto rare et d'une valeur sûre en collection dédiée à un amateur exigeant.

## EXCEPTIONNELLE ET RARE, CETTE ALFA ROMEO 2000 SPIDER TOURING EST LA 526<sup>ÈME</sup> SUR 3443 PRODUITES.

526<sup>th</sup> of 3443 products. The construction of this Alfa Romeo 2000 SPIDER TOURING was completed in January 27<sup>th</sup>, 1959. Then sold brand new to the HOFFMAN MOTOR COMPANY in New York on February 10<sup>th</sup>, 1959. It is known to have belonged to one big fan of Alfa Romeo in California, before laying the body shell bare and a complete scouring during its restoration in Oregon at the beginning of 2000. The frame was entirely body-off then repainted. All chrome work was treated again. The undercarriage elements were stripped then repainted. The shock absorbers and hinges were also replaced. Brakes were also restored. The four-cylinder motor of 1975 cm<sup>3</sup>, equipped with 2 WEBER 40DCOE carburetors, were entirely reconditioned, including the replacement of the pistons, the valves, guides and cylinder bore... The clutch mechanism was

replaced at the same time. Since then the vehicle has done very few kilometers. It was then kept in a garage, leaving only for parades and competitions : for example the Elegance Competition Forest Grove in 2013, where it received the trophy for first place in its category. The registration certificate has one extra 0 on the serial number certainly due to an error at the prefecture. The bodywork elements are in a very good state of conservation. The paint work is well tended. We also note the perfect condition of the light maroon leather interior with maroon braiding, as of the wooden paneling in mohair. The vehicle runs well, with smooth acceleration. Matching number/color. A rare car and added value in a collection dedicated to a demanding amateur.

LOT - 164

JAGUAR

MK V 3.5 RHD - 1951

ESTIMATION

35.000 € - 45.000 €



Certificat d'immatriculation Monaco  
Châssis n°625749

Restauration complète - Dossier factures de 1963 à nos  
jours - 5900 ex

Jaguar présente en 1948 aux côtés de la légendaire sportive XK, une berline spacieuse lancée sous le nom de Mark V. Elle se décline en berline quatre portes, quatre places mais aussi en cabriolet deux portes, quatre places. La Jaguar MK V hérite des moteurs 6-cylindres 2.7 L de 102 ch et 3.5L de 125 ch des modèles d'avant guerre.

Cette jaguar est une des 5900 3<sup>1/2</sup> RHD de production et possède son historique et ses factures complet de 1963 en Angleterre en passant dans les années 80 par la Hollande pour revenir en Angleterre milieu des années 90 jusqu'à son arrivée dans notre belle principauté en 2013.

*This Jaguar is one of the 5900 3<sup>1/2</sup> RHD of the production and has its complete history and invoices from 1963 in England with a stop in Holland in the 80's to finally come back to England during the 90's, until its arrival in our beautiful principality in 2013 – total repair was made on this magnificent Jaguar, pictures illustrating the repair from the frame to the invoices of all parts changed in the group/engine, gearbox, hence a whole*

Une réfection totale a été faite sur cette superbe Jaguar, photos illustrant la réfection à partir du châssis et factures de toutes les pièces changées dans le groupe/moteur boîte, soit tout l'ensemble neuf daté de 2003 à 88 975 km. Moins de 5000 miles depuis la réfection moteur.

Carrosserie refaite dans les règles de l'art, peinture haute densité, alignement parfait, chrome neuf, sellerie en cuir véritable et boiserie habitacle dans un superbe état. Carrosserie et intérieur refaits dans les années 80 en Hollande. Tout le dossier de la voiture sera remis au futur propriétaire, c'est une voiture fiable clés en mains et prête à prendre la route par toutes distances.

*new set from 2003 with 88975 km. Less than 5000 km since the repair. Body was redone according to the rules, high density paint, new chrome, real leather upholstery and woodwork dashboard in a magnificent state (body and interior remade in the 80s in Holland). The car documents will be given to its future owner. A reliable car, ready for use.*

ESTIMATION

60.000 € - 70.000 €

AUSTIN HEALEY

3000 MKI (BT7) LHD - 1961



Titre de circulation Anglais  
Châssis n°HBT7L/12155

Véhicule entièrement restauré  
Moteur 6 cylindres joueur

Produites entre 1959 et 1961, l'AUSTIN HEALEY 3000 plus communément appelée « big healey » en faisant référence à son moteur dérivé des camions, représente l'apogée des Austin-Healey en tant que voiture de rallyes et d'endurance et a su capter l'attention et l'imagination des passionnés de voitures de sport dans le monde entier. Ce modèle était proposé en 2 versions : la BN7 à deux places et la BT7 à quatre places.

L'exemplaire que nous vous proposons a été importé des Etats-Unis afin de subir une restauration totale achevée cette année. Le moteur 6 cylindres en ligne de 2912 cm<sup>3</sup> à double carburateurs SU a été entièrement refait et fonctionne parfaitement. La boîte de vitesses a également été refaite,

tout comme la carrosserie et le châssis qui a auparavant été sablé. L'embrayage, le système de freinage ainsi que les trains roulants sont également neufs. La peinture biton Métallic Ice Blue et Old English White est neuve. Nous relevons la parfaite planéité des éléments de carrosserie. L'ensemble des chromes a été refait. Vous constaterez également le parfait état des garnitures intérieures en similicuir bleu avec passepoil blanc. Le véhicule est notamment équipé de roues fils chromées à moyeu rudge et d'un volant en bois à trois branches de marque MOTO-LITA. Devenue un grand classique, sa ligne intemporelle en fait l'une des plus belles voitures anglaises de l'après-guerre.

*Imported from the United States, a full restoration was carried out in france and just finished this year. The six-cylinder motor of 2912 cm<sup>3</sup> double SU carburetors was entirely restored and functions perfectly. The gear box was also restored, just like the body and the frame which was sanded beforehand. The clutch, the brakes, as well as the undercarriage are also new. The bichrome, Metallic Ice Blue and Old English White, paint*

*work is new. The body work is in a perfect condition. All the chromes were restored. You will also note the perfect condition of the blue imitation leather interior upholstery with white braiding. The vehicle is equipped with chrome wheels, and wooden MOTO-LITA steering wheel. A great classic, its timeless shape makes it one of the most beautiful English cars of the post-war period.*

LOT - 166

CHEVROLET  
CORVETTE C1 - 1957

ESTIMATION  
70.000 € - 80.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°E57S104179 - Moteur N°F121EG

Nombreux travaux de restauration  
Modèle simple phare recherché - Faible production

Présenté comme un concept car à la fin de l'année 1952, le projet baptisé CORVETTE est placé sous la bannière de CHEVROLET, marque la plus prestigieuse, synonyme de sport dans la famille GENERAL MOTORS. En 1953, les 300 premiers modèles sous motorisés étaient produits et distribués aux USA. Les opérateurs assemblaient par soudage ou collage les soixante-deux pièces différentes en fibre de verre de la caisse et procédaient aux finitions manuellement. Après l'installation d'un moteur V8, la CORVETTE remporta de très grands succès commerciaux bénéficiant de résultats flatteurs en sport automobile...

De couleur biton noir onyx et gris perle, l'exemplaire proposé à la vente a été vendu neuf aux Etats-Unis en juillet 1957 avant d'être importé en Allemagne en 2010. Ce modèle dispose donc des projecteurs simples, modèle plus recherché que les doubles projecteurs. Il est équipé du moteur V8 283 Ci à double carburateurs développant environ 210 ch accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports (option N°685 surtout demandée par les clients Européens). Pendant son séjour en Allemagne,

le véhicule a subi une importante restauration en mécanique, sellerie et carrosserie avant d'être importé en France en 2013. Les éléments de carrosserie extérieure sont parfaitement finis sans galbe déformé. Les nombreuses parties chromées sont bien plaquées à leur emplacement. Les jeux entre les ouvrants et la carrosserie sont bons et réguliers. Nous notons de légères craquelures du polyester très localisées, typiques sur ces modèles. Les chromes sont en très bon état de conservation, exempt d'oxydation. La capote en toile enduite est quasiment neuve. La lunette arrière en mica souple ne présente aucun défaut. La présentation de l'ensemble de la sellerie est exemplaire. De couleur rouge, l'intérieur souligne le côté agressif de la voiture. Tous les éléments sont neufs ou magnifiquement restaurés. L'armature, la garniture et la matelassure des sièges sont sans défaut. Le levier de vitesses avec boule en aluminium et le volant à jante en bakélite rouge finissent de classer les CORVETTE dans les voitures hors du commun.

*Sold brand new in the United States in July 1957 before being imported in 2010 to Germany. This model has single headlights, more sought after than the double headlights. It is equipped with the V8 283ci engine with dual carburetors developing approximately 210ch coupled with a 4 gear manual gear box (N°685 option especially requested by the European consumers). During its stay in Germany, the vehicle underwent a big mechanical restoration, upholstery and bodywork before being imported in 2013 to France. The elements of the external bodywork are finished perfectly without deforming the curve line. Gaps between the bodywork*

*are regular. We note light polyester « cracks » on these models. Chromes are in very good state of conservation and rust free. The convertible top in coated fabric is almost new. The flexible mica rear window does not present any defects. All upholstery is exemplary. The red interior brings out the car's aggressive side. All the elements are new or are magnificently restored. The framework, the trimmings and the padding of the seats are without defect. The gear stick with aluminium ball and the steering wheel with red bakelite rim finish places the CORVETTE in the out-of-the-ordinary category.*

LOT - 167

FORD

MUSTANG SPORTSROOF - 1970

ESTIMATION

40.000 € - 50.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°ORO2H131191

Véritable Muscle Car  
Nombreux travaux de restauration

Le vendredi 17 avril 1964, les officiels de DEARBORN faisaient naître en Amérique une nouvelle race d'automobiles : le Muscle Car. La FORD MOTORS COMPANY commercialisait ainsi une véritable GT à tarifs étudiés avec une liste impressionnante d'options permettant à chacun de personnaliser sa MUSTANG selon ses goûts et ses envies. Equipée du célèbre moteur V8, FORD avait créé un mythe.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente appartenait à un véritable collectionneur passionné de belle mécanique et de liberté. Cette MUSTANG SPORTSROOF est équipée du moteur c8 de 351 CI à

carburateurs double corps développant environ 250 ch accouplés à une boîte de vitesses automatique. Il a été importé d'ARIZONA déjà restauré puis a subi quelques travaux de fiabilisation : installation d'un allumage électronique, remplacement de la ligne d'échappement, des amortisseurs, des silentblocs de barre stabilisatrice, révision du carburateur et de la boîte de vitesses automatique par un spécialiste reconnu. La mise en route du moteur s'effectue sans difficulté. L'essai du véhicule ne révèle pas de bruit suspect. Les éléments de peau sont en très bon état de conservation. La peinture est bien tendue. Les garnitures intérieures en similicuir noir sont en bon état de présentation.

*This moderm belonged to a true collector, fan of beautiful mechanics. This MUSTANG SPORTSROOF is equipped with the V8 engine of 351ci with twin-choke carburettor developing approximately 250ch coupled with an automatic gear box. Imported from ARIZONA was already restored, then underwent some reliability enhancements : installation of electronic*

*ignition, replacement of the exhaust line, shock absorbers, stabilizing bar silentblocs, carburettor and automatic gear box overhaul by a recognized specialist. The engine start-up is carried out without difficulty. The vehicle test does not reveal any suspicious noise. Paint work is well tended. The imitation black leather interior is in a good state.*



LOT - 168  
LANCIA  
ASTURA 3000CC - 1934

ESTIMATION  
180.000 € - 220.000 €

Au début des années 1930, le constructeur italien avait à son catalogue un tout nouveau modèle, l'imposante Lancia Dilambda, lancée au Salon de Paris 1929. Équipée d'un tout nouveau moteur V8 étroit, tandis que la Lambda après huit ans de bons et loyaux services est en fin de carrière.

