

BOULE

- M O N A C O -

AUTOMOBILES DE PRESTIGE
MOTORCARS

21 JUILLET - JULY 21ST, 2016

ESPACE FONTVIEILLE - MONTE CARLO



PUBLIC AUCTION
ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

BOULE

- M O N A C O -

S.A.M. au capital de 525.000 €

2 avenue Henri Dunant - MC-98000 Monaco - Principauté de Monaco

Téléphone 00 377 97 77 61 54 - Fax 00 377 93 50 61 50

Email contact@boule-auctions.com

www.boule-auctions.com

VENTE AUX ENCHÈRES - PUBLIC AUCTION - ASTA AUTOMOBILES DE PRESTIGE

par le ministère de Maître Escaut-Marquet
Huissier à Monaco

21 JUILLET - JULY 21ST, 2016 MONTE CARLO

JEUDI 21 JUILLET 2016 À 17.00 HEURES - 5.00PM
ESPACE FONTVIEILLE - CHAPITEAU
5 AVENUE DES LIGURES - 98000 MONACO

EXPOSITION DES LOTS - VIEWING

Du mardi 19 (14 heures) au jeudi 21 juillet

Espace Fontvieille - Chapiteau
5 avenue des Ligures - 98000 Monaco
(proche Héliport de Monaco)
de 11h00 à 20h00

ENCHÈRES PAR INTERNET - ONLINE BIDDING

Si vous ne pouvez pas assister à la vente, vous pouvez participer en direct sur internet. Connectez-vous sur le site www.boule-auctions.com ou www.drouotlive.com
En quelques étapes simples et après enregistrement vous pourrez participer à la vente comme si vous étiez dans la salle, de n'importe où dans le monde, à partir de votre ordinateur.

You can participate to this auction by internet with our bid live system.

Connect to our website www.boule-auctions.com or www.drouotlive.com

After registering you will be able to participate to the auction, live, from anywhere in the World.

ENCHÈRES PAR TÉLÉPHONE TELEPHONE BIDDING

Vous pouvez enchérir par téléphone pendant la vente. Contactez-nous 48 heures avant la vente.

We offer telephone bidding during the auction.

Please contact us 48 hours prior to the sale.

E possibile partecipare all'asta anche telefonicamente. Contattateci 48 ore prima dell'asta.



CONDITIONS DE VENTE

Les présentes conditions sont applicables aux ventes aux enchères effectuées par BOULE SAM à Monaco et seront applicables mutatis à toute vente privée.

1 Dans ces conditions, les mots et expressions ci-dessous auront le sens suivant :

1.1 - " Boule " - BOULE SAM ;
1.2 - " Catalogue " - Toute publicité, brochure, liste des prix et autres publications ;
1.3 - " Le prix d'adjudication " - Le prix en Euros auquel le lot est adjugé à l'acheteur ;
1.5 - " Lot " - Tout article déposé avec l'intention qu'il soit vendu aux enchères ;
1.6 - " Prix d'achat " - Le prix d'adjudication plus tous frais. TVA, frais additionnels et dépenses en euros dus par un acheteur en défaut.
1.7 - " TVA " - Taxe sur la valeur ajoutée.

1.8 - Les lots marqués  ont été confiés par un propriétaire extra-communautaire. Les acheteurs devront acquitter la TVA au taux en vigueur en sus des enchères qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente, à défaut de quoi cette TVA ne pourra être remboursée.

2 Boule vend au titre de mandataire pour le vendeur et n'est aucunement responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

3 Les acquéreurs potentiels sont invités à examiner les biens pouvant les intéresser avant la vente. Boule se tient à leur disposition pour leur fournir des rapports sur l'état des lots.

4 Les descriptions des lots dans les catalogues et étiquettes, les rapports et les annonces et indications verbales par Boule ne sont que sa perception du lot et ne sauraient en aucun cas constituer la preuve d'un fait.

5 Les indications données par Boule sur l'existence d'une restauration, d'un accident ou autre affectant un lot ne sont données que pour faciliter l'inspection du lot par l'acquéreur potentiel et restent soumises à son appréciation personnelle ou à celle de son expert. L'absence d'indication d'une restauration ou d'un incident que ce soit sur le catalogue, les étiquettes, un rapport ou verbalement, n'implique nullement qu'un bien soit exempt de tout défaut, présent, passé ou réparé. L'indication d'un défaut n'implique pas l'absence de tout autre défaut.

6 Les estimations sont fournies à titre indicatif et ne peuvent être considérées que le bien sera vendu au prix estimé ou dans la fourchette. Elles ne sont pas une garantie.

7 Les acquéreurs potentiels sont invités à se faire connaître auprès de Boule avant la vente afin de procéder à l'enregistrement de leurs données personnelles. Boule se réserve le droit de demander à tout acquéreur potentiel de justifier de son identité ainsi que de ses références bancaires et d'effectuer un dépôt.

8 Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler immédiatement et personnellement le prix d'adjudication augmenté des frais à charge de l'acheteur et tous les impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur agit pour son propre compte sauf indication préalable à la vente et acceptée auprès de Boule de sa qualité de mandataire pour un tiers.

9 Le mode normal pour enchérir est d'être présent dans la salle. Toutefois Boule offre gracieusement la possibilité d'enchérir par téléphone à tout acquéreur potentiel qui en aura fait la demande et qui aura été acceptée. Boule ne pourra en aucun cas engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie ou de mauvaise qualité. Boule se réserve le droit d'enregistrer la communication. Les enregistrements seront conservés jusqu'à règlement complet et sans réserves du lot.

L'acquéreur potentiel a aussi la possibilité d'adresser avant la vente à Boule un ordre écrit. En cas d'offres écrites identiques le premier ordre reçu sera pris en compte. En cas d'offre identique à une enchère en salle, l'ordre venant de la salle sera prioritaire.

10 La loi monégasque ne permet pas de fixer un prix minimum, dit " prix de réserve ". En conséquence, Boule, afin de garantir les intérêts du vendeur, pourra enchérir au nom et pour le compte du vendeur et racheter le lot dans le cas où les autres enchères ne seraient pas égales ou supérieures au montant arrêté d'un commun accord entre le vendeur et Boule (" le prix minimum d'adjudication "). Si aucun prix minimum d'adjudication n'a pas été arrêté entre Boule et le vendeur, la responsabilité de Boule ne sera en aucun cas engagée si le lot se trouve être adjugé à un prix inférieur à l'estimation basse du lot figurant au catalogue.

11 Boule se réserve le droit, à son entière discrétion de refuser une enchère, de diviser tout lot, de réunir deux ou plusieurs lots, de retirer de la vente aux enchères tout lot en cas de conflit, de remettre à nouveau tout lot à la vente et d'augmenter les enchères comme il lui convient.

12 Sous réserve de la personne dirigeant la vente pour Boule l'adjudicataire sera la personne ayant porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit supérieure au prix minimum d'adjudication. Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot "adjugé" ou équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.

13 Les enchères sont portées en euros. Toutes indications en devises ne sont faites qu'à titre indicatif et les erreurs de conversion ne pourront engager la responsabilité de Boule.

14 En sus de la vente l'adjudicataire ou acheteur devra acquitter par lot et par tranche les commissions et taxes suivantes :

14.1. Automobiles : 22% + TVA au taux en vigueur

14.2. Automobiles :

18% + TVA au taux en vigueur de 1 à 50.000 €

16% + TVA au taux en vigueur de 50.001 à 500.000 €

12% + TVA au taux en vigueur au dessus de 500.000 €

15 Les véhicules sont vendus en l'état. Les descriptions données par Boule ne le sont qu'à titre indicatif. Seule l'authenticité en tenant compte des réserves apportées à la description est garantie. Aucune réclamation ne pourra être faite après l'adjudication.

16 Les acquéreurs sont réputés avoir pris connaissance des documents concernant chaque véhicule, notamment le contrôle technique. Toutefois des véhicules peuvent être vendus sans contrôle technique en raison de leur âge, de leur état non roulant ou de leur caractère de compétition. Les véhicules provenant de l'étranger sont présentés sans contrôle technique monégasque ou français.

17 Le changement d'immatriculation des véhicules est à l'entière charge et à la seule responsabilité de l'acquéreur, notamment dans le respect des délais légaux.

18 Il est de la responsabilité de l'acquéreur de faire assurer le véhicule dès l'adjudication prononcée. Il ne pourra recourir contre Boule dans l'hypothèse du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot après l'adjudication. L'indemnisation qu'il recevrait de l'assureur de Boule serait avérée insuffisante.

19 L'enlèvement des véhicules devra être réalisé par les acquéreurs dans les 24 heures suivant la vente après règlement intégral. Passé ce délai les véhicules pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de transport, de stockage et d'assurance de l'adjudicataire.

20 Les automobiles françaises de plus de 75 ans sont soumises à une licence d'exportation en cas de sortie de la CEE.

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

22 Le règlement doit être fait par chèque monégasque ou français, virement ou espèces selon les règles en vigueur pour les ressortissants français ou étrangers.

23 Les indications personnelles indiquées au procès verbal de la vente et sur le bordereau d'adjudication sont celles données par l'acquéreur. Toute fausse indication n'engage que la responsabilité de l'acquéreur.

24 La livraison du lot n'interviendra qu'après paiement intégral du prix, des frais et taxes. En cas de règlement par chèque Boule se réserve un délai de 8 jours après encaissement pour la livraison. A défaut de paiement par l'adjudicataire et après mise en demeure restée infructueuse le bien est remis à la vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant. Boule se réserve alors le droit de demander à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de 5 points, de rembourser les coûts engendrés par sa défaillance et de rembourser la différence entre son prix d'adjudication et le nouveau pris d'adjudication lors de la remise en vente.

25 L'Etat monégasque dispose d'un droit de préemption.

26 Toute transaction soumise aux présentes conditions et toute question y attenante seront réglées par la loi monégasque et toutes les parties concernées se référeront à la juridiction non exclusive des tribunaux monégasques.

27 Les droits de reproduction de tout écrit et illustration se référant aux lots seront et resteront en tout temps propriété absolue de Boule et ne pourront être utilisés même partiellement par toute personne sans consentement écrit préalable de Boule.

28 Boule se trouve avoir la qualité de mandataire de son mandant qui l'aura autorisé à vendre un ou plusieurs lots. En cette qualité, ni Boule ni l'huissier ne seront parties au contrat liant leur mandant, le vendeur, à l'acquéreur ; la responsabilité de Boule ou de l'huissier ne pourra donc pas être recherchée si l'une des parties à ce contrat n'exécute pas l'une quelconque de ses obligations.

29 La vente ainsi que ces conditions sont expressément régies par le droit monégasque. Tout litige relatif à la vente ou à ces conditions sera soumis à la juridiction des tribunaux monégasques. En cas de conflit entre la version française et les versions en langues étrangères des conditions la version française fera foi.

TERMS OF SALE

Definitives terms of sale are in French..

1 In the following conditions

Boule represents BOULE S.A.M.
Catalogue is for any written brochure
Hammer price is in euros
Lots with  are subject to an additional import VAT tax.

2 Boule is an operator of voluntary auction sales and acts as an agent of the seller who contracts with the buyer.

3 Buyers are invited to examine any goods in which they may be interested before the auction.

4 Descriptions of the lots in the catalogues, reports, labels and verbal statements are only the expression by Boule of their own perception of the lot and cannot constitute a proof of fact.

5 The statements made by Boule about any restoration, accident or specificity concerning a lot is only made to facilitate the inspection by the buyer but his decision remains to his personal or his expert appreciation. The absence of statement relating to a restoration or an accident in the catalogue, reparts, labels or orally does not imply that the lot is exempt from any repair. The indication of any repair does not imply the absence of an other one.

6 Estimations are indicative.

7 Potential buyers are invited to present themselves to Boule before the auction to proceed to the registration of their personal identity record. Boule reserves the right to ask for the justification of the identity as well as bank references and deposit.