L'Astura sera proposée en version berline 4 portes carrossée par Lancia dans deux configurations, berline 4-5 places ou limousine 6-7 places. Comme toutes les voitures de cette époque, le constructeur commercialise le châssis motorisé pour laisser les carrossiers spécialisés exercer leur art et créer ainsi des coupés et des cabriolets. L'Astura sera la reine des carrosseries « fuoriserie » durant toutes ces années. Les principales carrosseries sur une base Astura sont : Bertone, Boneschi, Borsani, Brianza, Castagna, Colli, Garavini, Ghia, Pininfarina, Stabilimenti Farina, Touring, Viotti et parmi les étrangers Weinberger & Buhne, John Charles, Abbott, Kevill Davies & March.

Présentée au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1931, l'Astura bénéficie en 1932 de petites modifications de détails qui sera appelée seconde série. C'est en 1933, que la voiture reçoit les modifications plus consistantes comme choix entre deux empattements, la cylindrée du moteur passe de 2,6 à 3 litres avec 10 ch supplémentaires. Le système de freinage est complètement modifié.

C'est un des 439 châssis de la 3<sup>ème</sup> série produits en 1934 que nous vous proposons aujourd'hui avec cette Lancia Astura carrossée par Vanden Plas, rare version que le carrossier nous propose étant donné qu'il n'a sorti que très peu d'Astura de ses ateliers (4 ex).

Une rareté achetée par le propriétaire actuel directement au musée de la maison du Roi d'Angleterre il y a de nombreuses années. Cette auto comporte le 8 cylindres de 2973 cm<sup>3</sup> refait entièrement pour plus de fiabilité. La voiture participe à des concours d'élégance et part par la route sans problème, elle démarre au quart de tour et le roulage est très bon (vitesses et freins impeccables). La carrosserie est saine et la plateforme est sans corrosion ni choc, à noter que la voiture est dans sa teinte et peinture d'origine. Tout le reste de la voiture est d'époque dans un très bon état de conservation. Pas de grosse restauration pour cette Astura qui a su traverser le temps avec succès. Rien à prévoir pour cette Astura si ce n'est que de continuer le devoir de préservation de ce patrimoine Automobile.

Une superbe carrosserie Vanden Plas rare, avec une configuration totalement d'origine très bien conservée, fait de cette Astura un trésor de collection rempli d'histoire. Une très rare version proposée avec une estimation plus que raisonnable. À vos enchères !

Certificat d'immatriculation italien  
Châssis n°ET008EG

Musée du Roi d'Angleterre  
Coachwork by Vanden Plas  
Lancia V8 tipo 85 / 91  
Toute d'origine - Très rare

*This is one of the 439th frame produced in the 3<sup>rd</sup> series in 1934 which we propose to you today. This Lancia Astura Coachwork by Vanden Plas, rare version that the coachbuilder proposes to us since only very few Astura left his workshops (4 units).*

*The current owner bought it directly from the museum of the house of the King of United Kingdom many years ago. This car has the 2973cm<sup>3</sup> 8 cylinders remade entirely for more reliability. This car takes part in elegance competitions and goes on the road without problem. It starts with a quarter of a turn and drives smoothly (speeds and brakes impeccable). The body is healthy and the platform is without corrosion or shock. The car still has its original colour and paint work. All the rest of the car is in very a good state of conservation. No major restoration for this Astura, if only to continue safeguarding the Automobile heritage.*

*A superb, rare Vanden Plas, with a very well preserved original configuration, makes this Astura a treasure of collection. A very rare version proposed this day with a more estimate than reasonable. Now it's time to make a Bid.*



LOT - 169

SUNBEAM  
ALPINE CONVERTIBLE - 1960

ESTIMATION  
20.000 € - 25.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°9007395

Matching - vendue neuve en france  
1<sup>ère</sup> serie

Le groupe Rootes qui fut composé au fil du temps entre autres de Triumph, Sunbeam, Hillman, Humber, Talbot, Singer, a fabriqué le cabriolet Sunbeam Alpine d'octobre 1959 à janvier 1968.

Le modèle proposé aujourd'hui est le cabriolet série 1 quatre-cylindres de 1,5 L, avec deux carburateurs, qui atteignent 78 ch et permettent ainsi à la voiture de dépasser les 155 km/h.

Elle fait partie des 11 904 exemplaires produits de la série allant du numéro B9000001 au B9011904 d'octobre 1959 à septembre 1960. Ce modèle possède des ailes arrière à aileron vertical uniquement présent sur cette première série.

Rappelons qu'en 9 ans de production, la marque a sorti seulement 5 séries de son modèle.

Cette Sunbeam convertible est d'origine française, dans sa configuration d'origine avec option tableau de bord bois et hard top aluminium. Depuis 57 ans, sa carrosserie ne fut restaurée qu'une seule fois dans les années 90, ce qui explique la peinture vieillissante mais très saine avec une plateforme sans corrosion ni choc.

Le moteur quant à lui, a subi une restauration complète du haut moteur ainsi que de la boîte de vitesse afin de pérenniser sa présence sur nos routes. Il fonctionne parfaitement.

L'intérieur est aussi restauré avec changement des moquettes, sellerie, boiserie et capote refaites.

Une belle convertible atypique et de marque disparue possédant un agrément de conduite bluffant.

*The model is a convertible series 1, 4 cylinders of 1.5 L, with two carburetors, reaching 78 hp allowing the car to exceed 155 kph.*

*11904 of this model were produced, made under the number B9000001 to B9011904 from October 1959 until September 1960. This model comes with wings on the back with a vertical rudder plank, a specificity only found in this first series.*

*In 9 years of production, the brand only released 5 series of this model. This convertible Sunbeam comes from a french collection, in its*

*original configuration with a wooden dashboard and an aluminium hard top. For 57 years, the car body has only been restored once during the 90s, which explains the ageing yet very healthy paint work without corrosion or shock. There were also restorations of the high engine and the gearbox in order to continue its presence on our roads, and works perfectly. Carpeting restored as well as the upholstery, woodwork and convertible hood. An outstanding and unusual convertible from a vanished brand that will surprise by its pleasant driving.*

LOT - 170

FIAT

ESTIMATION

22.000 € - 28.000 €

1200 PININFARINA CABRIOLET - 1960



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°6/740

Origine France - matching  
Même propriétaire depuis 40 ans

Au cours de la seconde moitié des années 1950, le géant de Turin décida de rajeunir son cabriolet 1200 Trasformabile et confia l'étude de la carrosserie à Pininfarina qui réalisa une ligne classique mais élégante. Fiat garda la base mécanique avec son fameux moteur de 1221 cm<sup>3</sup> (qui équipait également les berlines 1200 et les Simca Aronde), développant 59 ch pour 900 kg, c'est un cabriolet peu courant que nous vous proposons aujourd'hui.

Bien que le nom commercial officiel était «Fiat 1200 Cabriolet», la nouvelle voiture était bel et bien un véritable spider 2 places.

Produit de 1959 à 1966, ce Spider eut un grand succès et bien que dans l'ombre des collectionneurs, elle revient sur le devant de la scène pour nous prouver sa valeur.

Sa peinture est neuve avec démontage complet du véhicule, sellerie neuve et capote neuve.

Pour parfaire l'ensemble, la mécanique a été revue : segments, coussinets, étanchéité, embrayage et le train avant réfectionnés.

La plateforme est sans corrosion ni choc et la voiture possède son coding moteur et sa peinture d'origine.

*Produced from 1959 until 1966 this spider was very successful although in the shade of the collectors, this original convertible stands out to prove its value. A new paint with complete dismantling of the vehicle, the new upholstery and the new convertible top. For an overall improvement, all*

*the mechanics have been changed : segments, pads, seals, clutch and the front wheel axle rehabilitated. The frame is without corrosion or shock and the car possesses its engine coding and original paint work.*

LOT - 171

ALFA ROMEO  
1750 GT VELOCE - 1970

ESTIMATION  
40.000 € - 50.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°AR1387418 - tipo 10544

État Irreprochable - 83500 km - anti-gravillon sous plancher -  
isolation et mastic de pression capot d'origine

Dessiné par le célèbre designer italien Giugiaro, alors âgé de 22 ans lorsqu'il travaillait pour BERTONE, le coupé 1750 GT Veloce représente l'évolution intermédiaire de la famille des GT apparue avec la 1600 en 1963. En terme de performances, la Giulia Gt 1750 (appellation officielle) se situe plus près de sa grande sœur la 2000 que de sa devancière la 1600. En effet elle s'avère être une bien meilleure routière grâce à l'augmentation de cylindrée. La carrosserie évolue également et la face avant préfigure le futur design du coupé 2000.

C'est en 1969 qu'apparaît la deuxième série du coupé Bertone, moins recherchée, mais reconnaissable à ses pare-chocs plus fins équipés de buttoirs verticaux, son pédalier suspendu plus facile à appréhender et sa console centrale en bois vernis.

Pour ce modèle on ne parle plus de Giulia, mais de 1750, une dénomination qui rappelle la mythique voiture des années 30, même si la cylindrée choisie (1.779 cm<sup>3</sup>) est plus proche des 1800. Si la berline se positionne immédiatement comme un modèle de transition, entre la vieillissante 2600 à 6 cylindres et la future Alfetta qui ne sera prête qu'en 1972, le coupé a un rôle bien précis : prendre le relais de la GT Veloce à moteur 1600 qui tire sa révérence. Et bien que le nom de famille Giulia ait

été gommé, la filiation est évidente.

Le modèle présenté ici est un coupé Bertone 1750 GT Veloce de décembre 1970 dans sa robe grise d'époque. En état exceptionnel, cette Alfa Roméo saura ravir les puristes avec sa peinture refaite dans la teinte d'origine sans aucun défaut apparent. Sa structure et plateforme sans corrosion ni choc voient même la présence rare de son blason d'origine usine. Outre la peinture refaite dans les règles de l'art, l'ensemble de la voiture est strictement d'époque. On retrouve ainsi un intérieur en cuir surpiqué marron chocolat sublime sans traces d'usures entouré de chromes et de boiserie dans tout l'habitacle. Une qualité de présentation rare avec notamment la présence des isolations de l'intérieur de caisse d'origine en parfait état. Rien n'a bougé même pas le sublime Système audio qui a été préservé. Le moteur quant à lui a vu sa révision complète périodique et jouit d'un fonctionnement sans faille. L'état apparent laisse à penser que le propriétaire actuel est un maniaque passionné de son automobile. Un gage de qualité supplémentaire pour ce véhicule qui dort au garage et qui sera livré avec ses nombreuses factures et documents. Une très belle occasion d'acquérir une sublime alfa Roméo 1750 GTV dans un rare état de préservation.

*The model presented here is a coupé Bertone 1750 GT veloce of December, 1970 in its original grey colour. In an exceptional state, this Alfa Romeo will delight the purists with its paint redone in its original shade without any visible defects. Its structure and frame are without corrosion or shock. Besides the new paint work, done according to the rule book, the whole car is strictly original. The interior is leather topstitched inside chestnut sublime chocolate without tracks of wear surrounded with chrome and with woodwork. A work of rare quality. Nothing has been modified, not even*

*the sublime audio system. The engine has undergone regular revisions, and functions perfectly. The visible state of the vehicle makes one think that the current owner is passionate about his automobile. A security of additional quality for this vehicle which sleeps in the garage and which will be delivered with its numerous invoices and documents. A wonderful opportunity to acquire a sublime alfa Roméo 1750 gtv in a rare state of conservation.*

LOT - 172

LAMBORGHINI  
DIABLO 6.0 VT - 2000

ESTIMATION

290.000 € - 330.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°ZA90E01A0YL12512

Troisième main - 337 exemplaires - Acheté à l'usine  
39.000km

Succédant à la Countach apparue en 1974, la Diablo est née en 1990, où elle relève le défi de devenir la supercar la plus rapide du monde au début des années 1990, devant la Ferrari F40 et la Porsche 959. 10 ans et deux propriétaires plus tard, Lamborghini signe l'ultime évolution de sa supercar avec la Diablo VT 6.0....

Après le rachat de Lamborghini par Audi AG en 1998, tous les nouveaux projets en cours de mise au point et déjà terminés sont gelés. Cela concerne aussi le modèle qui devait remplacer la Diablo : la direction d'Audi préféra exploiter à fond le potentiel de cette supercar.

La Diablo VT 6.0 est le premier et le dernier véritable restylage accepté mais qui, en réalité, est plus qu'une simple mise à jour esthétique du modèle existant. En effet, à la suite du rachat de Lamborghini par Volkswagen, le dessin de la future remplaçante de la Diablo est jugé non conforme aux standards du constructeur allemand. Les parties châssis et mécanique, par contre, sont jugés excellentes. Afin de trouver le temps de redessiner la future Lamborghini V12, Volkswagen décide d'adapter une carrosserie de Diablo sur le châssis de ce qui sera la Lamborghini Murciélago. La Diablo 6L est donc une Murciélago avec une carrosserie de Diablo restylée.

En somme un vrai collector dans cette transition avec pour ce millésime la fusion de deux Lamborghini devenu maintenant chacune des icônes

de collections contemporaines. La Diablo Sv que nous vous présentons, dans sa robe orange nacre et jantes chromées est suivie depuis le début en Italie et a parcouru 39 000 km sur nos routes, dernier propriétaire allemand. La voiture a reçu un contrôle atelier chez Lamborghini Monaco et l'acheteur se verra offrir un entretien à la concession afin de bien démarrer sa nouvelle vie avec son nouveau propriétaire. Le moteur 6.0 L est très fiable et entretenu, développant 543 cv et 620 nm, il vous téléportera de 0 à 100 km/h en moins de 4 secondes pour une vitesse maximum donnée à 335 km/h. Autant dire que ce monstre de la route est à prendre avec précaution.

Le châssis de la voiture est sans corrosion ni choc. Nous ne relevons pas de trace d'intervention au niveau des trains, ni de la structure. La peinture est du plus bel effet avec cet orange nacre, sans rayure ni bosse.

Seule une éraflure se trouve sur le pare-chocs avant et une sur la porte gauche. Cette supercar collector au design spectaculaire et intemporel saura vous ravir avec son moteur phénoménal accordant des performances hors normes. De plus cette ultime version de la Diablo se rend plus accessible à une large clientèle grâce à sa grande facilité de conduite. Avec cette Diablo vt 6.0, Audi résout l'équation qui semblait impossible et pose les bases de la descendance de ce modèle mythique.

*We present to you the Diablo Sv, in mother-of-pearl orange, with chrome rims. From its beginnings in Italy and cruising 39 000 km on our roads, by its German owner. The car has been revised at Lamborghini Monaco and all paperwork will be given to the new owner, together with a maintenance revision session. The frame of the car is without corrosion or shock. The vehicle shows no signs of any interventions of the axles of the*

*structure. The paint work which gives a beautiful finish with its mother-of-pearl orange, is without scratches or bumps. Only one scratch on the front PC and one on the left door. This supercar with its spectacular and timeless design will delight you with its phenomenal engine and out-of-the-ordinary performance.*

LOT - 173

RENAULT  
CLIO V6 PHASE II - 2006

ESTIMATION  
45.000 € - 55.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°VF1C61U0634669216

Série limitée - Une des dernières produites  
Déjà un collector

La Clio Trophy, noble descendante de la célèbre R5 Turbo, est une idée de Renault Sport pour les courses d'ouverture de Grands Prix, élaborée sur la base de la Clio II introduite en mars 1998. Devant l'engouement suscité par ce modèle auprès du public et des médias, le constructeur a rapidement lancé une étude de développement et d'industrialisation confiée à la société TWR. Au terme de cette étude, Renault a pris la décision de produire en série limitée la Clio Renault Sport V6 24V. Assagie mais non aseptisée, cette Clio V6 se veut ludique et sportive, tout en proposant un niveau de confort, de sécurité et une richesse d'équipements habituellement réservés aux véhicules de haut de gamme. Revue en profondeur, la Clio V6 Phase II offre des modifications notables telles que la boîte de vitesse à pont court et à étage resserré des rapports, la modification du châssis et de la suspension qui permettent une utilisation plus précise et agréable.

L'exemplaire proposé à la vente est une des dernières Phase II produites, dotée du V6 développant 255 ch à 7150 tr/min. En effet, RENAULT SPORT

annonce une production de 1309 exemplaires allant de 2003 à 2005. Notre exemplaire a été mis en circulation en Mars 2006 et porte le numéro 1400 ! Ce véhicule n'a connu qu'un seul propriétaire. Il est d'autant plus exclusif qu'il a été livré en teinte noire nacré dorée et signée par Jean Ragnotti. Le compteur affiche 80 873 km documenté par son carnet d'entretien, la totalité des factures ainsi que l'historique des interventions RENAULT. Ce véhicule a été exclusivement entretenu dans le réseau. L'essai du véhicule révèle un comportement sain ainsi qu'un fonctionnement du moteur sans vibration ni bruit suspect. Le passage des vitesses s'effectue sans accro. Les amortisseurs sont oxydés. Les éléments de carrosserie extérieurs ainsi que les jantes ont été repeints. Les garnitures intérieures ont bien été conservées. La coiffe du siège conducteur en similicuir et alcantara gris est légèrement patinée. Cette Clio V6 Phase II est équipée des projecteurs au Xénon, de la climatisation automatique et du régulateur de vitesse. Revue en profondeur, la Clio V6 Phase II est une automobile performante, possédant un charme fou et qui s'introduit d'emblée dans le monde des futurs «collectors».

*One of last Phase IIs produced, equipped with V6 developing 255ch with 7150 tr/min. RENAULT SPORT announced a production of 1309 specimens starting from 2003 to 2005. Our specimen was put in circulation in March 2006 and carries the number 1400! This vehicle has had only one owner. Delivered in the exclusively pearl black gilded colour and signed by Jean Ragnotti. The counter displays 80,873 km documented in its maintenance notebook, the totality of the invoices, as well as the history of all the RENAULT interventions. The tests reveal the overall good condition, and*

*the engine functions without vibration or suspect noise. The gear changes are smooth. The shock absorbers are oxidized. The external body work, as well as the rims were repainted. The interior upholstery is in a very good condition. The driver seat cover in imitation leather and alcantara is a bit worn. This Clio V6 phase II is equipped with Xenon headlights, automatic air conditioning and a speed regulator. Reviewed closely, the Clio V6 phase II is a powerful car, with a charm that introduces it to the world of future « collectors ».*

LOT - 174

AUDI

R8 V8 - 2008

ESTIMATION

50.000 € - 60.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WUAZZZ4228N003707

Deuxième main - état parfait  
Couvrant blanc - collector contemporain

L'Audi R8 est une voiture de sport du constructeur allemand Audi. C'est le premier coupé GT deux places de la marque. Elle tire son nom de la voiture de course homonyme, 5 fois victorieuse aux 24 Heures du Mans. Dotée d'un moteur V8 atmosphérique de 4,2 L placé en position centrale arrière, une première dans l'histoire d'Audi, emprunté à la berline Audi RS4, l'Audi R8 développe une puissance maximale de 420 ch à 7 800 tr/min. Le constructeur allemand a décliné la R8 en une version plus puissante : la R8 v10 en 2009, une version de course (R8 LMS) en 2009, puis une version découvrable (R8 Spyder) en 2010. La version proposée aujourd'hui est un coupé v8 4.2 L de 420 cv, dans un

parfait état, elle a très peu roulé et comptabilise 24 000 km. Achetée en 2011 en concession Audi à Paris cette sublime R8 est restée dans l'état de sa sortie d'usine grâce à son propriétaire très méticuleux. Un covering complet pour protéger la peinture a été appliqué dans cette belle teinte blanche nacre. Toutes les révisions sont à jour avec carnet complet. Double de clés et tous les documents avec la voiture. Une vraie moderne de collection qui a atteint son prix planché et donc à acquérir sans attendre ! Rare sur le marché avec ce kilométrage réel.

*The version proposed today is a v8 4.2l of 420 cv, in perfect condition, it has very low mileage, 24000 km. Bought in 2011 from the Audi dealership in Paris, this sublime R8 has remained in a « good as new » state thanks to its owner's very meticulous care. A complete covering to protect the paint*

*work was applied in this beautiful mother-of-pearl white colour. All the revisions are up to date with a complete maintenance notebook. A double set of keys is available. A true and rare modern collection item, at the right price. To be acquired without hesitation !*

LOT - 175

SIMCA

ARONDE 9 - 1952

ESTIMATION

4.000 € - 6.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°96633

Première main - Historique depuis l'origine - Marque disparue  
Achetée neuve Monaco - Moteur flash usine

La Simca Aronde est une berline familiale fabriquée de 1951 à 1963 par le constructeur français Simca. En 1956, l'Aronde est la voiture la plus vendue en France. L'Aronde 1300 reçoit le moteur « Flash » de 1 290 cm<sup>3</sup> et un tableau de bord circulaire tandis que la direction est revue. Au total, 1 400 000 Aronde ont été construites. C'est principalement grâce à ce modèle que Simca a été le second constructeur automobile français à la fin des années 1950.

L'exceptionnelle Aronde que nous vous proposons n'a jamais quitté le sud de la France. Du haut de ses 65 ans, elle a vu beaucoup d'histoires. Participation à de nombreux rallyes régionaux, elle possède deux culasses de rechange, ainsi que tous les équipements nécessaires dont la galerie, des phares optionnels, des pneus neiges etc. Équipée d'un pont renforcé court, gros freins de Simca v8, amortisseurs et barre de torsion spécifiques

*Exceptional Aronde which we propose has never left the South of France. During its 65 years this model has seen a lot. Participation in numerous regional rallies, it possesses two replacement cylinder heads, as well as all the necessary equipment, including a roof rack, optional headlights, snow tyres, etc. Equipped with a short, strengthened deck, big Simca v8 brakes,*

pour le rallye ainsi que d'un moteur flash usine avec gros carter d'huile et préparation haut moteur, cette Aronde atypique se différencie pleinement de ses sœurs de série. La carrosserie est saine avec cependant le bas de caisse conducteur légèrement perforé, la plateforme est sans corrosions ni choc. La peinture est dans son jus d'origine, jamais repeinte ni accidentée. La voiture est livrée avec un bas de caisse gauche ainsi qu'un parc brisé et son joint neuf de rechange d'époque, elle démarre très bien et possède un bruit typé coursé grâce à son échappement spécifique installé dans les années 60. Moteur très vif et monté dans les régimes francs.

Une rare configuration est historique pour cette Aronde de deuxième année de production beaucoup plus rare et éligible dans tous les rallyes de France et Principauté de Monaco. Livrée avec tous ses documents d'origine (livret de bord, carnet, manuel etc) et carte grise au format 1953 manuscrits.

*specific shock absorber and a torsion bar for rallies as well as a flash factory engine with a large oil sump. This atypical Aronde differs completely from the other cars of this series. The body is in a good condition. However, the driver's side has a slight perforation. The frame shows no corrosion or shock. The original paint work is undamaged.*

LOT - 176

FIAT

500 110 TRILLY - 1974

ESTIMATION

10.000 € - 15.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°B2X0027

Rare automobile - carrosserie Balbi/Trilly  
Strict état d'origine - Papiers français

La Fiat 500 (N à R) est un modèle d'automobile urbain fabriqué par le constructeur italien Fiat, en Italie entre 1957 et 1975. Elle fut inventée par Dante Giacosa. Elle porte le nom de code «110» pour la berline et «120 » pour la version Giardiniera. Voiture très populaire, elle fut produite à plus de 4 millions d'exemplaires.