8 Any bidder agrees to pay personally and immediately the hammer price increased by the buyer's premium, the costs and the taxes. Any bidder acts for himself except when prior notification to Boule is given that he acts as an agent on the behalf of a third party.

9 The usual way to bid is to be present in the auction room. However Boule provide the possibility to bid by phone to any bidder previously accepted. Boule is not responsible if the telephone contact is not made for any reason. Conversation can be registered and kept until full payment of the lot. Bidders can also send written bids. In case of two identical written bids the first received by Boule will be taken in consideration. In case of equal bid with a bidder in the saleroom, priority will be given to the saleroom.

10 In the case of " the minimum price of adjudication" is not reached Boule can represent the seller until this price is reached.

11 Boule will conduct the sale at their discretion with the right to refuse a bid, to combine or divide lots, to change the order of the sale. Boule will increase the bids at their discretion.

12 Subjected to the person who is conducting the auction for Boule the successful bidder will be the bidder who have made the highest bid. The hammer will mark the end of the bids and the pronunciation of the word "adjudge" or any equivalent word will act the conclusion of the purchase contract between the seller and the buyer.

13 Bids are in euros, Any indications in an other currency are indicative and Boule is not responsible for errors of conversion.

14 In addition to the hammer price the buyer will have to pay the following cost and taxes :

14.1. Automobilia : 22% + current VAT

14.2. Automobiles :

18% + current VAT from 1 to 50.000 €

16% + current VAT from 50.001 to 500.000 €

12% + current VAT over 500.000 €

15 Vehicules are sold in their current condition. Descriptions given by Boule are only indicative. Only the authenticity of the vehicle is guaranteed. No complaint will be accepted once the sale by auction is pronounced.

16 Bidders have read all documentation relative to vehicules including the technical inspections. However some vehicules may be sold without technical inspection due to their age, their non circulating condition or the competition aspect. Vehicules issued from foreign countries will be presented without the Monegasque or French technical inspection.

17 The change of the registration of vehicules is under the entire responsibility of the buyer.

18 The lot must be insured by the buyer immediately after the purchase. Boule is not responsible for any damage, loss, accident. The compensation received from the insurer of Boule would be insufficient.

19 The removal of vehicules must be in the 24 hours following the auction after full payment. After this delay the vehicules will be transported in a storage place. Transport and storage will be at the charge of the buyer.

20 Vehicules of over 75 years with French title are subject to an export licence.

21 Payment of the lot must be immediate including costs, taxes and fees including if the vehicle is subject to an export licence.

22 Payment must be made by bank transfer, Monegasque or French cheque or cash according to the rules.

23 Personal indications on the invoice and official papers are from the bidder. Any mistake or false indication is under the responsibility of the buyer.

24 Delivery of the lots will be after full payment of the invoice including costs and taxes. In the case the payment is done by cheque Boule reserves will have the possibility to delay the delivery until the full payment by the bank. In case of non payment the lots will be re-auctioned. Boule will have the right to ask to the defaulting buyer interests at the legal right augmented of 5 points and the difference between the initial hammer price and the new hammer price.

25 The State of Monaco has the right of pre-emption.

26 These terms of sale are governed by the law of the Principality of Monaco.

27 The copyright of the descriptions and pictures is the property of Boule.

INTERNET BIDDING

Vous pouvez enchérir en direct sur internet.

Deux possibilités :

**BOULE LIVE
DROUOT LIVE**

BOULE LIVE

1. Veuillez vous connecter sur notre site
www.boule-auctions.com

2. Cliquez sur l'onglet LIVE

3. Enregistrez-vous

4. Après vérification vous recevrez un email de confirmation.

5. Connectez-vous au moment de la vente pour enchérir live.

DROUOT LIVE

1. Connectez-vous sur le site
www.drouotlive.com

2. Positionnez-vous sur la vente BOULE (classement par date de vente)

3. Enregistrez-vous

4. Après vérification vous recevrez un email de confirmation.

5. Connectez-vous sur le site DROUOTLIVE à la vente en live pour enchérir.

JEWELS

PUBLIC AUCTION

ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

JULY 27TH, 2016

HÔTEL HERMITAGE - MONTE CARLO



HERMÈS

PUBLIC AUCTION
ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

JULY 27TH, 2016
HÔTEL HERMITAGE - MONTE CARLO



WATCHES

PUBLIC AUCTION

ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

JULY 28TH, 2016

HÔTEL HERMITAGE - MONTE CARLO



ORDRE D'ACHAT - ABSENTEE BID FORM

VENTE AUX ENCHÈRES - AUCTION

AUTOMOBILES

21 JUILLET - JULY 21ST - 2016

BOULE

- M O N A C O -

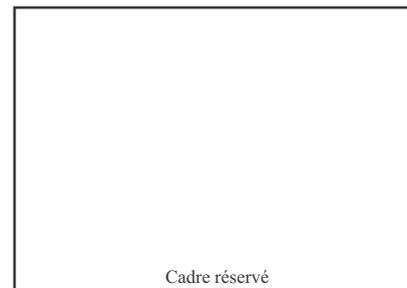
2 avenue Henri Dunant - BP 282
MC - 98000 Monaco - Principauté de Monaco
contact@boule-auctions.com

NOM - NAME _____

ADRESSE - ADDRESS _____

TÉLÉPHONE _____ FAX _____

E-MAIL _____



Après avoir pris connaissance des conditions de vente du catalogue, j'autorise BOULE à acheter pour mon compte les lots suivants aux prix maxima indiqués (ne comprenant pas les frais d'acheteur).

In accordance with your sale conditions, please bid for me up to my limits (buyer's premium is not included).

Dopo aver preso conoscenza e accettato le condizioni di vendita del catalogo, autorizzo la Maison Boule ad acquistare per mio conto i lotti seguenti ai prezzi massimi indicati (i quali non comprendono le spese dell'acquirente)

DATE _____

SIGNATURE _____

N° LOT	DESCRIPTION	PRIX OFFERT €*

N° LOT	DESCRIPTION	PRIX OFFERT €*

** Le prix offert ne comprend pas les frais d'acheteur
- Nous vous remercions de bien former vos chiffres pour éviter toute erreur de lecture -*

CORRESPONDANCE - NOTES



Prochaine vente en préparation Contactez-nous

BOULE @ LIVE

ENCHÈRES PAR INTERNET

Si vous ne pouvez pas assister à la vente, vous pouvez participer en direct sur internet.

Connectez-vous à **DROUOT@LIVE**, sur le site

www.boule-auctions.com ou www.drouotlive.com

En quelques étapes simples et après enregistrement vous pourrez participer à la vente comme si vous étiez dans la salle, de n'importe où dans le monde, à partir de votre ordinateur.

BUREAUX

MONACO

BOULE
2 avenue Henri Dunant
MC - 98000 Monaco
Principauté de Monaco
Tél. +377.97.77.61.54
Fax. +377.93.50.61.50

PARIS

BOULE
10 rue de la Grange Batelière
F-75009 Paris
France
Tél. +33 (0)1.40.22.60.04
Fax. +33 (0)1.40.22.06.12

EXPERTS, SPÉCIALISTES & CONSULTANTS

PHILATÉLIE

Stéphane BOULE
Expert près la cour d'appel de Paris
philatelie@boule-auctions.com

NUMISMATIQUE

Maxime MEGRET-MERGER
numismatique@boule-auctions.com

MONTRES & HORLOGERIE

Frédéric BOTBOL
montres@boule-auctions.com

BIJOUX & ORFÈVRE

Romano FERETTI
bijoux@boule-auctions.com

AUTOMOBILES

Alexandre FAUCHER
contact@boule-auctions.com

LIVRES, MANUSCRITS &

CARTES GÉOGRAPHIQUES
livres@boule-auctions.com

FOREIGN REPRESENTATIVES FOR WATCHES

IN NEW YORK

Seth LARRABURE
+1.917.859.7474

IN HONG KONG

Marc DJUNBUSHIAN
+852.6402.6771

SERVICES

VENTE ET COMPTABILITÉ

Anastasiya NYZHALSKA
anastasiya@boule-auctions.com

PHOTOGRAPHIE

Eric REINARD
ericreinard@gmail.com

BOULE LIVE & INFORMATIQUE

Stéphane MOREL
smorel@boule-auctions.com

SITES INTERNET ET EMAILS

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX

contact@boule-auctions.com

www.boule-auctions.com



Expertise

Vos montres et pièces d'horlogerie pourront faire l'objet d'expertises sur place suite à la conférence sur la gemmologie ou pendant toute la durée de présentation des lots de notre vente.

Automobilia



1

1912 - 2^{ème} Rallye de Monaco

Plaque en argent avec mention Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco dont le vainqueur fut Jean Beutler sur Berliet 16HP.

Janvier 1912. Signée Szirmaï. (PB 146,50g).

La plaque du 1^{er} rallye de 1911 n'existe pas. Il s'agit de la première plaque émise en Principauté pour le Rallye.

Extremely rare silver badge from the second Monaco Rallye in 1912.

It is the first badge issued in Monaco for the rallye.

Estimation : 500 - 800 €



2

1951

XXI^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1951 XXI Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



3

1952

XXII^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1952 XXII Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



4

1953

XXIII^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1953 XXIII Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



5

1954 - XXIV^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1954 XXIV Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



6

1956 - XXVI^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1956 XXVI Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



7

1957 - XXVII^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1957 XXVII Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



8

1958 - XXVIII^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1958 XXVIII Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



9

1978 - 46^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1978 46th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



10

1980 - 48^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1980 48th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



11

1981 - 49^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1981 49th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



12

1982 - 50^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1982 50th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



13

1984 - 52^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1984 52nd Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



14

1985 - 53^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1985 53th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



15

1986 - 54^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1986 54th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



16

1987 - 55^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1987 55th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 200 - 400 €



17

1988 - 56^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1988 56th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



18

1989 - 57^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1989 57th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



19

1991 - 59^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1991 59th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



20

1992 - 60^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1992 60th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



21

1993 - 61^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1993 61st Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



22

1994 - 62^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1994 62nd Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €

23

1995 - 63^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1995 63rd Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



24

1996 - 64^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1996 64th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



25

1998 - 66^{ème} Rallye de Monaco.

Plaque émaillée de concurrent au rallye.

A 1998 66th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge.

Estimation : 150 - 300 €



26
2011 - 100^{ème} Rallye de Monaco.
 Centenaire du rallye de Monaco.
 Plaque émaillée de concurrent au rallye dans son écrin d'origine.
A 2011 100th Monte Carlo Rallye enamel competitor's car badge in its original box.
 Estimation : 200 - 300 €



27
 Ensemble de 10 plaques émaillées de rallyes (Interlaken 1950, Rallye Soleil Cannes, Tour de France Auto Nice à Nice, Sestriere 1953, Wiesbaden 1954, Tulipen Rallye 1953, Challenge Kleber-Colombes, Lisbonne 1952) et de deux plaques d'écuries (Ecurie Internationale Cote d'Azur et Ecurie de Nice).

Set of 11 enamel badges from different international rallyes.
 Estimation : 500 - 900 €



28

LANTELMEZ.

Rallye International Automobile Monaco mars 1924.

Superbe affiche lithographique originale en couleurs.
Bonne condition, infimes déchirures en marges sans importance.

Dimensions : 120 x 79 cm.

A very fine and rare 1924 Rallye original poster.

Estimation : 3.000 - 5.000 €

MONACO

19 AVRIL 1931



-FALUCCI- 50

Imprimerie Monégasque, 4, Rue des Lilas à MONTE-CARLO

29

Robert FALCUCCI (1900-1989).

3^{ème} Grand Prix Automobile Monaco 19 avril 1931.

Rarissime affiche lithographique originale en couleurs.

Bonne condition, petite déchirure sans manque de papier. Dimensions : 120 x 79 cm.

A very fine and rare 1931 Grand Prix original poster.

Estimation : 4.000 - 5.000 €



30

1955 - XIII^{ème} Grand Prix de Monaco.