Pour sortir des habitudes et de la norme, nous vous proposons donc cette extravagante et unique Fiat 500 Trilly, une très rare automobile de collection

construite dans la carrosserie Balbi. Dans son strict état d'origine, la voiture roule et freine mais nécessite une révision afin de reprendre sa nouvelle vie.

Elle dispose de papiers officiels français et donc sans soucis pour l'immatriculer à votre nom. Modèle très rare à remporter sur notre vente aux enchères.

*For something different from the norm, we propose this extravagant and unique 500 trilly. A very rare collection car built with the Balbi body. Strictly in its original condition, the car runs and brakes. However, a full*

*revision is advised.*

*The car is registered in France. A very rare Model to look out for in our auction. Make a bid !*

LOT - 177

MG

A 1500 - 1959

ESTIMATION

30.000 € - 36.000 €



Certificat d'immatriculation Québec / 846 A  
 Certificat de conformité FFVE  
 Châssis n°HDH6/44611

Restauration totale - Configuration rouge/chocolat  
 Comportement routier

La MG A (MG Type A) est une automobile de la marque MG (Morris Garages) construite entre 1955 et 1962. Cette voiture a fait de la firme d'Abington le leader mondial du marché de la voiture de sport. Elle succédait aux roadsters de la série T lancés en 1937.

101 321 MG A furent produites de 1955 à 1962. La MG B allait prendre le relais. Dès l'automne 1955, les MG A sont exportés vers les États-Unis. Leur vitesse (100 milles/heure) et un prix abordable ont assuré leur succès auprès d'une clientèle américaine alors entichée des petits roadsters britanniques. 80 % de la production des MG A fut, au total, exporté vers le marché nord-américain.

La version proposée aujourd'hui est une MG A 1500 MKI(1955-1959), avec le moteur «Austin B-Series 1489 cm<sup>3</sup>» et 4 freins à tambour, produite

*The version proposed today is an MGA 1500 MKI (1955-1959), with an "Austin B-Series 1489 Cm<sup>3</sup>" engine and 4 drum brakes. Only 59250 specimens were produced. Directly coming from the other side of the Atlantic, this roadster was delivered new and returned to Europe only very recently. The engine was entirely restored in 2015 (piston, cylinder head, carburettor, starter, alternator, radiator, clutch etc).*

en 59 250 exemplaires. Directement en provenance d'outre-Atlantique, ce roadster a été livré neuf et n'est revenu en Europe que très récemment. Entièrement restauré en 2015 avec facture concernant le moteur ( piston, bloc, culasse, carburateur, démarreur, alternateur, radiateur, embrayage etc).

L'intérieur de toute beauté avec son coloris chocolat en cuir est comme neuf ainsi que le tableau de bord. Dotée de jantes à rayons chrome neuves et d'un porte-bagages chrome de la version californienne. Elle n'a parcouru que 1950 miles depuis sa restauration totale. Véhicule très fiable et sain. Un très joli exemplaire à remporter au détour d'une main levée.

*The beautiful chocolate leather interior is like new as well as the dashboard panel. Equipped with ray effect chrome rims, and a Californian version luggage holder. This car has only travelled 1950 miles since the restoration. Highly reliable and functional vehicle. A beautiful specimen worth bidding for !*

LOT - 178

AC

COBRA 427 RAM SC - 1984

ESTIMATION

30.000 € - 38.000 €



Certificat d'immatriculation : à immatriculer  
Certificat de conformité FFVE  
Châssis n°1G6583DN

Possible Carte Grise collection - Approuvé Carroll Shelby  
4000 miles origine

C'est en 1984 que naquit dans la province anglaise de l'Essex, la réplique de AC Cobra RAM. Dans les années 90, elle connut ses heures de gloire grâce au Trophée Bardahl qui mettait en course 18 Cobra monotypes. Son châssis typé course, développé par les ingénieurs F1 David RENDALL et Adrian REYNARD était capable d'encaisser des puissances phénoménales. En 1993, Carroll SHELBY fait une tournée européenne afin de soutenir sa fondation pour le cœur. À cette occasion il visite l'usine de construction des RAM, la Realm Engineering. Impressionné par la qualité de fabrication, il leur accorda la licence « AC Cobra Replica personally approved by Carroll SHELBY ».

Construite uniquement à base de pièces neuves, le châssis a été conçu par deux célèbres designers de voitures F1 et Indy : David Rendall et Adrian Reynard.

Côté moteur, cette AC Cobra 427 RAM SC est propulsée par un moteur Chevy 350/5.7 développant pour ce modèle 330 ch au banc d'essai usine et avec ses 4000 miles parcourus en 33 ans, les compressions sont encore bien présentes.

Sa boîte manuelle 4 rapports possède un embrayage renforcé, cette réplique d'époque agréée Shelby est dans son strict état d'origine et matching complet. Jamais restaurée du haut de ses 4000 miles, la plateforme et la carrosserie ne présentent ni corrosion ni choc avec une sellerie intacte. Excellent roulage.

Une AC Cobra RAM possédant sa plaque Shelby, et facilement immatriculable, possibilité de montage du volant à gauche pour un faible coût.

*This AC cobra 427 RAM SC is propelled by a Chevy 350/5.7 engine, developing for this model 330 CHS in the test bench manufacture. With its 4000 miles in 33 years, the compression is still in a very good condition. The 4 gear manual transmission has a strengthened clutch. This vintage replica, approved by Shelby is in its strictest original state and complete*

*matching. Never restored during its 4000 miles, the frame and the body do not present any corrosion or shock, and the upholstery is intact. It is a pleasure to drive. An Ac Cobra RAM with its Shelby registration plate is easy to register. There is also a possibility of assembling a left-hand steering wheel at a low cost.*

LOT - 179

MORGAN  
PLUS 4 - 1998

ESTIMATION  
32.000 € - 38.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°SA944200004T10288

Built ticket - Ex 'R17MOG' - 29000 miles - Historique depuis  
sortie d'usine - Dossier photos fabrication usine

Archétype du roadster anglais par excellence, la MORGAN résume à elle seule la philosophie de ces autos : une ligne élégante et sportive, un châssis séparé et des solutions techniques simples, fiables et économiques, un poids contenu - entre 850 et 940 kgs selon les motorisations - une position de conduite au ras du sol et un confort très... sommaire. Chaque exemplaire est entièrement fabriqué à la main à Malvern au Royaume-Uni. Son dernier restylage date de 1956 (calandre arrondie). Les sensations de conduite d'une autre époque sont intenses et vous ramènent au plus près de la route. Cette recette magique et mille fois éprouvée sera sans cesse revue et améliorée par petites touches successives permettant à la MORGAN d'être le seul roadster anglais des années 50 encore en production. En ce sens, la « Plus 4 » - pour « plus de puissance » et son moteur 2 litres 16 soupapes à injection représente une évolution intéressante en rendant la MORGAN plus facile, plus rapide, plus fiable et plus moderne.

La Morgan que nous vous présentons est d'origine et possède son dossier illustré de tout son assemblage à l'usine ( de l'ébéniste créant le châssis bois en passant par le carrossier, mécanicien et la couturière pour la sellerie). Carnet complet tamponné jusqu'à 26 000 miles, elle est restée sur la région de Norfolk de 1998 à 2011 avant de venir en France et

d'être aujourd'hui présentée aux enchères Monégasque. Cette voiture fut la propriété d'un des directeurs Morgan et livrée en personne par Peter Morgan. De troisième main, toutes ses révisions sont à jour et son agrément est excellent. Possède le moteur Rover T16 2.0 L avec un échappement sport d'origine développant une belle puissance de 140 v offrant un rapport poids/puissance premium. Service history livré avec la voiture retraçant toutes les révisions de 2001 à 2011. Depuis elle a parcouru 2000 miles avec révision périodique chaque année. Livrée bleu nuit avec un intérieur cuir magnolia du plus bel effet, l'ensemble s'harmonise parfaitement. Le véhicule démarre au quart de tour, la direction est précise et du côté mécanique la mention aucun défaut est à souligner. Elle résume parfaitement la philosophie Anglaise : une ligne à la fois élégante et sportive, des innovations techniques simples et fiables. Une carrosserie en aluminium comme depuis sa création dans les années 50.

Légende vivante du roadster anglais, la MORGAN, bien que toujours en production, résume à elle seule toute l'histoire des cabriolets anglais : des sensations de conduite inoubliables et une ligne intemporelle.

*This Morgan is the original model and comes with a full, illustrated record of its assembly. (wood work for the frame, the body work, the upholstery, etc...). Complete maintenance notebook for all services up to 26000 miles. Delivered in Norfolk in 1998 before coming to France in 2011. This car belonged to one of Morgan's directors and was delivered in person*

*by Peter Morgan. All its revisions are up to date and the test drive showed no anomalies. Service history delivered with the car, reporting all the revisions from 2001 to 2011.*

LOT - 180

LOTUS

EUROPE - 1969

ESTIMATION

18.000 € - 22.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°54/2487

Modèle mythique - Certificat Lotus  
Moteur arrière - Dossier restauration

La Lotus Europe (ultérieurement « Europa ») est une automobile du constructeur britannique Lotus. C'est une voiture de sport 2-places à moteur central. Présentée le 20 décembre 1966, c'est le type 46 de la marque, elle a été fabriquée de 1966 et 1975.

À l'origine le modèle qui allait devenir l'Europe fut conçu pour répondre à la recherche par Ford - dès 1963 - d'un projet de sport-prototype « clé en mains » qu'il comptait aligner pour renverser la suprématie de Ferrari en compétition sur le continent Européen, avec évidemment des visées de marketing et de commerce. Mais le choix se porta sur Lola, d'une part parce que le modèle roulait déjà - alors que le projet Lotus à moteur central n'existait que sur plans - mais aussi, dit-on, parce que Chapman exigeait que le nom de l'auto fût Lotus-Ford et non Ford. Le projet fut alors reconverti, dans la lignée des précédents modèles Lotus Elite et Elan, en voiture de sport économique mais performante utilisant des solutions innovantes. Le « moteur Cléon-Alu » et la boîte sont d'origine Renault 16, la

puissance étant légèrement augmentée à 82 chevaux. La structure est de type poutre centrale en acier en « Y » avec, dans la première version, une carrosserie en fibre de verre incorporant le châssis, la coque participant donc à la rigidité.

La version proposée est une Europe de 1969 dans sa configuration en conduite d'origine, elle a subi un body-off avec réparation moteur/carrosserie/sellerie/châssis. Un dossier complet est donné avec la voiture. Elle possède son certificat d'authenticité Lotus, avec concordance matching du châssis. Seul le moteur est le bloc du modèle non matching certificat mais avec numéro de série ayant été fabriqué la même année. La voiture est fiable et jouit d'un comportement routier offrant un grand plaisir de conduite.

Avec son faible kilométrage d'origine, cette Lotus possède un niveau de finition et de fonctionnement excellents avec une cote de popularité montante. Eligible historique.

*The version proposed is Europe-1969 with its original layout. It has undergone a body-off with repairs to the engine/body/upholstery/frame. A comprehensive repairs record is provided with the car. It has the Lotus certificate of authenticity, with the agreement of a matching châssis. Only*

*the engine does not have the matching certificate, but comes with a serial number that has been manufactured the same year. The car is reliable and a pleasure to drive. This Lotus has an excellent finish and performance, with rising rates of popularity.*

LOT - 181

FORD

MUSTANG GT350 CLONE SHELBY - 1966

ESTIMATION

45.000 € - 55.000 €



Certificat d'immatriculation Monaco  
Châssis n°6T09C1140424

Clone GT 350 - Puissance hors norme  
Totalemant restauré - Mythe américain

La Shelby GT 350 est une Ford Mustang modifiée par Carroll Shelby. En 1964, Ford connaît un succès sans précédent avec sa nouvelle Ford Mustang, mais très vite, Ford se rend compte qu'ils ont besoin d'ajouter un modèle plus sportif à la gamme existante. Et c'est tout naturellement qu'ils se tournent vers Carroll Shelby, partenaire vainqueur de bien des courses avec ses Cobra motorisées par Ford. En ajoutant une pipe d'admission et un carburateur 715CFM Holley au V8 289ci de 271ch, ainsi qu'une ligne d'échappement très libérée avec des collecteurs spécifiques, Shelby annonce une puissance de 306ch.