Programme officiel du XIII^{ème} Grand Prix Automobile de Monaco, 22 mai 1955.

13th Grand Prix official program.

Estimation : 200 - 400 €

35

1970-1979 - Grand Prix de Monaco.

Ensemble des 10 programmes officiels des Grands Prix de Monaco courus dans la décennie.

Set of 10 Grand Prix official programs.

Estimation : 300 - 500 €

31

1956 - XIV^{ème} Grand Prix de Monaco.

Programme officiel du XIV^{ème} Grand Prix Automobile de Monaco, 13 mai 1956.

14th Grand Prix official program.

Estimation : 200 - 400 €

36

1980-1989 - Grand Prix de Monaco.

Ensemble des 10 programmes officiels des Grands Prix de Monaco courus pendant la décennie avec les règlements des années 1983, 1984, 1985, 1986, 1987, 1988.

Set of 10 Grand Prix official programs and 6 reglements.

Estimation : 300 - 400 €

32

1957 - XV^{ème} Grand Prix de Monaco.

Programme officiel du XV^{ème} Grand Prix Automobile de Monaco, 19 mai 1957.

15th Grand Prix official program.

Estimation : 150 - 250 €

37

1959-1961 - Grand Prix de Monaco junior.

Ensemble de 3 programmes officiels des 3 premiers Grands Prix junior courus en 1959, 1960 et 1961.

Set of 3 Grand Prix Junior official programs.

Estimation : 100 - 200 €

33

1958 - XVI^{ème} Grand Prix de Monaco.

Programme officiel du XVI^{ème} Grand Prix Automobile de Monaco, 18 mai 1958.

15th Grand Prix official program.

Estimation : 200 - 400 €

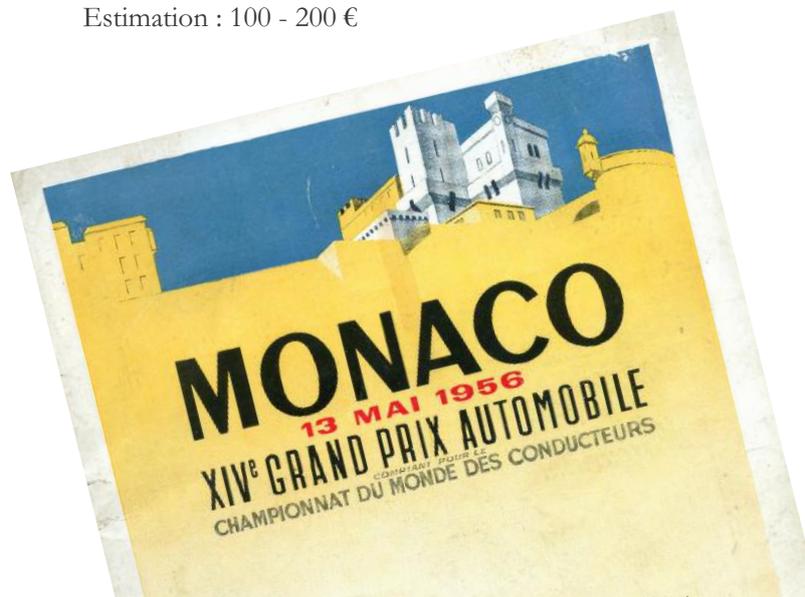
34

1962-1969 - Grand Prix de Monaco.

Ensemble de 5 programmes officiels des Grands Prix de Monaco des années 1962, 1963, 1964, 1965, 1969.

Set of 5 Grand Prix official programs (1962, 1963, 1964, 1965, 1969).

Estimation : 400 - 600 €



Index

38. Junior AC Cobra
39. Junior Ferrari California
40. Fiat 500 Type 110F - 1968
41. Volkswagen Golf I cabriolet
Bel Air - 1993
42. Peugeot 205 Roland Garris - 1991
43. Ferrari Mondial T - 1991
44. Mercedes 190 2.5 16 - 1991
45. Citroën SM Carburateurs - 1972
46. Panther Kallista - 1986
47. Austin Healey Sprite MK IV - 1969
48. Triumph TR6 - 1974
49. Lancia Delta HF Intégrale 16v - 1988
50. Porsche 930 Cabriolet - 1987
51. Ford Mustang Fastback Racing - 1966
52. Mercedes 230 SL Pagode - 1965
53. Maserati Bora 4.7 - 1974
54. Porsche 993 Targa - 1998
55. Porsche 356 Pre-A Speedster - 1957
56. Ford Mustang - 1966
57. Lancia Delta HF Intégrale 16v - 1988
58. Merlin Barquette - 1990
59. De Sanctis 850 - 1970
60. Ferrari 308 GTB
Carburateurs / Carter Secco - 1980
61. Mercedes 280 SL R107 - 1983
62. Jaguar Type E Coupé
Série 3 V12 - 1973
63. Mini Cabrioni Monte Carlo - 1992
64. Smart Crossblade - 2003
65. Porsche 997 GT3 RS 4.0 - 2010
66. Porsche 991 GT3 RS - 2015
67. Ferrari 308 GT4 - 1977
68. Maserati Quattroporte III 4.9 - 1983
69. Lamborghini Espada S1 - 1970
70. Ferrari 328 GTS - 1985
71. Jensen Interceptor S2 - 1971
72. Jaguar Type E 4.2 Cabriolet - 1968
73. Chevrolet Bel Air - 1957
74. Lamborghini LM002 - 1987
75. Lancia Fulvia HF 1600 - 1971
76. Fiat 124 Spider - 1971
77. Fiat 500 Type D - 1964
78. Alfa Romeo Giulia Super 1600 - 1972
79. Alfa Romeo Spider 2000 S4 - 1990
80. Porsche 911 2.2 S - 1970
81. Volkswagen Combi T1
21 fenêtres - 1964
82. Fiat 600 Jolly Replica - 1982
83. Lancia Thema 8.32 - 1988
84. Mercedes AMG Hammer
6.0 DOHC - 1990
85. Ferrari Testarossa
Monospecchio - 1985
86. Jaguar XK 140 Barn find - 1956
87. Aston Martin DB5 Vantage - 1964
88. Bentley Azure - 1998
89. Ferrari 575 M F1 Maranello - 2003
90. Ferrari 355 Challenge - 1996
91. Ferrari 360 Modena - 2002
92. Ferrari 365 GTB / 4 Daytona - 1969
93. Renault Clio V6 Phase 1 - 2002
94. Ferrari 360 Modena Spider - 2002
95. Lamborghini Murcielago - 2003

Automobiles



Junior AC Cobra



Lot 38

Si la Cobra est aussi intimidante voire dangereuse que le serpent dont elle a pris le nom, sa lointaine cousine miniature présentée ici n'en garde que la ligne, superbe, mais aucun des dangers... et elle ravira tous les jeunes pilotes en devenir qui auront l'ivresse de la conduite sans le parfum de soufre et de gomme brûlée!

Grâce à son moteur thermique, ses trains triangulés à amortisseurs coaxiaux et ses freins Brembo, cette superbe évocation est aussi sérieusement réalisée que craquante à regarder.

Estimation : 9.000 - 12.000 €

If the Cobra is as much intimidating even dangerous as the snake she took the name, her miniature distant cousin presented here only keeps her line, superb but not the danger... she will delight all young becoming pilots who will only get pleasure to drive without perfume of burned sulfur and rubber.

Thanks to her four stroke engine, her triangulated trains with coaxial dampers and her Brembo brakes, this superb evocation is as seriously made than cute to admire.



Junior Ferrari



Lot 39

De Roger Vadim à Alain Delon la Ferrari California 1^{ère} du nom a transporté les plus grandes stars de la planète... réalisée ici en échelle réduite, elle offrira les meilleurs souvenirs et le plus bel avenir aux très jeunes amateurs de belles automobiles, ainsi qu'à leur parents!

Grâce à son moteur thermique, ses trains triangulés à amortisseurs coaxiaux et ses freins Brembo, cette superbe évocation est aussi sérieusement réalisée que craquante à regarder.

Estimation : 9.000 - 12.000 €



From Roger Vadim to Alain Delon, the Ferrari California – number one in this name- conveyed most important people in the world...made here on the reduced scale, she will offer best memories and future to young amateurs of nice cars, as well as their parents!

Thanks to her four stroke engine, her triangulated trains with coaxial dampers and her Brembo brakes, this superb evocation is as seriously made than cute to admire.



Fiat 500 - Type 110F

Découvrable - 1968

Carte grise française
French title



Lot 40

Les origines de la Fiat 500 remontent à 1936 lorsque apparut le modèle Topolino dessiné par Dante Giacosa. Modèle abandonné en 1954, la 500 ressuscite au mois de juin 1957 avec la présentation de la Nuova 500, version due au même ingénieur. La 500 doit permettre de mettre sur 4 roues toute l'Italie qui se déplace encore énormément en 2 roues.

Notre Modèle est une 500 type 110F équipée du toit ouvrant d'origine. Avec le changement de la législation, la 500 D se mue en 500 F, se dotant de portières ouvrant "dans le bon sens". En même temps, la surface vitrée est augmentée grâce à un pare-brise plus haut, les baguettes chromées latérales et de capot sont supprimées et les feux arrière changent une nouvelle fois pour adopter leur forme définitive.

Si extérieurement peu de choses semblent avoir changé, les modifications, parfois minimes, sont très nombreuses à tous les niveaux (carrosserie, équipement, mécanique) et presque plus aucune pièce n'est commune aux 500 D.

Estimation : 6.000 - 10.000 €

The origins of the Fiat 500 date back to 1936 when appeared the Topolino model designed by Dante Giacosa. This model having been abandoned in 1954, the 500 resurrected in the month of June 1957 with the presentation of the Nuova 500, version attributed to the same engineer. The 500 changed the entirety of Italy to 4 wheels which was still heavily moving around on 2 wheels!

Our model is a type 500 110F equipped with its original sunroof. With the change of legislation, the 500 D transforms into the 500 F, providing doors opening "in the good sense." At the same time, the glazed surface is increased thanks to a raised windshield, the side chrome baguettes and hood are deleted and the rear lights change again to adopt their final form.

If externally little things seem to have changed, the changes, sometimes minimal, are very many at all levels (bodywork, equipment, mechanical) and almost no piece is common to 500 D.





Volkswagen Golf I

Cabriolet Bel Air - 1993

Lot 41

Née en 1974 sous les traits de crayon de Giugiaro mais envisagée bien avant, la VW Golf a pour dure mission de remplacer le modèle phare et fondateur de VW : la Coccinelle... le tout en pleine crise pétrolière. La Golf 1 berline ne sera déclinée en cabriolet qu'en 1979. Surnommée par ses concepteurs "le panier de fraises" (du fait de la présence de son arceau fixe) elle poursuivra sa carrière jusqu'en 1993 (soit près de 15 ans). Fabriquées pour VW chez Karmann, les Golf 1 Cab n'ont connu que très peu d'évolutions esthétiques dans leur carrière, si ce n'est en 1987 avec le passage des petits aux gros pare-chocs, appelés par abus de langage kit Karmann.



La Golf 1 Cabriolet, tous modèles confondus, a été produite en 388.522 exemplaires entre 1979 et mai 1993.

Notre véhicule est une première main et un des tous derniers produits puisque vendu neuf en juillet 1993 !

Elle fait partie de la série limitée BEL AIR, fabriquée pour la France à un total de 400 exemplaires. Le véhicule possédait comme base d'équipement la finition Quartet avec des options supplémentaires fournies en série. Ces séries pouvaient être badgées avec un logo "Bel Air" ou pas car celui-ci était collé directement par le concessionnaire livrant la voiture neuve à son client. C'est d'ailleurs pour cette raison que ces logos sont collés à des endroits souvent très différents.

Estimation : 5.000 - 10.000 €

Carte grise française

French title

Born in 1974 under the pencil strokes of Giugiaro but envisioned well before, the VW Golf has a tough mission to replace THE flagship model and founder of VW: the beetle... during a full-on oil crisis. The Golf 1 Berline will not be declined in cabriolet until 1979. Dubbed by its designers as "The Strawberry Basket" (Due to the presence of its fixed arch) it will continue its career until 1993 (nearly 15 years). Manufactured for VW at Karmann, Golf 1 CAB have known very little aesthetic developments in their career, other than in 1987 with the changing of small to large bumpers, called incorrectly Karmann kit. All 388,522 examples of the Golf 1 Cabriolet have been produced between 1979 and May 1993.



Our's is a first hand vehicle and one of the last sold in July 1993! It is part of the limited Bel Air series, manufactured for France with just a total of 400 examples. The vehicle possessed as the basis, equipment by Quartet with additional options provided in series. These series could be badged with a "Bel Air" logo or not because the latter was pasted directly by the dealer delivering the new car to his client. It is also for this reason that these logos are often glued to places that are highly varied.



Peugeot 205 Roland Garros 1991

Titre de circulation italien

Italian title

Lot 42

C'est en mai 1989 que paraît la 1^{ère} série de 205 siglée du tournoi parisien qui débute peu après. Ce sont 3550 exemplaires d'une berline 3 portes, dérivée de la XS, avec son moteur 1,4 litres de 85 chevaux, sa sellerie cuir/tissus spécifique, ainsi que ses décorations extérieures et sa peinture verte, qui seront mis à la vente. Le succès est immédiat ! L'année suivante, on lance donc une deuxième série de 6000 exemplaires à partir de mars 1990 !

En 1991, ce sont 4000 exemplaires (dont 1500 cabriolets) qui sont proposés aux clients avant que cette présentation ne devienne, pour les millésimes suivants, davantage une finition qu'une série spéciale. Un futur collector très accessible !!

Notre exemplaire présente un très faible kilométrage d'origine et est demeuré dans un excellent état de préservation et de présentation.

Estimation : 4.000 - 6.000 €



It was in May 1989 that the 1st of the 205 series was launched... sharing the name of the Parisian tournament that began just shortly afterwards! 3,550 models of the 3-Door Hatch (-back), derived from the XS, with its 1.4 L of 85 HP, its leather upholstery/specific fabrics, as well as its exterior ornamentation and green paint job, went on the market. Immediate success! The following year, it launched a second series of 6,000 models beginning in March 90!

In 1991, 4,000 models of this special series (including 1,500 convertibles) were offered to customers before the larger production of many thousands that followed.

Very interesting to future collectors!

Our vehicle has very little mileage and is in excellent condition.

Ferrari Mondial T

1991

Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 43

A ses clients frustrés de ne pas retrouver dans la 308 GTB/GTS ce qui avait fait le succès de la Dino / Ferrari 308 GT4, modèle homogène et complet (moteur et châssis réunis, habitacle logeable et lumineux), Ferrari proposa dès 1980 la Mondial, qui offrait les deux (petites) places arrières qui avaient disparues dans le remplacement de la GT4 par la GTB.



Ce modèle fût amené à suivre les évolutions des versions berlinette et spider: passage aux 4 soupapes par cylindre (1983), à la cylindrée de 3.2 (1985) puis 3.4 (1989), cette dernière évolution étant plus profonde: outre l'augmentation de puissance (300 cv à présent), la position du moteur est modifiée de 90 degrés et la boîte de vitesse devient transversale, donnant même son nom au nouveau modèle: MONDIAL T.

C'est cette dernière évolution, la plus aboutie, que nous proposons, dans la très classique combinaison rouge / cuir noir. Le kilométrage affiché, d'un peu plus de 16000 km est très faible, son entretien (en particulier les courroies de distribution) est à jour, a toujours été suivi et l'état général, tant intérieur qu'extérieur, est excellent.

Estimation : 40.000 - 50.000 €



To those clients who were frustrated not to find in the 308 GTB/GTS what made the success of the DINO/FERRARI 308 GT4, homogeneous and accomplished model – performing engine and chassis, spacious and bright interior- in 1980, Ferrari proposed the Mondial with two (small) back seats. As it was in the GT4 but no more in the GTB.

This model follows same evolution as Berlinette and Spider versions: 4 valves per cylinder (1983), cylinder 3.2 (1985) and then 3.4 (1989). This last evolution was more accomplished: besides the increase of the power (300hp now), the position of the engine is modified of 90 degrees and the gear becomes transversal. That explains why the new name of the car MONDIAL T.

This is the model we propose in its more classical configuration: Red/black leather.

Kilometers, around 16.000 is weak. Good service history, particularly camb belt up to date. Perfect internal and external condition.



**Mercedes 190 2.5 16
1991**







Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 44

En 1988, la guerre fait rage entre BMW et Mercedes. Pour contrer la déjà fabuleuse M3. Mercedes propose une version "gonflée" de sa 190, la 2.5 16 soupapes. Sous ses airs faussement gentils, les yeux avertis noteront des élargisseurs d'ailes, des pare-chocs et bas de caisses "ostentatoires", signes d'une probable voiture rapide, voire très rapide !



Effectivement, même si elle ne dispose pas d'un énorme moteur atmosphérique ou compressé comme Mercedes nous les propose aujourd'hui sur ses modèles sportifs, le petit 4 cylindres est au sommet de sa forme, car coiffé d'une culasse étudiée par Cosworth. Les chiffres parlent d'eux-mêmes : 204 chevaux à 6750 tours/minute, 240 Nm de 5000 à 5500 tours/minute, le 0 à 100 km/h avalé en 7.6 secondes ainsi qu'une vitesse maximale de 232 Km/h.

Elle dispose en outre d'une suspension pilotée, et les éléments aérodynamiques aident au Cx et Scx (0.32 et 0.61).

Notre exemplaire, d'une très belle teinte "Barolo red", affiche un kilométrage d'origine de 115000 km. Elle est restée entre les mains du même propriétaire depuis plus de 20 ans.

Estimation : 14.000 - 22.000 €



In 1988, the war is raging between BMW and Mercedes. To counter the already fabulous M3, Mercedes offers an "inflated" version of its 190, the 2.5 16 valves. Under its falsely friendly air, knowing eyes will take note of the extended wings, bumpers and bottom of the chassis "Ostentatious", signs of a fast car, or even incredibly fast car!!!

Indeed, even if it does not have a huge atmospheric or compressed engine like Mercedes has today on its sporty models, the small 4 cylinder is at the top of its form, because of wearing a cylinder head studied by Cosworth. The figures speak for themselves: 204 hp to 6,750 revolutions/minute, 240 nm from 5,000 to 5,500 r/m, 0 to 100m in 7.6 seconds and a maximum speed of 232 km/h.

It has in addition a controlled suspension, and its aerodynamic elements help the CX and SCX (0.32 and 0.61).

Our example, a very beautiful hue, displays a mileage of origin of 115,000 km and has remained in the hands of the same owner for over 20 years.





Citroën SM
Carburateurs - 1972





Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 45

La Citroën SM est une des dernières voitures françaises de grand tourisme (GT) héritière des réalisations "haute-couture" d'avant-guerre. Ce chef d'œuvre Citroën est l'aboutissement d'une évolution amorcée avec la Traction, poursuivie avec la DS et achevée grâce à l'utilisation de la mécanique Maserati, suite au rachat de l'officine italienne par Citroën.

La SM fut la vedette du salon de Paris de 1970.

Citroën avait compris qu'il manquait en France une descendante aux Delage, Delahaye et autres Facel Vega que la clientèle fortunée était en droit d'attendre.

La motorisation était historiquement connue comme le point faible des hauts de gamme Citroën. Cette fois, on retrouve une mécanique de la filiale Maserati récemment acquise, orfèvre en matière de moteurs, bénéficiant d'une image impressionnante grâce à un palmarès de course éblouissant. Maserati a mis spécifiquement au point un moteur V6 2.7 L pour la SM, qui équipera également la Merak et la Ligier JS2.

La Citroën SM a été conçue en moins de 2 ans alors qu'elle était et restera une véritable vitrine technologique.

Notre modèle de couleur Bleu de France, intérieur cuir fauve est équipé d'origine de la climatisation et totalise aujourd'hui 115000 kms. Il est resté plus de 20 ans dans la même collection.

Estimation : 15.000 - 25.000 €



The Citroën SM is one of the last French cars of Grand Tourism (GT) heiress of the achievements "haute-couture" of before the war. This work of art of Citroën is the culmination of a trend which began with the Traction, continued with the DS, and completed thanks to the use of Maserati mechanical systems, following the takeover of the Italian Officine by Citroën.

The SM was the star of the Salon de Paris in 1970.

Citroën had understood: it lacked in France a descendant to Delage, Delahaye and other Facel Vega that the wealthy clientele was entitled to expect.

The engine was known historically as the weak point in the high range Citroën. This time, there was the mechanical system of the Maserati subsidiary, recently acquired, a jewel in terms of an engine, and benefiting from an impressive image thanks to a record of dazzling racing. Maserati had put specifically a V6 engine 2.7 L for the SM, which will also equip the Merak and the Ligier JS2.

The Citroën SM had been designed in less than 2 years while it was and will remain a real technological showcase.

Our model of color is Blue of France with Fauve leather interior and is equipped with original air conditioning and totals today 115,000 kms. It has remained more than 20 years in the same collection.





Panther Kallista
1986





Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 46

La Panther Kallista est une automobile de loisirs du constructeur britannique Panther Westinds. La Kallista a été produite de 1982 à 1990. La carrosserie est en aluminium sur un châssis tubulaire.

Notre modèle est équipé du moteur FORD "Pinto" 2.0 carburateur.

Très typée "propulsion", sans assistance, fiable, la Panther Kallista est une automobile qui attire la sympathie sans être intimidante, tout cela pour un coût raisonnable...

Son état général est tout simplement proche du neuf et son colour scheme original ajoute à son originalité.

Estimation : 20.000 - 25.000 €



The Panther Kallista is an recreation automobile from the British manufacturer Panther Westinds. The Kallista was produced from 1982 to 1990. The bodywork is aluminum on a tubular chassis.

Our model is equipped with the Ford engine "Pinto" carburettor 2.0.

Typical "propulsion", without assistance and reliable, the Panther Kallista is an automobile which attracts sympathy without be intimidating, all this for a reasonable cost....

Its general condition is very close to new and its original scheme colour adds to its originality.



UNLEADED FUEL ONLY



**Austin Healey Sprite
MK IV - 1969**





Lot 47

L'Austin Healey Sprite est à un roadster britannique 2 places dessiné par le pilote ingénieur Donald HEALEY.

La Mk II a été dessinée moitié par Healey pour l'avant, et moitié par MG en charge de la partie arrière !

La mécanique est un 4 cylindres en ligne équipé de 2 carburateurs SU. La puissance est de 65 ch à 5800 tr/mn, ce qui permet de gagner en souplesse et en vitesse (151 km/h désormais).

Estimation : 12.000 - 18.000 €



Carte grise française
French title

The Austin Healey Sprite corresponds to a British 2 seat roadster designed by the engineer driver Donald Healey.

The Mk II has been drawn half by Healey in the front, and half by MG in charge of the rear section!

The mechanical system is a 4 cylinder in-line equipped with 2 SU carburetors. The power is 65 HP to 5,800 rpm, which allows more flexibility and speed (up to 151 km/h).





Triumph TR6
1974





Carte grise française
French title

Lot 48

Avant dernier modèle de la lignée des TR, la TR6 bénéficiait de toute l'allonge et de l'équilibre naturel du 6 cylindres en ligne de 104 cv qui participe énormément à son agrément. Utilisant une architecture et une ligne très classique, révisée par Karmann à partir d'une base de TR5, ce modèle devint un standard tel qu'elle fût le plus grand succès pour un roadster TR (la TR7, plus vendue, étant présentée aussi en coupé), avec près de 95.000 exemplaires.

La version proposée aujourd'hui se présente dans un excellent état, tant esthétique que fonctionnel, et saura satisfaire les amateurs de sensations authentiques qui ne dédaignent pas profiter d'une certaine douceur mécanique!