D'origine une Mustang Fast Back Code C, le véhicule a ensuite été complètement restauré par le préparateur Shelby en Californie où toutes les pièces furent changées : pièces performance Shelby, préparation du châssis et toutes options Shelby afin de devenir un strict clone d'une GT 350 fastback by Shelby. Le modèle que nous vous présentons possède une plaque Shelby avec numéro de série.

Intérieur en cuir rouge de très belle qualité avec un niveau de finition

intérieure donnant le rendu du presque neuf, tout à l'intérieur est fait pour rappeler que nous ne sommes pas dans une fastback normale mais bien dans un clone de la mythique GT 350. Levier de vitesses Shelby, compteurs, tapis de sol et tous les accessoires siglé du cobra Légendaire. La peinture extérieure rouge avec les bandes blanches est dans un très bon état et bien préservée dû à son faible roulage.

Côté moteur nous avons un équipement complet de la gamme Shelby : carburateur 715, pipe admission Shelby Cobra, arbre à cames modifié, Carter d'huiler Cobra, échappements et collecteurs spécifiques etc.

Le simple démarrage de ce monstre Américain vous fait comprendre que la version stock est bien derrière le passage des préparateurs Shelby.

L'ensemble est équilibré et le plaisir de conduite est bien présent avec cependant une réserve à avoir sur la pédale d'accélérateur dû à la forte puissance du moteur.

Le compteur n'affiche que 25 000 km et la voiture est dans un état de présentation impeccable.

*Originally a Mustang Fast Back code C, this vehicle was completely restored by the Shelby in California, with all new parts : performance Shelby parts, revision of the frame and all Shelby options in order to become an exact clone of the Gt350 Shelby fastbacks. The model presented to you has a Shelby registration plate with a serial number. A beautiful red leather Interior of very high quality and finish. The entire interior is designed to recall that we are not in a normal fastback, but in a mythical Gt350. Shelby gear stick, counter, groundsheets and all the initial accessories of the Legendary cobra. Red exterior paint work, with the white bands, in a*

*very good state and preserved well due to its low mileage. For the engine, we have the complete range of the Shelby equipment : carburettor 715, Shelby Cobra pipe admission, modified camshaft, Cobra oil sump, specific exhausts. A simple run in this « American Monster » and you will know that the old Shelby stock version is far behind us. With only 25,000 km, this car is in an impeccable state.*

## ESTIMATION

25.000 € - 30.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°AM33049M001380

Véritable limousine - Equipé du 4.9L - Modèle ayant été  
commandé par l'ancien président Tunisien - Blindage Partiel

Le premier modèle complètement nouveau, produit sous le régime DE TOMASO, est la troisième génération de QUATTROPORTE, un nom et un concept qui constitue pour MASERATI un important succès et qui ne connaît que peu de concurrentes crédibles. Les dimensions de la voiture ne sont guère différentes du modèle 1963 mais elle est moins sportive et plus statutaire, la priorité étant donnée à l'opulence de la présentation et de l'aménagement. La voiture dispose de tous ses équipements disponibles à cette époque, ce qui rend la vie à bord particulièrement agréable et constitue la différence entre les voitures «normales» et les automobiles de luxe. Les lignes très tendues et caractéristiques de l'époque sont signées Giorgetto GIUGIARO mise en valeur par le célèbre photographe Henri Belhassen ci-dessus. Deux cylindrées du moteur V8 étaient disponibles : un 4.2 litres ou 4.9 litres développant de 255 ch à 300 ch.

L'exemplaire que nous vous proposons à la vente a été commandé neuf à l'époque par l'ancien président Tunisien BOURGUIBA pour son neveu qui l'aurait conservé pendant plusieurs années à Paris. Le véhicule aurait

ensuite été vendu à un collectionneur privé puis aux Ets POZZI à Paris. L'actuel propriétaire l'a ainsi acquis en 2015. Nous observons la bonne planéité des éléments de carrosserie. La peinture extérieure a été refaite récemment. Le moteur V8 à 90° à deux arbres à came par banc de 4930 cm<sup>3</sup> délivrant une puissance d'environ 300 ch à 5800 tr/min accouplé à une boîte automatique Chrysler à 3 rapports, fonctionne merveilleusement bien. Une importante révision a d'ailleurs été réalisée il y a quelques mois pour une facture d'environ 3200 € TTC. À l'intérieur, nous retrouvons une ambiance très années 80. Les sièges rembourrés façon fauteuils club et l'abondante sellerie en cuir marron a été très bien conservée. La planche de bord n'est pas craquelée. Le compteur affiche 49 340 km. Le véhicule est équipé entre autre d'un blindage partiel, d'une sellerie en cuir, d'un téléphone et d'un fax d'origine à l'arrière, de la climatisation, des sièges avant à réglage électrique, d'un ciel de toit en velours marron ainsi que de placages en bois en bel état de présentation.

*Ordered specially by the Tunisian president BOURGUIBA for his nephew, who kept it in Paris before selling it to a private collector, then to Ets POZZI in Paris. The current owner acquired it in 2015. The body work is in a very good condition. The exterior was recently painted. The V8 engine with 90° with two camshafts by bench of 4930 cm<sup>3</sup> delivering a power of approximately 300 Ch with 5800 Tr/min coupled with an automatic 3 gear Chrysler gearbox. A major revision, for approximately 3200 €, was carried out a few months ago. The interior which has an eighties feel, with sofa*

*style maroon leather seats, has been well conserved. The dash board is also in very good condition. With only 49,340 km on the mileage counter. This vehicle is equipped with partial shielding, leather upholstery, the original telephone and fax machine in the back, air conditioning, front seats with electrical regulation, a maroon velvet roof, as well as a wooden veneer in a beautiful condition.*

LOT - 183

VOLKSWAGEN  
COCCINELLE 1303 BIG BUG - 1974

ESTIMATION  
15.000 € - 20.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°1342249515

Troisième main - Restauration complète chez Porsche  
fiable et économique

L'histoire de la Coccinelle débute le 22 juin 1934. C'est à cette date que des industriels allemands confient à l'ingénieur autrichien Ferdinand Porsche, la réalisation d'une «voiture du peuple». Le cahier des charges est clair : cette automobile doit être capable de transporter 4 adultes ainsi que leurs bagages, à une vitesse de 100 km/h pour une consommation moyenne n'excédant pas 7 litres aux 100 km. Trois exemplaires de la fameuse Volkswagen seront ensuite présentés à l'occasion d'une grande cérémonie au chancelier Adolf Hitler le 28 mai 1938.

Après la capitulation de l'Allemagne nazie, l'usine KDF est reprise en main par les armées alliées, qui décident sous la supervision du Major Yvan Hirst de relancer la Volkswagen, dont la carrière s'est subitement arrêtée au cours de la seconde Guerre Mondiale. Pour faire face à des normes de sécurité de plus en plus sévères, notamment aux USA, Volkswagen revoit la Cox en profondeur. La génération 1302 reçoit une suspension McPherson qui lui permet d'améliorer sensiblement sa tenue de route, mais aussi son habitabilité. La 1303 lui succède en 1973, qui reçoit un pare-brise panoramique et une toute nouvelle planche de bord.

L'année 1974 marque le début de la fin pour la Volkswagen Coccinelle Made in Germany. Le lancement de la Golf va faire diminuer les ventes de la bête à bon dieu, qui étaient encore excellentes au début des années 1970. La gamme se simplifie petit à petit et la dernière «Cox» allemande

sort des chaînes en janvier 1978. Le cabriolet 1303 va survivre encore deux petites années dans les ateliers de Karmann.

La série que nous vous proposons est produite uniquement sur l'année 1974 et se dénomme Big Bug, une série limitée avec couleur gold carrosserie, apparat de chrome, siège spécifique, moteur de 1600 cm<sup>3</sup> de 50 cv et toutes les options possibles à l'époque.

Cette Big bug a été vendue neuve en Suède et donc possède l'option des lave-phares et options diverses pour pallier aux conditions difficiles de roulage hivernales du nord de l'Europe.

Elle partit ensuite en 2009 dans les ateliers officiels Porsche pour y être totalement restauré en body-off, autant dire remise à neuve. L'état est presque concours et la firme Porsche classique Suède a effectué un travail remarquable. La peinture est d'une haute qualité, intérieur neuf, tous les joints, moquettes, sièges, accessoires etc., du coffre avant au moteur tout ici a été revu dans les moindres détails.

À la fin de sa restauration la cox big bug est partie dans son pays d'origine à Brême en Allemagne pour finir sur la région de Nice.

Dans un état de roulage et de présentation exceptionnels, il est rare de trouver une coccinelle restaurée dans les ateliers Porsche classiques. Voiture prête pour une entière nouvelle vie.

*The series that we propose was produced only in the year 1974 and named Big Bug. A limited series with a golden body, chrome, specific driving seat, all the possible options and a 1600 cm<sup>3</sup> engine of 50 cv. This Big bug was sold new in Sweden and thus has the option of headlight washers and various options to combat the difficult winter driving conditions in the north of Europe. In 2009 the car went to the official Porsche Workshop for a complete Body-off restoration. The car is now in an almost competition state. The paint work is of a top quality, new interior, all the joints, fitted*

*carpet, seats, and accessories. The whole car was re-examined in depth from head to tail. At the end of its restoration the Cox Big Bug left for its country of origin, Bremen, Germany and then to Nice. In an exceptional condition, it is rare to find a ladybird restored in the Porsche Classic workshops. This car is now ready for a whole new life.*

## ESTIMATION

75.000 € - 85.000 €

CHEVROLET  
IMPALA PRO STREET - 1964

Certificat d'immatriculation Usa/846a - Certificat de conformité FFVE  
Châssis n°41847074937

700 CV! - Restauration body-off - Rodage à effectuer  
Incroyable Préparation

La Chevrolet Impala est une automobile développée et construite par la division Chevrolet de General Motors. Ed Cole, l'ingénieur en chef de Chevrolet vers la fin des années 1950, a défini l'Impala comme étant un véhicule prestigieux accessible au citoyen américain moyen.

L'Impala était à l'origine un prototype émanant de la Corvette pendant le début des années 1950 jusqu'à la moitié de la décennie. Plusieurs modèles Chevrolet ont comme base la Corvette, par exemple la Corvair et la Nomad. L'Impala est apparue comme un coupé sport, et était le véhicule qui ressemblait le moins à la Corvette, parce qu'elle n'avait pas été introduite avec l'originale.

Vous avez bien lu la description du modèle. Car celle que nous vous proposons maintenant n'a plus rien à voir avec sa philosophie d'époque, c'est un véritable pro street, « muscle car » que nous vous offrons aux enchères. Préparation démoniaque dont seuls les Américains ont le secret. C'est pour cela que cette Impala Pro street nous vient directement après 2 ans de préparation totale de son atelier d'Outre-Atlantique. Tenez-vous bien, 75 000 € de factures et un moteur big bloc Blower de 7400 cm<sup>3</sup> sous air comprimé développant pas moins de 700 cv et plus de 1000 nm de couple, le tout rigidifié par une préparation de l'ensemble de la voiture du châssis à la structure en passant par tous les excipients moteurs. L'humilité est maître mot au volant de cette vieille dame réhabilitée en bête sauvage dégageant un bruit démoniaque.

*This is a true Pro street »muscle car ». Built with a know-how that only the Americans are renowned for. This Impala Pro street comes to us directly after having undergone a 2 year restoration in its workshop, on the other side of the Atlantic. A 75,000 euro restoration - a Blower block engine of 7400 Cm3 under compressed air developing no less than 700 cv and*

Une petite représentation de la préparation : moteur 454 chevrolet perf. 4 boulons, culasse chevrolet performance rectangle port, arbre a came perf 806 lift, full roller rocker, villebrequin forgé 4340, pistons et bielles forgés 4340, pompe à huile haut debit/ pression, blower B&M 250.

7 PSI boost, carburateur holley special blower, ligne essence inox, regulateur holley, ligne essence inox, regulateur holley, pompe essence aeromotive SS série, hood scoop inox, cache culbuteur 454 chrome, allumage complet msd avec limiteur, alternateur 130 amp chrome, mini stater chrome, carter chrome, pompe D.A. chrome, pompe à eau électrique neuve, radiateur alu, paire ventilateur 4000 cfm, chauffage fonctionnel, durite inox magnacool, boîte TH 350 renforcée, modulateur externe bds, shit kit et convertisseur 2800 stall performance, pont autobloquant aubrun 3.50 avec pignon couronne renforcé, roulement et croisillons renforcés sur arbre, frein à disque avant et arriere perforés, assistance et maître cylindre full chrome, durite aviation, amortisseur neuf x 4, jantes 22 USA et pneumatique Nitto neuf, échappement 3 pouces sur mesure, kit suspension à air avec commande wifi, recouvrement siege neuf : le tout a 100 kms d'usure.

Voiture ultime de collection faite par des mains en or avec un dossier de plus de 200 photos qui retrace étape par étape et pièce par pièce la restauration et la préparation de cette unique impala.

*more than 1000 Nm of couple. Humility is the key word at the wheel of this « old lady » disguised as a « wild beast » releasing a demonic noise. An ultimate collection car made by skilled hands. Comes with a complete record of more than 200 photographs which recalls, stage by stage, and item by item, the restoration and the preparation of this single impala.*

**LOT - 185**

**LAGONDA  
ROADSTER - 1956**

**ESTIMATION  
18.000 € - 22.000 €**



**Certificat d'immatriculation anglais  
Châssis n°LB2901219**

**Fiable - Authentique châssis Lagonda  
Carrossier spécial**

Lagonda est une marque d'automobiles de luxe britannique, fondée par le Scotto-Américain Wilbur Gunn en 1906. En 1947, elle est rachetée par l'industriel britannique David Brown, en même temps qu'Aston Martin. Elle est la marque des véhicules au caractère sportif moins affirmé, c'est-à-dire des types de carrosserie limousine de prestige et des SUV luxueux. De 1948 à 1958 elle produira plusieurs modèles mythiques. Le modèle proposé aujourd'hui est une version reconstruite de la Lagonda

roadster possédant un 4,2 L Jaguar et une boîte automatique. Elle a été re-carrossée par un artisan irlandais dans le style tourers anglais d'avant-guerre avec notamment la face avant des années 30. Lagonda est une marque au passé prestigieux et ce modèle même recarrossé provient d'un authentique châssis Lagonda. C'est une belle voiture de balade très démarquée.

*This is a rebuilt version of the 1956 Lagonda. It's a real head-turner! Parts of the front of the car date back to the 30's. The engine is a 4,2 L Jaguar automatic from 1983. It starts with the top button. It has the original*

*Lagonda frame. Although a collector's item, it is also a very good choice for daily use - commuting, shopping, etc... The colour is jaguar primrose yellow and it has a wooden door and aluminium frame.*

LOT - 186

INNOCENTI

MINI COOPER MK2 - 1969

ESTIMATION

8.000 € - 10.000 €



Certificat d'immatriculation italien  
Châssis n°127294

Etat irréprochable - Authentique Cooper  
998cc - Entièrement d'origine

INNOCENTI MINI MINOR MK 2 : Une British chez les Italiens, et pour cause en débarquant en Italie la Mini aurait pu perdre une partie de ses gènes. C'est tout le contraire. Elle conserve ses qualités routières, son manque de confort dû à la raideur de ses suspensions, mais elle gagne en qualité de finition, ce qui explique son succès transalpin, malgré une concurrence féroce sur un marché encombré par les 500, 600 et autres Autobianchi. Près d'un demi-million d'exemplaires ont ainsi été produits chez Innocenti. Il n'en reste malheureusement plus beaucoup, surtout si l'on s'intéresse aux deux premières générations à moteur 850. Les primes à la casse sont passées par là ! Différence notable sur la production : chaque Innocenti est testée en sortie de chaîne, contre une sur dix en Angleterre.

Le modèle présenté, dans son strict état d'origine, possède sa plaque ASI 2452 et donc conforme à sa sortie d'usine. 5 compteurs au centre avec son intérieur jamais restauré. Cette Cooper est en très bon état, révisée et stationnée au sec dans un garage, ses propriétaires actuels ne l'utilisent que peu souvent. Possède son passeport FIA, ses carnets et factures d'entretien. Très bon roulage, fiable et économique. Moteur à double carburateurs d'origine.

Version de plus en plus rare à trouver sur le marché, aujourd'hui accessible aux enchères avec une estimation très raisonnable. L'occasion de tenter une bonne affaire pour ce collector de la firme Innocenti.

## UNE BRITISH CHEZ LES ITALIENS

*This is the original model, with an ASI 2452 registration plate, compliant with its exit from the factory. With 5 meters in the center, and an untarnished interior. This Cooper is in a very good condition. Revised and kept in a garage, with very little useage. It comes with its FIA passport, and*

*all maintenance notebooks and invoices.  
A reliable and economic car. Offered at auction for a very reasonable price.  
The occasion to own this remarkable Innocenti.*

LOT - 187

MERCEDES  
280 SL R107 - 1976

ESTIMATION  
30.000 € - 35.000 €



Certificat d'immatriculation français  
Châssis n°WDB10704212001610 - Moteur n°110 982 12 002 518

Première main - Faible kilométrage  
Nombreux travaux documentés

En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de la Pagode dessinée à l'époque par Paul BRACQ : le SL type R107. La voiture possède toujours un hard-top des plus élégants, véritable marque de fabrique des SL. Mais plus encore que la voiture en elle-même, le SL type R107 symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. De nombreuses célébrités s'affichent dans les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107 : Bobby Ewing dans Dallas, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque... Une véritable star sur quatre roues que revendique pleinement Mercedes-Benz. Commercialisée initialement avec un gros v8 plutôt dédié au marché Outre-Atlantique, il a fallu attendre plusieurs années avant qu'elle soit dotée du fameux moteur 6 cylindres en ligne.

Le modèle proposé à la vente est une première main affichant seulement

77 753 km d'origine ! Cette MERCEDES 280 SL est équipée du moteur 6 cylindres en ligne de 2746 cm<sup>3</sup> à double arbre à cames en tête accouplé à une boîte de vitesses automatique à 4 rapports, procurant un véritable confort de conduite. De nombreux travaux de rénovation ont été engagés en 2013 et notamment au niveau mécanique. Les organes constituant le train avant ont tous été déposés, décapés et refaits ou remplacés. Nous disposons d'un dossier comprenant notamment la fiche d'identification d'époque et de factures relatives à la restauration pour un montant total d'environ 65 000 € ! Les garnitures intérieures en cuir bleu sont en bon état de conservation. Le véhicule est équipé de son hard top d'origine (refait), des vitres électriques et de son autoradio d'origine BECKER Grand prix avec sa garantie. La cote de ce modèle étant en constante hausse, il est fortement conseillé de ne pas trop attendre...

*With only 77,753 km ! This MERCEDES 280 SL is equipped with the six-cylinder 2746 cm<sup>3</sup> engine with double camshaft at the head coupled with an automatic 4 gear gear box. A major engine restoration was carried out in 2013. All the front wheel drive components were repaired or replaced. A total body-off restoration. Total restoration amounting to approximately*

*65.000€! The blue leather interior is in a good state of conservation. The car is equipped with its original hard top (fully restored), electric windows and the original BECKER Grand Prix radio, with its warranty. With the ever increasing popularity of this model, it is strongly advised not to wait too long...*

# HVMC

HÔTEL DES VENTES DE MONTE CARLO

10-12 QUAI ANTOINE 1<sup>ER</sup> - 98000 MONACO

TEL. 00 377 93 25 88 89 - FAX. 00 377 93 25 88 90 - E-MAIL : bid@hvmc.com

S.A.M. AU CAPITAL DE 150 000 € - RCI : 11505494 - DSEE : 4779Z14487 - TVA INTRACOM : FR 82000092238

## CLASSIC COLLECTION OF MONTE-CARLO

1<sup>ST</sup> JULY 2017

ORDRE D'ACHAT *ABSENTEE BID FORM*

ENCHÈRE PAR TÉLÉPHONE *TELEPHONE BID*

Si vous désirez enchérir par téléphone ou laisser un ordre d'achat, merci de vous inscrire sur bid@hvmc.com (Joindre carte d'identité et RIB)  
*To register for bidding, please send us a mail to : bid@hvmc.com (provide ID and IBAN)*

**Les ordres et demandes par lignes téléphoniques doivent impérativement arriver 24 heures avant la vente**  
***Orders must arrive 24 hours before the auction.***

Après avoir pris connaissance des conditions de vente décrites dans le catalogue, je déclare les accepter et vous prie d'acquiescer pour mon compte personnel aux limites indiquées en EURO, les lots que j'ai désignés ci-dessous. (Frais en sus des enchères indiquées).

*I have read the conditions of sale and the guide to buyers mentioned in the catalogue and agree to abide by them. I grant your permission to purchase on my behalf the following items within the limits indicated in EURO. (These limits do not include buyer's premium, fees and taxes).*

NOM ET PRÉNOM .....		
NAME AND FIRSTNAME		
ADRESSE .....		
ADDRESS		
CODE POSTAL .....	VILLE .....	PAYS .....
ZIP CODE	CITY	COUNTRY
TELEPHONE .....	BUREAU .....	MOBILE .....
PHONE	OFFICE	CELLPHONE
FAX .....	E-MAIL .....	

LOT N°	DESCRIPTION DU LOT / LOT DESCRIPTION	LIMITE EN EURO € TOP LIMIT OF BID IN EURO €

RÉFÉRENCES BANCAIRES OBLIGATOIRES/Required bank references (please complete and join the following form) :

CODE BANQUE	CODE GUICHET	NUMÉRO DE COMPTE / IBAN	CLÉ

À RENVoyer À  
PLEASE FAX TO  
FAX : 00 377 93 25 88 90  
MAIL : bid@hvmc.com

SIGNATURE OBLIGATOIRE  
REQUIRED SIGNATURE

# CONDITIONS DE VENTES

L'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo intervient comme mandataire du vendeur. Il n'est pas partie au contrat de vente qui relie le vendeur et l'acheteur.

Les conditions suivantes de vente, et tout ce qui se rapporte à la vente, sont régies par le droit monégasque. Toute action judiciaire relève de la compétence exclusive des tribunaux de la Principauté de Monaco.

La vente s'effectue au comptant et la devise utilisée est l'euro (€).

## GARANTIES

Les désignations portées au catalogue sont établies par l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo s'il n'y a pas d'assistance d'expert, et exclusivement par l'expert qui l'assiste le cas échéant. Si nécessaire, des rectifications sur la désignation ou l'estimation pourront être apportées au moment de la présentation de l'objet, signalées aux acquéreurs potentiels et portées au procès-verbal de la vente. Dans le cadre de l'assistance d'un expert, celui-ci assume l'entière responsabilité des désignations initiales ou modifications portées au procès-verbal. La responsabilité de l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo ne saurait être engagée dans le cas d'un litige portant sur l'authenticité ou l'état d'un bien, l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo n'étant tenu que par une obligation de moyens.