Estimation : 17.000 - 22.000 €





Penultimate model of the TR serie, the TR6 benefited from the lengthens and natural balance of the 6 cylinders in line -104 hp which makes her so comfortable. Using a very classical line and architecture- reviewed by Karmann on a TR5 basis – this model became a standard and the largest success for a TR roadster (TR7, more sold was presented in coupe) with near 95.000 cars.



The model presented today is in a perfect condition: esthetics and running. She will satisfy amateur of authentic feelings with a mechanical sweetness.







Lancia Delta HF Integrale 16v
1988

Titre de circulation monégasque
Monaco title



Lot 49

En 1988 la Delta HF Integrale va succéder à la 4WD. Son moteur délivre 20 chevaux de plus mais la différence principale réside en ses ailes élargies qui permettent de monter des jantes et des pneumatiques de plus grandes dimensions pour améliorer la tenue de route et passer plus de puissance au sol.

De 1987 à 1989, 9841 Delta HF "Integrale" sont vendues. La HF Integrale gagnera en 1988 et en 1989 les championnats du Monde de rallye constructeurs et pilotes.

Notre modèle de couleur blanche totalise 67.000 kms et se trouve dans une configuration strictement conforme à l'origine.

Estimation : 40.000 - 60.000 €





In 1988 The Delta HF Integrale will succeed the 4WD. Its engine delivers 20 horses more but the main difference resides in its extended wings that allow mounting larger dimension wheel rims and tires to improve road adhering and more power on the ground.

From 1987 to 1989, 9841 Delta HF "Integrale" are sold. The HF Integrale won in 1988 and 1989 the championships of the world of rally manufacturers and drivers.

Our white coloured model totals 67,000 kms and its configuration conforms strictly to the original.





Porsche 930 Cabriolet
1987



Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 50

La Porsche 911 Turbo Cabriolet est aujourd'hui une véritable icône. Virile et sans concession, ses performances étonnent encore aujourd'hui !

En 1984, la Porsche 911 Turbo reçoit même le titre de "voiture de série dotée des meilleures accélérations au monde".

Vitesse maxi atteignant 260 km/h, le freinage dérivé de la Porsche 917 est confié à 4 disques de freins ventilés de 300 mm de diamètre perforés et d'étriers fixes à 4 pistons en aluminium. Du sérieux, comme toujours chez Porsche.

Le véhicule proposé à la vente est un cabriolet produit seulement à 918 exemplaires. Seule la teinte extérieure n'est pas d'origine.

Le véhicule affiche un kilométrage inférieur à 11.000 km et se trouve dans un très bel état général.

Estimation : 100.000 - 130.000 €





The Porsche 911 Turbo Cabriolet is today a true icon. Viril and without concession, its performance still astonishes today! In 1984, the Porsche 911 Turbo even received the title of "Car series endowed with the best accelerations in the world".

Max Speed reaching 260 km/h, the braking derivative of the Porsche 917 is entrusted to 4 brake discs broken down to 300 mm in diameter perforated and of fixed callipers to 4 aluminum pistons. Serious, as always at Porsche.

The proposed vehicle for sale is a cabriolet that produced only 918 examples.

Only the external tint is not original.

The vehicle displays less than 11,000 km and is in very good general condition.



Ford Mustang Fastback
Racing - 1966



Lot 51

Ford a réinventé l'automobile pour les jeunes américains issus du baby boom et blasés des grosses voitures lourdes et massives.

Fait unique pour la marque Ford, les Mustang arborent leur propre logotype de calandre - un mustang au galop - à la place de celui du constructeur.

Notre modèle fastback de 1966 est équipé du V8 289ci de 200 cv.
La production en 1966 est de 77079 exemplaires.

Notre véhicule est équipé d'un pack Rallye de très bonne facture, de freins à disque à l'avant et du tableau de bord à cinq compteurs ronds.

Cote d'amour en hausse pour cette auto sportive symbolisant à merveille l'Amérique des années soixante !!!!

Estimation : 100.000 - 130.000 €





Ford reinvented the automobile for young Americans of the baby boomer generation that have lost interest in large, heavy cars.

A singular fact for the Ford brand, the Mustang has its own logo on the radiator grill - a galloping mustang - to the replace of that of the manufacturer.

Our 1966 fastback model is equipped with a V8 289ci 200 hp.

The production in 1966 made 77,079 examples. Our vehicle is equipped with a Rally pack of very good invoice, with disc brakes in the front and and instrument panel with five round counters .

The dimension of love always increasing for this sports car symbolising the wonder of America of the Sixties!!!!!!



Carte grise française
French title





Mercedes 230 SL
Pagode - 1965



Titre de circulation anglais
English title

Lot 52

D'un point de vue esthétique, la 230 SL possède la lourde tâche de succéder à la magnifique 190 SL.

Le défi était de taille mais Paul Bracq l'a relevé avec talent et brio. Prenant le contre-pied du style galbé des modèles précédents, le designer français en a surpris plus d'un. La ligne de la Pagode demeure une création originale, unique dans sa différence.

Présentée au Salon de Genève en mars 1963, la 230 SL Pagode frôle les 200 km/h et abat le 0 à 100 km/h en 11 secondes. Dans sa catégorie, ces performances la situent au même niveau que les meilleures européennes de l'époque.

Notre exemplaire est resté entre les mains de son premier propriétaire jusqu'à l'an dernier ce qui lui offre un historique rare.

Estimation : 70.000 - 100.000 €



From an aesthetic point of view the 230 SL has the heavy task of succeeding the magnificent 190 SL.

The challenge was the enormous but Paul Bracq managed with talent and brio. Going against the grain of the curved style of previous models, the French designer surprised more than a few. The line of the Pagoda remains an original creation, unique in its difference.

Presented at the Geneva Motor Show in March 1963, the 230 SL Pagoda can reach close to 200 km/h and slams the 0 to 100 km/h in 11 seconds. In its category, these performances are at the same level as the best European times of the era. .

Our example has remained in the hands of the Its first owner up until last year which gives it a truly unique history.



Maserati Bora 4.7 1974



Lot 53

Construite entre 1971 et 1978, la Bora est la première Maserati dont le moteur est placé en position centrale arrière.

Le design extérieur est dû à Giorgetto Giugiaro, qui signe ici une silhouette d'une rare rigueur esthétique combinant élégance et agressivité.

La motorisation fait appel au robuste et éprouvé V8 4,7 ou 4,9 litres développant respectivement 310 ou 330 ch. Ses performances de GT, avec une vitesse de pointe de 280 km/h, relayées par un comportement routier sûr et efficace ont fait de la Bora la GT la plus homogène de son temps.

Notre véhicule a été vendu neuf au salon de Paris en 1975. Il est équipé du moteur 4.7 litres, totalise au compteur 40870 kilomètres et a bénéficié de nombreux et récents travaux dont le détail figure dans le dossier livré avec cette très belle pièce d'art (auto)mobile.

Estimation : 150.000 - 180.000 €

Built between 1971 and 1978, the Bora is the first Maserati whose engine is placed in the rear central position. The exterior design is due to Giorgetto Giugiaro, who signs here a silhouette of a rare aesthetic rigor combining elegance and aggressiveness. The engine uses the robust and proven V8 4.7 or 4.9 liters respectively developing 310 or 330 HP. Its performances of GT, with a top speed of 280 km / h, relayed by effective and safe road behavior have made the GT Bora the most homogeneous of its time.

Our vehicle was sold new at the Paris Salon in 1975. It is equipped with a 4.7 litre engine, with 40,870 kilometers and has benefited from much recent work, the details of which can be found in the folder delivered with this very beautiful piece of art (Auto)mobile.

Carte grise française
French title







Porsche 993 Targa
1998



Lot 54

Pour beaucoup de porschistes, cette série 993 restera la dernière "vraie" 911, associant le design inimitable de la 911 à son fameux moteur six-cylindres à plat refroidi par air.

Développée sur la base du cabriolet, la 993 Targa produit à 4863 exemplaires dit adieu à "l'antique" arceau et au toit escamotable manuellement pour inaugurer un système automatique faisant glisser le toit (panoramique en verre) sous la lunette arrière. Cette dernière peut d'ailleurs s'ouvrir pour offrir un accès à l'arrière de l'habitacle. Proposée à partir de la fin de l'année 1995, la 993 Targa n'existe donc qu'en version 285 ch. De même elle ne sera disponible qu'en version à deux roues motrices.

Notre véhicule proposé à la vente totalise un peu plus de 93 000 kms. Il est muni de son carnet d'entretien et du double des clefs.

Estimation : 60.000 - 90.000 €



Carte grise française
French title



For many Porsche fans, the 993 series will remain the last "true" 911, combining the inimitable design of the 911 with its famous flat air-cooled six-cylinder engine. Developed on the basis of the Cabriolet, the 993 Targa produced 4863 models and said farewell to the ancient cradle and manually retractable roof and hello to an automatic retractable glass roof. The glass roof would retract underneath the rear window revealing a large panoramic opening.

A shade was there to help prevent the greenhouse effect of the closed roof. This system was a complete redesign, as previous Targa models had a removable roof section and a wide B-pillar functioning as a roll bar.

This last can also open to provide access to the rear of the passenger compartment. Proposed at the end of the year 1995, the 993 Targa therefore only exists in version 285 HP.



Similarly it will only be available in the version with two-wheel drive.

Our vehicle proposed for the sale totals a little more than 93 000 kms. It is fitted with its maintenance book and duplicate keys. The book "Porsche 993 - Essential Companion" refers to the 993 as the "King of Porsche," and it is generally acknowledged as "The purists' Holy Grail."



Porsche 356 Pre-A Speedster - 1954





Lot 55

Initialement produit en coupé puis en cabriolet, c'est en 1954 que le Speedster Porsche 356 apparaît. Derrière ce modèle, la légende veut que l'on retrouve le distributeur américain Max Hoffman (déjà à l'origine de nombreuses adaptations exotiques de modèles européens, telle que la Mercedes 300 SL) Celui-ci suggère à la maison Porsche une variante du modèle : plus légère, plus rapide et surtout moins chère que ses concurrentes britanniques.

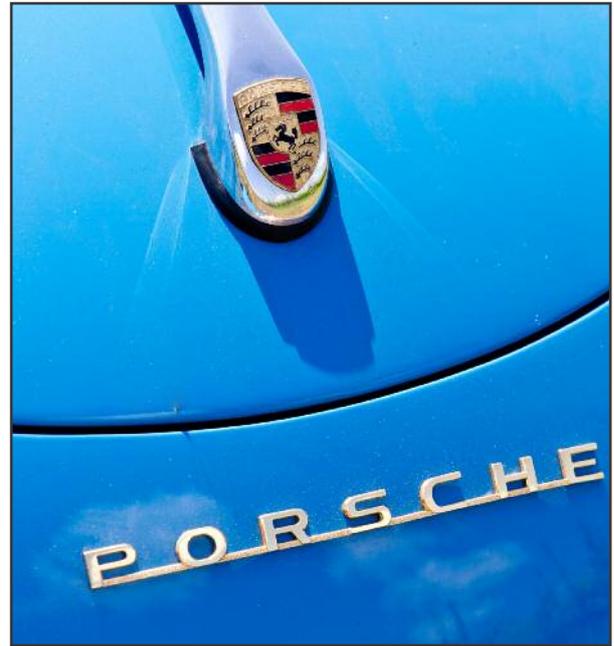
La voiture se dote alors d'un pare-brise plus bas et non soudé, de sièges baquets et d'une capote à armature très légère. Beaucoup plus épuré et allégée de tout le superflu, mais adoptant un style plus sportif. Porsche produit 200 exemplaires "Speedster" pour tester le marché. Ce modèle rencontre immédiatement un vif succès sur le marché américain, principalement en Californie et Ferdinand Porsche décide de lancer une nouvelle production en 1955.

1488 cm³ 4 cylindres atmosphérique, 70 ch. Vitesse maximale : 175 km/h.

Notre exemplaire est la 74^e produite et représente un témoignage de cette histoire magique.

Estimation : 400.000 - 500.000 €





La restauration, effectuée dans les règles de l'art, a nécessité deux ans de travaux. L'intérieur fut réalisé par les ateliers Ferraresi, et chaque élément important de la voiture fut préservé : ses coffres, ses portes, son châssis et sa capote sont originaux, chacun marqué comme en 1954 lors de la fabrication.

Titre de circulation italien
Italian title

Originally produced in the coupe and then in cabriolet, it is in 1954 that the Speedster Porsche 356 appears. Behind this model, legend finds it with U.S. distributor Max Hoffman (already at the origin of many exotic adaptations of European models, such as the Mercedes 300 L) The latter suggests to the House of Porsche a variant of the model: lighter, more fast and above all less expensive than its British competitors. The car boasts a lower windscreen, bucket seats and a much lighter convertible top frame. Produced at 200 exemplars (our vehicle is number 74), the model encounters great success on the American market, mainly in California. Much more streamlined, but adopting a more sporting style, Porsche will start a new production in 1955.







Ford Mustang 1966







Carte grise française

French title

Lot 56

Le 17 avril 1964 marque un tournant dans l'histoire de l'industrie automobile ; ce jour-là, Ford, second constructeur mondial, présente à la foire mondiale de New York sa Mustang.

Lee Iacocca, alors directeur général de Ford, avait depuis longtemps la vision d'une petite voiture sportive qui envahirait les rues (comme la Coccinelle de Volkswagen en Europe). Au lieu de faire une énième version d'une voiture déjà existante, Ford met sur roues le concept de pony car.

Elle est créée au départ comme un coupé deux places dans la plus pure tradition européenne. Lee Iacocca réalise que le succès dépend en grande partie du volume des ventes, ainsi, pour économiser les coûts de développement, les premières versions seront directement basées sur la Ford Falcon familiale.

La Mustang est alors dotée en série d'un moteur de 6 cylindres en ligne de 2,8L ou, en option, d'un V8 de 260 ci (4,2 L) ou d'un 289 ci (4,7 L). Elle est disponible en coupé hardtop ou en cabriolet (la carrosserie fastback apparaît en 1965).

Estimation : 20.000 - 30.000 €



On April 17, 1964 marked a turning point in the history of the automotive industry; that day, Ford, second largest world manufacturer, presents to the world fair in New York his Mustang.

Lee Iacocca, then Director general of Ford, had for a long time, the vision of a small sports car that would invade the streets like the Volkswagen beetle in Europe. Rather than make an unprofitable version of an existing car, Ford the concept of pony car.

Created initially as a coupe two-seater in the best European tradition, Lee Iacocca realizes that the success depends in large part of the volume of sales, thus, to save development costs, the first versions will be directly based on the Ford Falcon family.

The Mustang is then endowed with a series 2.8 L six-cylinder engine or optionally a V8 260 ci (4.2 L) or a 289 ci (4.7 L). It is available in coupe hardtop or convertible (bodywork fast-back appears in 1965)



Lancia Delta HF Integrale 16v

1988



Lot 57

Présentée au printemps et commercialisée à l'été 1989, moins d'un an après la précédente mouture, l'Intégrale 16V surprendra d'abord par l'inflation des tarifs. Le moteur 2.0 à 16 soupapes extrapolé une fois encore de celui de la Thema explique le bossage du capot mais certainement pas la hausse de prix de 20 % . La principale raison d'être de cette 16V est de surmonter sur les versions "course" le handicap de la bride à l'admission prévue pour les moteurs turbocompressés l'année suivante (1990) en championnat du monde. Une bride qui n'empêchera pas certaines concurrentes de la Delta de frôler les 400 ch en fin de saison. Si le 16V de série ne gagne pas grand-chose sur le papier en puissance et en couple par rapport au 8 soupapes précédent, il allie plus que jamais force et souplesse. En prime, il gagne deux arbres d'équilibrage et sa gestion électronique affinée apporte un meilleur agrément de conduite, pratiquement sans faille.

On note également des suspensions revues (géométrie, ressorts, amortisseurs), les Recaro de série, une nouvelle boîte de vitesses ZF dérivée de celle de la Thema 8.32, plus douce et rapide que la précédente.

Bien plus accessible que l'Evolution et valeur en hausse, cette Delta Integrale 16V représente une excellente opportunité d'entrer dans la légende.

Estimation : 20.000 - 30.000 €

Titre de circulation italien
Italian title

Presented in the spring and marketed in summer 1989, less than a year after the previous model, the Integral 16V had surprisingly inflated prices. The extrapolated 2.0 16 valve engine of the Thema and the car bonnet explained much but certainly not the 20% price increase. The main reason was the 16V was to out-do the "race" models; the flange handicap for the admission of turbocharged engines the following year (1990) in the World Championship. A flange that wouldn't stop some competitors in the Delta grazing the 400 HP at the end of season. If the 16V series didn't earn much in power, on paper, or in torque compared to the previous 8-valve, it combined, more than ever, strength and flexibility. As a bonus, it gained two balancing shafts and its refined electronic management brings an exceptional driving experience, practically flawless.

There are also magazine suspensions (geometry, springs, shock absorbers), Recaro series, and a new ZF gearbox derived from that of the Thema 8.32 which is smoother and more rapid than the previous.

Much more accessible than the Evolution and increase in value, the Delta Integrale 16V represents an excellent opportunity to enter into the legend.



SANS
ISSUE

10



Merlin Barquette
1990





Sports

Multimedia Advertising
www.multimediamadvertising.com



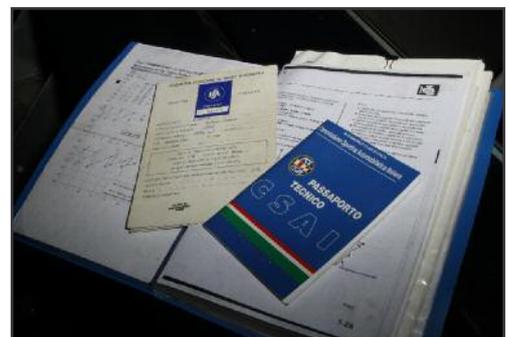


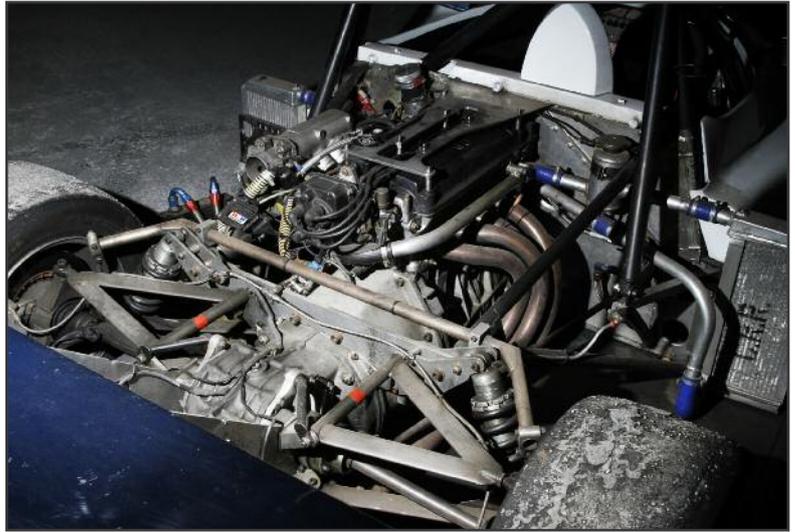
Lot 58

Construite en 1995 par Merlin Poly-Racing, société basée à Bruges en Gironde, autour d'un moteur 1596cc Honda Vtec, la barquette Merlin que nous proposons est toujours compétitive. Elle a couru sa dernière course en 2011.

Elle est accompagnée de son passeport technique FFSA et de son équivalent italien Passaporto Tecnico CSAI.

Estimation : 38.000 - 50.000 €





Made in 1995 by Merlin Poly-Racing, company based in Bruges (Gironde, France) around a 1596cc Honda Vtec motor, the Merlin barquette we presents is still competitive and made his last race in 2011.

Sold with his technical FFS A passport and the equivalent italian Passeporto Tecnico CSAI.

De Sanctis 850
1970





AGIP
GRAVENZI

164

3

GRAVENZI motors





Lot 59

La formule 850 (avec un moteur de Fiat 850 coupé) sortie en 1966 permettait à de nombreux petits constructeurs d'exprimer leurs talents à un coût très réduit par rapport à la Formule 3.

En 1967 apparaît le Trofeo Italiano Formula 850 et Lucio et Gino De Sanctis, de Rome, construisent les monoplaces les plus performantes qui permirent à des pilotes tels que Francisci, Gallo ou Pica de remporter de nombreuses victoires.

L'exemplaire que nous présentons est le 001, construit en 1967, comme en atteste l'ouvrage de Alberto Rastrelli (page 106, livré avec la voiture), et a participé à de nombreuses épreuves jusqu'en 1984 date à laquelle la formule 850 laissa la place à la formule Fiat Uno. Ce châssis reçut alors le nouveau moteur de 903 cm³, pour continuer à courir.

Elle reçut alors une nouvelle homologation sous la marque « Bid » (acronyme pour Bruscolotti De Sanctis), châssis 001 et, pilotée par Antonello Macellari elle a encore gagné sur les pistes de Vallelunga et Magione.

Cette monoplace se présente dans un état de conservation superbe et, révisée en 2014, elle participe encore régulièrement à des démonstrations tel que le Grand Prix de Bari 2015.

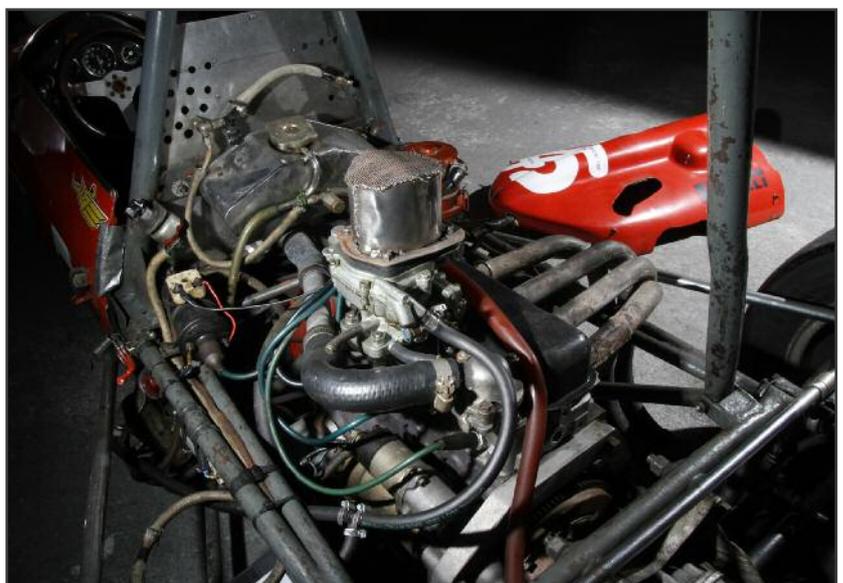
Estimation : 32.000 - 40.000 €

The Formula 850 – with the engine of a Coupe Fiat 850 – realized in 1966 allowed a lot of small constructors to express their talent at a reduced cost regarding those for Formula 3.

In 1967, the Italian Trofeo Formula 850 appeared – Lucio and Gino De Sanctis from Roma, made the most performing single seater and allowed to pilots such as Francisci, Gallo or Pica to win several prizes. The sample we present here is the number 001, made in 1967, as described in the book of Alberto Rastrelli (Page 106, offered with the car). The car has participated to numerous races up to 1984. The same year, the formula 850 has been replaced by the Formula Fiat Uno. Then, this chassis received the new motor of 903cm³ to continue to drive.