Sur l'état des lots présentés, l'absence de référence à l'état dans la désignation portée au catalogue n'implique aucunement que l'objet soit exempt de défauts, et certaines restaurations qui ne modifient pas sa nature et son époque ne peuvent être une cause de litige. Le bien, en l'absence de mention, est considéré comme vendu dans l'état. Les experts sont à la disposition des clients de l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo préalablement à chaque vente pour répondre à toute question dans ce domaine.

Aucune réclamation ne sera admise une fois l'adjudication prononcée.

## MOBILIER, TABLEAUX ET OBJETS D'ART

Les meubles, les tableaux et les objets sont vendus dans l'état.

Sur un meuble ou un objet, la restauration ou le remplacement d'éléments qui ne modifient pas la nature et le caractère authentique du meuble ou de l'objet, sont considérés comme des entretiens d'usage.

Sur un tableau, le ré-entoilage, le doublage ou le parquetage sont des mesures conservatoires et ne constituent pas un vice s'ils ne sont pas signalés.

Les dimensions sont fournies à titre indicatif.

## BIJOUX ET MONTRES

### PIERRES DE COULEURS ET PERLES

Un certain nombre de pierres précieuses ont été professionnellement traitées pour les embellir (traitement thermique et huilage pour les gemmes, blanchiment pour les perles). Ces opérations sont traditionnellement admises par les négociants internationaux en joaillerie. Pour certains bijoux et avec l'accord du client vendeur, l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo peut obtenir des rapports provenant de laboratoires de gemmologie de réputation internationale qui, si cela est demandé, peuvent indiquer la présence ou l'absence de tout traitement thermique.

Pour les pierres précieuses importantes et les perles fines, l'Hôtel des Ventes met à disposition des clients des certificats établis préalablement par des laboratoires de renommée internationale. Si l'acheteur souhaite un certificat différent, émanant d'un laboratoire de son choix, il doit le demander dans un délai de 30 à 10 jours avant la vente. Aucune réclamation concernant les certificats fournis ne peut être admise a posteriori de la vente.

## MATIÈRES ANIMALES

Le corail, l'ivoire, l'écaille de tortue et tous les matériaux en provenance d'espèces en voie de disparition peuvent passer en vente publique aux enchères tant qu'ils font partie intégrante de bijoux anciens. Ces matériaux présents sur des bijoux modernes ne seront pas admis.

## LES PIERRES BIRMANES

Les bijoux ornés de rubis ou de jadéite birmanes ne peuvent être exportés vers les Etats-Unis. Toutefois s'ils sont accompagnés d'un certificat ou d'une facture le sol américain. Dans la communauté européenne, les rubis et les jadéites birmanes peuvent circuler librement.

## MONTRES

Tous les lots sont vendus dans l'état. Aucune réclamation ne pourra être engagée contre l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo et son expert, sur la présence d'une réparation ancienne, sur l'étanchéité initiale ou sur le fonctionnement. L'acquéreur potentiel pourra réclamer un état de condition avant la vente auprès de l'expert.

## CONDUITE DE LA VENTE ET ENCHÈRES

Tout acheteur potentiel doit s'identifier préalablement à l'aide d'un formulaire d'enregistrement mis à sa disposition à l'entrée de la salle par le personnel de l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo. Il doit fournir une pièce d'identité en cours de validité et, sur demande, justifier de références bancaires. Un carton portant un numéro correspondant à l'enregistrement sera remis à l'acquéreur qui devra le restituer en quittant la salle. Il est strictement personnel et permet à celui-ci d'enchérir pendant la vente.

Les enchères suivent l'ordre de numérotation du catalogue, sauf modification d'ordre décidée à la libre appréciation de l'Hôtel des Ventes de Monte Carlo. L'adjudicataire est le plus offrant et dernier enchérisseur.

Au moment de l'adjudication, dans le cas d'une contestation, principalement si plusieurs enchérisseurs déclarent avoir porté simultanément une enchère équivalente, et si le fait est établi clairement, et même si le mot « Adjugé » a été prononcé, l'objet est remis instantanément aux enchères au dernier montant obtenu et l'ensemble des personnes présentes autorisées à enchérir à nouveau.

Les mentions d'identité portées sur le bordereau d'adjudication seront identiques à celles portées sur le formulaire d'enregistrement. Aucune modification d'identité ne pourra être opérée sans l'accord des dirigeants de l'Hôtel des Ventes de Monte Carlo.

Une fois l'adjudication prononcée, l'acquéreur est responsable de l'intégrité de l'objet acquis et de son assurance.

## ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

Tout acquéreur potentiel identifié par l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo pourra enchérir par téléphone pendant la vente. Les demandes de lignes téléphoniques devront pour être recevables formulées par écrit, accompagnées d'une pièce d'identité en cours de validité et d'un relevé d'identité bancaire. L'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo se chargera de contacter par téléphone durant la vente l'enchérisseur mais décline toute responsabilité en cas d'erreur ou d'omission dans le cadre de ce service.

## PRIX DE RÉSERVE ET ESTIMATIONS

Devant chaque lot dans le catalogue, une estimation est portée, qui ne comprend ni les frais à la charge de l'acheteur, ni la TVA éventuelle en cas d'importation temporaire. Sauf précision, tous les lots sont offerts avec un prix de réserve contractuellement établi avec le vendeur en dessous duquel le bien ne peut être adjugé. En l'absence de prix de réserve fixé avec le vendeur, aucune contestation ne pourra être formulée par celui-ci dans l'hypothèse où l'objet serait adjugé en dessous de la fourchette de l'estimation.

## PRÉEMPTION

L'Etat Monégasque peut exercer un droit de préemption sur les oeuvres d'art mises en vente dans la Principauté de Monaco. L'Etat se substitue au dernier enchérisseur. La décision de préemption est portée à la connaissance de l'huissier aussitôt après le prononcé de l'adjudication. Elle est mentionnée au procès-verbal de celle-ci. Elle doit être confirmée dans un délai de quinze jours. En l'absence de confirmation à compter de ce délai, l'objet revient au dernier enchérisseur.

Article 2-1 loi n°1.014 du 29/12/1978 concernant les ventes publiques de meubles

## IMPORTATION

Les dépôts précédés de ce sigle sont en importation temporaire d'un pays hors CEE. Leur prix d'adjudication sera majoré de la TVA à 5.5 % (T) ou à 20% (T) en sus des frais légaux. Cette TVA sera récupérable en cas de réexportation hors CEE dans un délai d'un mois sur présentation du document douanier prouvant leur réexportation.

## EXPORTATION

Les formalités douanières seront requises pour l'envoi d'oeuvres d'art dans des pays hors Union Européenne. Il convient à l'acheteur de vérifier préalablement à l'achat les règles en vigueur dans le pays de destination.

Si une oeuvre d'art doit être livrée en France ou dans d'autres pays de l'Union Européenne, il n'y aura aucune formalité douanière. En dehors de l'Union Européenne, les règles douanières seront celles en vigueur dans le pays de destination de l'oeuvre.

## FRAIS

En sus du prix d'adjudication, l'acheteur devra acquitter des frais de 15% HT de 0 jusqu'à 1 000 000 €, 12% HT sur la tranche au-delà de 1 000 001 €.

## PAIEMENT

La vente se fait expressément au comptant.

L'acquéreur doit régler le prix d'achat qui comprend le montant de l'adjudication, les frais et taxes éventuels :

- Par chèque bancaire certifié en euro
- Par virement bancaire en euro
- Par carte bancaire Visa ou Mastercard avec justificatif d'identité
- Tout règlement par American Express fera l'objet d'une majoration de 2.75% de frais
- En espèces en euro jusqu'à un montant égal ou inférieur à 30 000 €

Les chèques émis sur une banque étrangère ne seront acceptés qu'à la seule discrétion des dirigeants de l'Hôtel des Ventes de Monte Carlo.

Si l'acquisition n'est pas réglée au comptant, l'objet ne pourra être délivré à l'acquéreur.

Le transfert de propriété du vendeur vers l'acquéreur ne s'effectue qu'une fois que l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo en a perçu le prix, commission comprise. A défaut de paiement par l'acquéreur et après une mise en demeure restée infructueuse et au terme d'un mois révolu à compter de l'adjudication, l'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo se réserve le droit d'annuler la vente et d'engager des poursuites en dommages et intérêts contre l'acquéreur défaillant.

## RIB HVMC

Code Banque	Code Guichet	Numéro de Compte	Clé RIB	Domiciliation	IBAN
15607	00064	60021664861	91	Banque Populaire Côte d'Azur CCBPMCM1XXX	(International Bank Account Number) MC58 1560 7000 6460 0216 6486 191

# TERMS AND CONDITIONS OF SALE

The auction house Hôtel des Ventes de Monte-Carlo acts as agent for the seller. It is not a party to the contract of sale that binds the buyer and seller.

The following terms and conditions of sale, as well as everything related to the sale, are governed by Monegasque law. All legal actions are within the jurisdiction of the Courts of the Principality of Monaco.

The sale takes place for payment in full and the currency is the Euro (€).

## GUARANTEES

The descriptions in the catalogue are established by the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo if no expert appraiser has assisted, and exclusively by the expert appraiser who assists as required. If necessary, corrections of the description or estimate can be made upon presentation of the object, which shall be pointed to potential purchasers and noted in the record of the sale. In the framework of assistance by an expert appraiser, said latter assumes full responsibility for initial descriptions or modifications made to the report. The liability of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo cannot be engaged in the event of dispute regarding the authenticity or condition of an item, since the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo is bound by an obligation of means.

As concerns the condition of the lots offered, note that the lack of reference to the condition in the description given in the catalogue does not imply that the item is free from defects, and certain restorations that do not change its nature and period cannot be a cause of dispute. The item, in the absence of any mention, is considered sold in the state in which it is found. Experts are available to customers of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo prior to each sale to answer any questions concerning such matters. No claim shall be accepted once the hammer falls.

## FURNITURE, PAINTINGS AND ART OBJECTS

Furniture, paintings and art objects are sold in the state in which they are found.

The restoration or replacement of elements on furniture or an object that do not change the nature and authenticity of the furniture or object are considered usual upkeep.

Re-backing, doubling, and parquetry on a painting are protective measures and do not constitute defects if they are not reported.

Dimensions are provided for reference only.

## JEWELLERY AND WATCHES

### COLOURED STONES AND PEARLS

A number of precious stones have been professionally treated for their embellishment (heat treatment and oiling for the gems, whitening of pearls). These operations are traditionally accepted by international jewellery traders.

For certain pieces of jewellery and with the client-seller's agreement, the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo may obtain reports from gemological laboratories of international repute, which, if requested, may indicate the presence or absence of any heat treatment.

For large gemstones and pearls, the Hôtel des Ventes will provide its clients with certificates established by internationally renowned laboratories prior to their sale. If the buyer wishes to have a different certificate from a laboratory of their choice, they must request it between 30 and 10 days prior to the sale. No claims regarding the certificates provided can be accepted after the sale.

## ANIMAL MATERIALS

Coral, ivory, tortoiseshell and all materials from endangered species can be sold in a public auction as long as they are an integral part of antique jewellery. Such materials present on modern jewellery will not be admitted.

## BURMESE STONES

Jewellery studded with Burmese rubies or jadeite cannot be exported to the United States. However if they are accompanied by a certificate or an invoice, dated prior to October 2007, they may enter the American territory. Burmese rubies and jadeite can move freely in the European community.

## WATCHES

All lots are sold in the state in which they are found.

No claims may be brought against the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo and its expert based on the presence of an old repair, on the initial sealing, or its functioning. The potential buyer may request a condition report from the expert before the sale.

## EXECUTION OF THE SALE AND AUCTION

All potential buyers must identify themselves beforehand using a registration form made available at the entrance to the room by the staff of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo. She/he must provide a valid piece of identity and, if requested, proof of their bank details. A card bearing a number corresponding to the registration will be delivered to a buyer who will restore it when leaving the room. It is personal and allows the individual to bid during the sale.