She received a new homologation under the brand “bid” (for Bruscolotti De Sanctis), chassis 001 and piloted by Antonello Macellari she won on Vallelunga and Magione tracks.

This single seater is still in a perfect state and was completely serviced in 2014. She regularly participates to several shows such as Grand Prix of Bari 2015, for example.



Ferrari 308 GTB

Carburateurs / Carter Secco - 1980



08
BB



Lot 60

La disparition du catalogue des Dino 246 GT en 1974 va créer un léger trou dans la gamme Ferrari que la Dino 308 GT4 ne comblera pas réellement. La nouvelle berlinette Ferrari, baptisée 308 ("30" pour 3,0 litres de cylindrée et "8" pour 8 cylindres), est propulsée sous les feux de la rampe au rendez-vous alors incontournable de Paris en 1975. Est-ce un signe du destin, mais cette présentation officielle coïncide avec le tout nouveau titre de champion du monde de Formule 1 acquis cette même année par Niki Lauda avec la Ferrari 312 T. Cette nouvelle berlinette Ferrari est directement dérivée de la Dino 308 GT4. Elle en reprend le châssis avec un empattement réduit de 21 cm, le même moteur, le V8 3 litres de 255 ch...

Le grand bouleversement par rapport à la 308 GT4 est évidemment le retour aux affaires de Pininfarina au crayon qui signe-là un des dessins les plus emblématiques pour Ferrari avec une ligne qui s'inspire très nettement des 512 BB et des Dino 246 GT. Très compacte, basse et effilée, la 308 GTB séduit immédiatement tous les passionnés de la marque au cheval cabré, mais aussi les autres.

Titre de circulation italien

Italian title





The disappearance of the catalogue of the Dino 246 GT in 1974 created a slight hole in the Ferrari range that the Dino 308 GT4 couldn't really fill. The new Berlinette Ferrari, called 308 ("30" for 3.0 liters of displacement and "8" for 8 cylinders), was propelled into the spotlight of the boom to the appointment when unavoidable to Paris in 1975. Destiny perhaps, but this official presentation coincided with the brand new Formula1 World Championship title acquired that year by Niki Lauda with the Ferrari 312 T.

Notre exemplaire se présente dans la configuration la plus désirable (hors version à carrosserie polyester / vetroresina): outre le colour scheme typique rosso corsa sur cuir magnolia il s'agit d'une rare berlinette GTB et non d'une GTS découvrable, moins sportive.

Elle est équipée du moteur à carburateurs, le plus puissant, mais aussi et surtout du carter sec qui évoque la compétition et les engagements en groupe 4!

Estimation : 80.000 - 100.000 €



The new Berlinette Ferrari was directly derived from the Dino 308 GT4. It reclaimed the chassis with a wheelbase reduced by 21cm with the same engine; V8 3 litres with 255 HP... The great upheaval compared to the 308 GT4 was obviously the return of Pininfarina producing one of the most emblematic designs for Ferrari, with a line based very clearly from the 512 BB and Dino 246 GT. Very compact, low and tapered, the 308 GTB immediately seduced all fans of the brand of the "prancing horse" amongst others.

Our model represents the most desirable configuration (out version to bodywork polyester / vetroresina): in addition to the typical Rosso Corsa colour scheme of Magnolia leather, it is a rare Berlinette GTB and not an easily found GTS. Less sporty and equipped with the most powerful carburettor engines, but also and especially in the dry carter which evokes the competition and the commitments in group 4!

Mercedes 280 SL R107
1983







Carte grise française
French title

Lot 61

La SL, 3^{ème} du nom, avait la lourde tâche de succéder à la superbe et gracie W113 dite "Pagode" dessinée par Paul Bracq... et elle le fit avec brio puisqu'elle restera dans l'histoire comme le modèle de la lignée ayant eu la plus longue carrière, de 1971 à 1989.

La ligne, d'une grande pureté, habille cette fois une gamme plus large de mécanique, à 6 ou 8 cylindres.

Très appréciée aux Etats-Unis, où elle figurait un certain art de vivre et une élégance raffinée, elle fit des apparitions remarquées à l'écran: Bobby Ewing dans Dallas ou Jennifer Hart dans L'Amour du Risque, entre autres...

Cette symbolique est toujours vivace puisque la R107 apparaît à nouveau aujourd'hui dans des clips de musique!!

L'exemplaire présenté aujourd'hui reprend le fiable et éprouvé 6 cylindres en ligne de 2.8 litres de cylindrée développant 185cv et un couple confortable.

Doté d'un historique d'entretien parfait, son délicieux colour scheme et en particulier sa sellerie en tissu à carreau en font un excellent témoignage du tournant des années 70/80.

Estimation : 25.000 - 30.000 €

The SL, third in this name, was supposed to replace the superb and gracile W113 said "Pagode" drawn by Paul Bracq... What she really did because she remains in the history as the model with the longest career from 1971 to 1989.

This time, the pure line dresses a largest range in mechanics 6 to 8 cylinders. Much appreciated in the United States where she represented a real art of living and a refined elegance, she made notable appearance: Bobby Ewing in Dallas or Jenifer Hart in Hart to Hart, as example...

This symbol is still alive as the R107 appears today in music movies!!

The model we present today renews the reliable and tested 6 cylinders in line of 2.8 liters developing 185cv and comfortable pair.

With a perfect historic maintenance, his delicious color scheme and particularly her checked fabric saddle contributes to be an excellent testimony of the year 70/80.



Jaguar Type E Coupé

Série 3 V12 - 1973

Carte grise française
French title



Lot 62

Dévoilée en 1961 au salon de Genève, la Type E est restée comme un des plus beaux dessins (à tout le moins automobile) du XX^{ème} siècle, au point qu'Enzo Ferrari lui-même la qualifiait de plus belle voiture du monde.

Au long d'une carrière s'étalant sur 15 millésimes la Type E évolua, doublant le nombre de ses cylindres en accueillant le moteur V12, lointainement issu de celui du prototype XJ13 qui devait ne jamais courir sur aucune piste mais laissa malgré tout une belle oeuvre mécanique, au fonctionnement onctueux.

Devenu "série 3" le modèle gagnait en douceur et en facilité ce qui plût énormément au marché américain qui absorba la plus grande partie de production.

L'exemplaire proposé a bénéficié d'une restauration soignée qui lui permet d'afficher un état de fraîcheur très satisfaisant et d'envisager de beaux voyages au long cours.

Estimation : 100.000 - 120.000 €



Presented in 1961 at the Genes Event, the E Type remained as one of the nicest drawings – for cars – of the XXth century, that's why Enzo Ferrari himself qualified the Jaguar Type E of the most beautiful car in the world.

Over a long career of 15 millesimes, the E Type changed: number of cylinders was doubled to welcome the V12 motor, far issued from the motor of the XJ13 prototype which never race but leave a wonderful mechanic work with sweet running.

Became "serie 3", the model gained softness and ease much appreciated by the US market who absorbed a huge part of the production.

Our model here has benefited from a careful restoration that is why she looks so fresh and invite us to think about long foreign trips.



Mini Cabrioni

Monte Carlo - 1992

Carte grise française

French title

Lot 63

Cabrioni Cabrio Design est un transformateur néerlandais qui réalise des cabriolets sur mesure à partir de toutes sortes de bases. Ainsi c'est tout naturellement que l'entreprise s'intéressa à la Mini en 1992, pour finalement proposer un premier modèle en 1994, présenté lors des festivités du 35^e anniversaire. L'objectif était de réaliser un cabriolet luxueux proche de ceux proposés à l'époque par des marques telles que BMW ou Mercedes.

Si la réalisation d'un cabriolet Mini semble facile à première vue, il n'en est rien dans la réalité. En effet, supprimer le toit qui concourt très efficacement à la rigidité de l'ensemble, nécessite des renforcements importants afin que la caisse conserve sa rigidité.

A notre connaissance, environ 300 Mini ont été converties par ce transformateur.

Notre modèle a été restauré à grand frais. Il est également muni de sa brochure publicitaire d'origine !

Estimation : 20.000 - 30.000 €

Cabrioni Cabrio Design is a Dutch transformer that produces custom made cabriolets from all kinds of databases. So naturally the company became interested in the Mini in 1992, finally proposing a first model in 1994 and presented it during the celebrations of the 35th anniversary. The objective was to achieve a luxurious cabriolet similar to those proposed at the time by brands such as BMW or Mercedes.

If the realization of a Convertible MINI seemed easy at first glance, it was far from reality. Actually, removal of the roof, which contributed very effectively to the rigidity of the whole vehicle, required important strengthening in order for the body to retain its rigidity.

To our knowledge, approximately 300 Mini have been converted by this transformer.

Our has had costly renovations. It also comes with its original advertising brochure!



Smart Crossblade

2003

Carte grise française

French title

Lot 64

C'est au salon de Genève 2001 qu'est présenté un concept plutôt aéré : la Smart Crossblade. Les designers de la marque, visiblement débridés, prennent pour base une version "cabrio" en retirant tout le "superflu": plus de toit, plus de pare-brise et surtout plus de portes! Quel look ! Beau temps et lunettes sont fermement préférés, à l'inverse du sourire en roulant !

Loin de rester un concept, Smart (qui s'appelle alors encore MCC) ose la commercialisation, qui débutera en juin 2002 en même temps que la première Smart Brabus. Le moteur 3 cylindres de 600 cc turbocompressé est retravaillé et développe 71cv contre 61cv pour la plus "puissante" des Smart, l'habitacle étant traité contre la pluie et l'humidité...

2000 exemplaires ont été produits dont 50 réservés à la France. Toutes les voitures ont une plaque gravée numérotée au centre de leur tableau de bord.

Notre véhicule proposé à la vente est dans un état proche du neuf.

Estimation : 9.000 - 15.000 €

It was at the Geneva Salon 2001 that a rather 'airy' concept was shown: the Smart Cross Blade. The designers of the mark, visibly unbridled, took for the base, the "cabrio" version and removed all of the "superfluous": no more roof, no more windscreen and especially no more doors! What a look! Beautiful weather and glasses are definitely preferred while driving in this very 'smart' car!

Far from saying just a concept, Smart (which was still called MCC) dares to market it, in the beginning of June 2002 at the same time of the first Smart Brabus. The 3-cylinder 600cc turbocharged engine is reworked and developed 71hp from 61hp to become the most "powerful" of the Smarts, the passenger compartment is treated against rain and humidity...

2,000 copies have been produced which 50 are reserved for France. All cars have an engraved plaque numbered on the center of their instrument panel. Our vehicle proposed for the sale is in a nearly new condition.



Porsche 997 GT3 RS 4.0
2010





Lot 65

Série limitée de 600 exemplaires, la RS 4.0 trône tout en haut de la hiérarchie des GT3 RS, toutes générations confondues. En effet, jamais une RS homologuée n'a atteint une telle cylindrée ni une telle puissance.

Avec ses 500 cv et ses 1360 kg, les performances sont tout simplement extrêmes pour une 911, tout comme les sensations.

Pistarde ultime, dans un esprit diamétralement opposé aux surpuissantes GT2 RS ou Turbo S qui sont boostées par 2 turbos, la RS 4.0 saura vous séduire avec son pur esprit atmosphérique.

Notre exemplaire est un des très rares livrés neufs en France et se présente muni de son carnet d'entretien ainsi que de toutes ses factures depuis sa livraison dans un superbe état d'origine.

Estimation : 320.000 - 400.000 €

Titre de circulation luxembourgeois

Luxembourg title





Limited to a series of 600 models, the RS 4.0 sits on the throne at the top of the hierarchy of GT3 RS, all generations included.

In fact, never has a verified RS reached such engine displacement or such power.

With its 500 cv and its 1360 kg, performance is simply extreme for a 911, just like the sensations.

Ultimate track racer, in a spirit diametrically opposed to the Powerhouse GT2 RS or Turbo S which are boosted by 2 turbos, the RS 4.0 will seduce you with its pure naturally aspirated spirit.