The auction follows the numerical sequence of the catalogue, unless said order is modified at the discretion of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo.

The successful bidder is the highest and last bidder.

In the case of a challenge at the time of award, especially in the case where several bidders claim to have made the same bid simultaneously, and the event is clearly established, although the word «Sold» was pronounced, the object is immediately put back on auction starting at the last amount obtained and those present shall be allowed to bid again.

References concerning the identity entered on the bid summary shall be identical to those made in the registration form. No changes of identity can be made without approval of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo managers.

Once the hammer falls, the buyer is responsible for the integrity of the object acquired, as well as its insurance.

## TELEPHONE BIDS

All potential buyers identified by the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo may bid by telephone during the sale. In order to be admissible, requests for telephone lines must be made in writing, accompanied by a valid piece of identity and a RIB (bank account information certificate). The Hôtel des Ventes de Monte-Carlo will contact the bidder by telephone during the auction; however, it declines all liability for any error or omission in connection with said service.

## RESERVE PRICE AND ESTIMATES

An estimate, which does not include costs borne by the purchaser or possible VAT in case of temporary importation, is given in front of each lot in the catalogue. Unless otherwise noted, all lots are offered with a reserve price established by contract with the seller under which the item cannot be awarded. In the absence of a reserve price fixed with the seller, no objection may be made by said latter in the event that the object would be awarded under the estimate range.

## PRE-EMPTION

The Monegasque State may exercise an option to purchase works of art offered for sale in the Principality of Monaco. The state replaces the last bidder. The pre-emption decision is made known to the bailiff immediately after the hammer falls. Said pre-emptive right must be confirmed within two weeks. In the absence of confirmation within said period, the object shall return to the last bidder.

Article 2-1 of Law No. 1014 of 29/12/1978 relative to the auction of furniture

## IMPORTS

⚡ Deposits preceded by this symbol are temporary imports from a non EU country. Their allocated price will be subject to VAT at 5.5 % (⚡) or 20% (⚡) in addition to legal costs. The VAT is recoverable in the event of re export outside the EU within one month on presentation of a customs document as evidence of reexport.

## EXPORTS

Customs formalities are required for sending works of art to countries outside of the European Union. The buyer must check the rules in force in the destination country before making a purchase.

There are no customs formalities for works of art to be delivered in France or other countries of the European Union. Outside of the European Union, customs rules will be those in force in the country of destination of the work.

## FEES

In addition to the hammer price, the buyer must pay a fee of 15% excluding VAT from 0 up to € 1 000 000, and 12% excluding VAT on amounts above € 1 000 001.

## PAYMENT

The sale is strictly carried out for payment in full. The buyer must pay the purchase price, which includes the amount of the hammer price, fees, and taxes, if any :

- By certified bank check in Euro
- By bank transfer in Euro
- By Visa or MasterCard with proof of identity
- In case of payment by American Express, a fee of 2.75% will be added.
- In cash in Euro up to an amount equal to or less than € 30,000

Cheques drawn on foreign banks will be accepted at the sole discretion of the managers of the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo.

If the acquisition is not paid in full, the item cannot be handed over to the buyer.

The transfer of ownership from the seller to the buyer occurs only after the Hôtel des Ventes de Monte-Carlo has received payment, including commission.

The Hôtel des Ventes de Monte-Carlo reserves the right to cancel the sale and file a claim to seek damages against the defaulting buyer in the absence of payment by the buyer, after formal notice has remained without answer, and after a month has passed since the bid was accepted by fall of the hammer.

## RIB HVMC

Code Banque	Code Guichet	Número de Compte	Clé RIB	Domiciliation	IBAN
15607	00064	60021664861	91	Banque Populaire Côte d'Azur CCBPMCM1XX	(International Bank Account Number) MC58 1560 7000 6460 0216 6486 191

# HVMC

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO  
MONTE-CARLO AUCTION HOUSE  
CHANTAL BEAUVOIS & FRANCK BAILLE

## VENTES DE PRESTIGE À MONACO DU 15 AU 24 JUILLET 2017

CAFÉ DE PARIS  
SALON BELLEVUE - MONACO

HÔTEL DES VENTES  
DE MONTE-CARLO  
QUAI ANTOINE 1<sup>ER</sup> - MONACO

YACHT CLUB DE MONACO  
QUAI LOUIS II - MONACO

**IMPORTANTS  
BIJOUX  
MONTRES  
DE COLLECTION**



**RENÉ BOIVIN**  
COLLECTION  
PRIVÉE  
DE BIJOUX DE  
LA MAISON BOIVIN



**PATEK PHILIPPE**  
QUANTIÈME  
PERPÉTUEL

**MAROQUINERIE  
DE LUXE  
ART RUSSE**



**ICONE**  
VIERGE  
DE WLADIMIR  
SAINT-  
PÉTERSBOURG,  
AVANT 1899  
H.: 71 CM  
L.: 52 CM



**HERMÈS  
PARIS**  
SACS «KELLY»

**ART  
MODERNE  
ARCHÉOLOGIE**



**BERNARD  
BUFFET**  
(1928-1999)  
HUILE  
SUR TOILE  
73 X 55 CM



**ART ROMAIN  
- DÉTAIL -**  
II<sup>E</sup> SIÈCLE AP J.-C.  
EXCEPTIONNELLE MOSAÏQUE  
COMPOSÉE DE 15 PANNEAUX  
LONGUEUR : 7 M

[WWW.HVMC.COM](http://WWW.HVMC.COM)

# HVMC

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO

## Motors

*"L'art de vivre la course"*

23 JUILLET  
2017



JEAN-PIERRE  
*Jarier*  
ANCIEN PILOTE FORMULE 1

SALES YACHT CLUB MONTE-CARLO

HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO  
10-12 QUAI ANTOINE 1<sup>ER</sup> - 98000 MONACO

[www.motors.hvmc.com](http://www.motors.hvmc.com) • +377 93 25 88 89

Contact : [ppjarierevents@monaco.mc](mailto:ppjarierevents@monaco.mc) • Tél : +33 06 07 93 11 91 • Tom BRAULT : +33 787 487 932

**poly  
idal**



***Sol pour l'automobile***



**ABB@U**  
M O N A C O

**Distributeur / Authorized dealer**

**+33 (0)6 62 00 00 00**

**Motorsport**



**best seller**

# *Notre expertise au service des collectionneurs*

Valeurs agréées pour assurances

Assistance à l'achat | Conseil et gestion d'actifs | Ventes aux enchères



*Expert Spécialisé*

Stéphane EYSSERIC  
Mobile : 06.15.22.01.91

*Nos agences :*

36 avenue de l'annonciade  
98000 MONACO

26 avenue de Cannes  
06400 CAGNES SUR MER

13 avenue Gutenberg  
04000 DIGNE LES BAINS

5 avenue des Alpes  
05000 GAP



# WOLFILMS

ADVERTISING - EVENT - CORPORATE - FEATURE FILM

A FILM PRODUCTION COMPANY / [WWW.WOLFILMS.FR](http://WWW.WOLFILMS.FR) / MONACO-NICE-CANNES



*L'Automobile*

**CLASSIC CARS CLUB**

MONACO - NICE - CANNES - FRÉJUS - SAINT TROPEZ

Nos savoirs faire regroupés dans un espace associatif au service de votre ancienne  
SÉCURISATION DES DOMAINES - RESTAURATION À LA CARTE - ENTRETIEN MÉCANIQUE COURANT  
GARDIENNAGE - MISE À DISPOSITIONS DE VOITURES ANCIENNES - ÉVÉNEMENTIEL CLUB

39 bis Boulevard Stalingrad, Impasse Miramar - 06300 Nice

[www.automobile-classiccc.com](http://www.automobile-classiccc.com)

+33(0)4 83 500 169



#lautomobileCCC



CARROSSERIE - MÉCANIQUE - SELLERIE - ENTRETIEN - BOUTIQUE EN LIGNE



## REPARATION DE VEHICULES DE PRESTIGE & RESTAURATION DE VEHICULES DE COLLECTION



**ANDRÉ LECOQ** créa la Carrosserie LECOQ en 1963 à Saint-Ouen, au nord de Paris. L'entreprise se spécialisa dans un premier temps dans la

réparation de voitures en polyester pour se tourner dès le début des années 70 vers la restauration de voitures anciennes ainsi que l'entretien et la réparation des voitures de prestige.

André LECOQ était un collectionneur passionné, avec un véritable culte de la perfection. Sa plus grande force résidait dans sa capacité à transmettre cette philosophie à ses équipes. Il quitta les ateliers en 2002 et s'éteignit en 2012.

En 2006, Max ALUNNI, fondateur et président du groupe des carrosseries ALBAX, reprend la Carrosserie LECOQ et lui donne un second souffle.

Dix ans plus tard, l'entreprise est décorée du label E.P.V. (Entreprise du Patrimoine Vivant). Cette récompense est décernée aux entreprises détenant « un patrimoine économique, composé d'un savoir-faire rare, renommé ou ancestral, reposant sur la maîtrise de techniques traditionnelles et de haute technicité ».

L'entreprise déménage à Bezons, dans le Val d'Oise en 2011 dans un atelier ultra moderne de **3500m<sup>2</sup>** comprenant des aires spécifiques pour le traitement de l'aluminium et les matériaux composites (fibre de verre, carbone et kevlar)

en plus de la carrosserie traditionnelle, de l'atelier de mécanique et de l'atelier de sellerie.

La Carrosserie LECOQ a récemment ouvert un nouvel atelier de haute technologie de **2800m<sup>2</sup>** à Mandelieu-La-Napoule, garantissant les mêmes qualités de service que l'atelier parisien sur la Côte d'Azur.

Ces installations technologiques de pointe permettent également à la maison d'être le spécialiste de référence des véhicules modernes de prestige et des supercars réalisés en aluminium tels que Ferrari, Lamborghini, Jaguar, Land Rover, Bentley, Rolls Royce, Maserati, Aston Martin, Lotus, McLaren, Mercedes-Benz, Porsche et Tesla ainsi que les nouvelles Alpine et Honda NSX. ●



La Carrosserie LECOQ entretient vos automobiles de prestige dans des ateliers d'exception.

Elle vous propose à présent d'en prendre soin au quotidien grâce à sa gamme de produits d'entretien premium. À cette occasion, l'entreprise eu le plaisir de collaborer avec Damien Béal, un créateur maroquinier français, pour dessiner et confectionner une sacoche prévue à leur rangement, en toute sobriété et élégance.

Allez découvrir la gamme sur le site : [www.lecoq-carrosserie.com](http://www.lecoq-carrosserie.com)

**LECOQ Paris** 105 bis Rue Casimir Perier - 95870 Bezons

Tél : 01.34.11.34.11 Fax : 01.34.11.11.30 [carrosserie@lecoq-paris.com](mailto:carrosserie@lecoq-paris.com)

**LECOQ Riviera** 830 Av. de Saint-Exupéry - 06210 Mandelieu-La-Napoule

Tél : 04.22.46.02.02 Fax : 04.93.93.87.32 [carrosserie@lecoq-riviera.com](mailto:carrosserie@lecoq-riviera.com)

[www.lecoq-carrosserie.com](http://www.lecoq-carrosserie.com) / [f lecoq.carrosserie](https://www.facebook.com/lecoq.carrosserie) / [@CarrosserieLecoq](https://www.instagram.com/CarrosserieLecoq) / [t @LecoqParis](https://twitter.com/LecoqParis)



Entreprise  
du Patrimoine  
Vivant



Intérieur Aston Martin - 2L 15/98 TOURER Chassis long - 1937 - Lot 148

**HVMC**  
HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO *Motors*



HÔTEL DES VENTES DE MONTE-CARLO

10-12 QUAI ANTOINE 1<sup>ER</sup> - 98000 MONACO

[www.hvmcmotors.com](http://www.hvmcmotors.com)