Our model is one of the very rare supplied new in France and comes with its maintenance book as well as all its invoices since its delivery and boasts a great original condition.





RS40

L GT 3400

Lotus Evija

www.lotus.be

COL DE VENC





GT3R

Porsche 991 GT3 RS
2015





Titre de circulation monégasque
Monaco title

Lot 66

Deux ans après la révélation sur son stand de la 911 GT3 type 991, Porsche révèle sa version radicale RS. Au menu : 25 ch de plus, 10 kg de moins, et un nouveau record du tour sur la boucle nord du Nürburgring !

Dans la famille Porsche 911, la GT3 s'adresse aux amateurs de sorties sur circuit. Ornée du label RS, la 911 GT3 vise cette fois la fine fleur des apprentis-pilotes. La preuve ? Elle peaufine chaque élément de la GT3 pour en optimiser les performances.

Carrosserie élargie de 50 mm à l'avant, 30 mm à l'arrière
Capot, ailes avant et aileron arrière en PRFC
(plastique renforcé de fibre de carbone)
Toit en magnésium
Aileron arrière majoré réglable

Non annoncée, la présence de vitres arrières en polycarbonate a également été repérée d'une pression du doigt! Ainsi parée, la Porsche 911 GT3 RS 2015 abat un tour de la boucle nord du Nürburgring en 7 min 20s.

Estimation : 230.000 - 280.000 €

Two years after the revelation of the 911 GT3 type 991 on its stand, Porsche reveals its radical RS version. On the menu: an additional 25 HP, 10 kg lighter, and a new tour record on the northern loop of the Nürburgring !

In the Porsche 911 family, the GT3 appeals to lovers of track drivers. Adorned with the RS label, the 911 GT3 this time targets the "creme de la creme" of apprentice pilots. The proof? It refines each element of the GT3 to optimise performance.

Enlarged bodywork of 50 mm to the front, 30 mm to the rear

Hood, front fenders and rear spoiler in CFRP (a carbon fiber reinforced plastic)

Roof in magnesium

Rear spoiler larger and adjustable

By chance, the presence of rear windows in polycarbonate plastic was discovered by just touching it! Also, the Porsche 911 GT3 RS 2015 massacred a tour of the northern loop at the Nürburgring in 7 min 20 s



Ferrari 308 GT4

1977



Lot 67

La commercialisation de la 308 GT4 débute en 1973. En 1980, après la production de 2 826 exemplaires, le modèle sera remplacé par la Mondial 8. La 308 GT4 a été commercialisée sous le nom de Dino 308 GT4 jusqu'en mai 1976, ceci pour la différencier de la gamme des Ferrari V12 "traditionnelles" ; puis la GT4 intégrera le catalogue Ferrari.

La 308 GT4 marque une petite révolution dans l'histoire de Ferrari par plusieurs aspects. Tout d'abord, il s'agit de la première voiture de la marque équipée du V8 en position centrale arrière, qui constituera peu après l'essentiel des ventes de la firme.

La 308 GT4 est ensuite la seule (et unique) Ferrari de série dessinée par Bertone .

La Dino 308 GT4 fut présentée au salon automobile de Paris en novembre 1973 et marquait une rupture stylistique avec la gamme Ferrari de l'époque en adoptant des lignes anguleuses caractéristiques du Wedge Design. Le design de la voiture incita à la controverse à l'époque, certains journalistes la comparant avec ses rivales indirectes dessinées par Bertone, les Lancia Stratos et Lamborghini Urraco.

Notre exemplaire se présente dans un attrayant colour scheme extérieur bicolore gris / noir (rappelant la Berlinetta Boxer contemporaine) sur intérieur cuir bleu offre un bon état de fonctionnement et de présentation.

Estimation : 50.000 - 70.000 €

The marketing of the 308 GT4 began in 1973. The production ceased in 1980 after the production of 2,826 copies and the car was replaced by the Mondial 8. The 308 GT4 was marketed under the name of Dino 308 GT4 up until May 1976, in order to differentiate itself from the range of the "traditional" Ferrari V12 ; after, the GT4 was integrated into the Ferrari catalogue.

The 308 GT4 marks a small revolution in Ferrari's history for several reasons. First of all, it was the first car of the mark equipped with the V8 in rear central position, which was shortly after the bulk of the sales of the firm.

The 308 GT4 is then the only (and unique) Ferrari series designed by Bertone .

The Dino 308 GT4 was presented at the auto show in Paris in November 1973 and marked a stylistic rupture with the Ferrari range of the time in adopting the jagged lines characteristics of the wedge design. The design of the car led to controversy at the time, some journalists comparing it to its indirect rivals drawn by Bertone, the Lancia Stratos and Lamborghini Urraco.

Our model shown is in an attractive two-tone colour scheme of exterior gray / black (recalling the contemporary Berlinetta Boxer) and blue leather interior presented in a good condition of operation and presentation.

Titre de circulation allemand
German title



Maserati Quattroporte III 4.9 1983







Carte grise française
French title

Lot 68

Dessinée par Giorgetto Giugiaro, cette Maserati se caractérise, comme toutes les voitures italiennes de cette époque, par des lignes très tendues.

C'est la première automobile conçue pendant la période De Tomaso: son code projet usine est le "330".

Sa motorisation reprend l'architecture V8 (pour la dernière fois avant plus d'une décennie) à double arbre à cames par banc de cylindres. Elle est disponible en deux cylindrées : 4 136 cm³ et 260 ch ou 4 930 cm³ et 290 ch, sur une architecture classique moteur avant . Elle a été fabriquée jusqu'en 1990 en 2 141 exemplaires. Une version spéciale baptisée "Royale" apparait en 1987. Elle a été construite à 53 exemplaires. Ce fut la voiture officielle du Président de la République italienne, Sandro Pertini, qui fut blindée comme celles destinées aux Présidents du Sénat et du Conseil italien.

Estimation : 18.000 - 26.000 €



Designed by Giorgetto Giugiaro, this Maserati is characterized, as all the Italian cars of its time, with very sharp lines .

This was the first car designed during the De Tomaso period ; its Code Factory project is the "330".

Its motorization resumed the V8 architecture (for the last time before more than a decade) to twin cam per bank of cylinders and is available in two displacement configurations: 4,136 cm³ and 260 HP or 4,930 cm³ and 290 HP, which was found on a classic architecture engine before . It was manufactured until 1990 in 2,141 examples. A special version called "Royal" appears in 1987. There were 53 examples produced.

This was the official car of the President of the Italian Republic, Sandro Pertini that was armoured as well as those used by the Presidents of the Senate and of the Italian Council.





bertone

XRV

MICHELIN

205/55R16

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

1000

Lamborghini Espada S1
1970





Carte grise française
French title

Lot 69

Construit à 1 227 exemplaires entre 1968 et 1978, ce qui en fit longtemps le modèle de Lamborghini ayant eu le plus de succès, l'Espada fit immédiatement l'unanimité par son caractère sportif bien marqué et sa ligne. "Espada" signifie "épée" en espagnol et portugais, faisant référence à l'épée portée par le matador dans l'arène.

Ce coupé deux portes à quatre places est réalisé par le jeune Marcello Gandini, designer chez Bertone.

L'Espada est basse, avec un pare-brise convexe très incliné. La lunette arrière, quasi-horizontale, sous laquelle se trouve un vaste coffre à bagages, accroît encore davantage la ligne futuriste de cette voiture. Le châssis, réalisé par Lamborghini, et la carrosserie constituent une structure autoportante.

Propulsé par le même divin V12 de 4 L que la Miura mais ici doté de six carburateurs double corps horizontaux pour développer 325 ch, l'Espada frôle les 250 km/h dans un confort surprenant, en emmenant 4 adultes bien installés.

Notre modèle proposé est une toute première série (S1, code châssis débutant par 7). Il fait partie d'une production de 186 exemplaires entre 1968 et 1970 et arbore le rare et original tableau de bord dit "à hexagones", si typique de son époque.

Il a été livré neuf en Espagne en couleur "Verde Pallido" sur un intérieur "senape".

Arborant aujourd'hui une couleur rouge, il a bénéficié il y a trois mois d'une refecton complète et en profondeur du moteur allant jusqu'à l'installation de pistons neufs, en passant par la révision ou le remplacement de tous les périphériques (radiateur, ligne d'échappement, réservoir, durites, démarreur, alternateur, carburateurs...)

Estimation : 230.000 - 280.000 €





The Espada, with 1,227 examples being built between 1968 and 1978 made this the most successful model of Lamborghini. Immediately and unanimously because of its very well marked, sporty character and by its line. "Espada" means "Sword" in Spanish and Portuguese, referencing the Sword used by the matador in the arena.

This two-door coupe with four seats was carried out by the young Marcello Gandini, Designer at Bertone.

The Espada is low and has a very tilted, convex windscreen. The rear screen, quasi-horizontal, under which there is a large luggage compartment, further increases the futuristic line of this car. The chassis, realised by Lamborghini, and the bodywork constitute a freestanding structure.

Powered by the same divine V12 of 4L of that of the Miura but here with six double carburetors horizontal body creating 325 HP, the Espada approaches 250 km/h in a surprising smooth manner comfortably carrying 4 adults.

Our proposed model is a S1, (chassis code beginning by 7). It is part of a production of 186 examples from March 1968 to November 1969 and boasts the rare and original instrument panel "to hexagons" so typical of its time.







DZ-
588-LK

Lamborghini



Ferrari 328 GTS

1985



Lot 70

La Ferrari 328 remplace la Ferrari 308 en septembre 1985 au Salon automobile de Francfort. Les pare-chocs avant et arrière sont plus enveloppants et peints ton caisse. Elle est équipée d'un nouveau moteur V8 3,2l (d'où l'appellation 328), quatre soupapes par cylindre. 270 ch à 7 000 tr/min et 304 Nm de couple à 5 500 tr/min, 7 500 exemplaires de 328 sont produites, dont 6 000 en GTS.

Cet exemplaire, très désirable, est présenté en rouge avec un très bel intérieur en cuir magnolia très bien conservé.

Estimation : 50.000 - 75.000 €



The Ferrari 328 replaced the Ferrari 308 in September 1985 at the Frankfurt Motor Show. The front and rear bumpers are more wrap-around and painted in the shade of the bodywork. It is equipped with a new V8 engine 3.2 L (due the 328) and four valves per cylinder. 270 HP at 7,000 rpm and 304 Nm of torque to 5,500 rpm, 7,500 examples of 328 were produced, including 6,000 in GTS.

Presented in red with very nice Magnolia leather interior and very well preserved, this copy is very desirable.

Carte grise française
French title



Jensen Interceptor S2

1971







Lot 71

Produite par le constructeur Jensen Motors dans son usine de Kelvin Way à West Bromwich, l'Interceptor est une GT so british tout en étant très internationale: son design est l'oeuvre de la très italienne Carrozzeria Touring et son moteur au souffle inépuisable provient du très américain Chrysler.

La version Mark II ici présentée est proposée à la vente en octobre 1969, avec un style légèrement révisée autour des phares, de la calandre, des pare-chocs et des feux arrière. L'intérieur a été considérablement amélioré afin de répondre à la réglementation américaine et la planche de bord est redessinée.

Les chiffres de production et de vente varient selon les sources: d'après Heon Stevenson, 6 407 Jensen Interceptor furent produites.

Estimation : 40.000 - 50.000 €

Titre de circulation US
US title



Produced by the manufacturer Jensen Motors in its plant in Kelvin Way to West Bromwich, the Interceptor is a GT so British while remaining very International: its design is the work of the very Italian Carrozzeria Touring and its inexhaustible, breathtaking engine comes from the very American Chrysler.

The version Mark II, presented here, was proposed for sale in October 1969, with a style slightly revised around the headlights, the radiator grill, as well as the bumper and rear lights. The interior was considerably improved in order to respond to the U.S. regulations and the dashboard was redrawn.

The figures for the production and sale vary according to the Sources: according to Heon Stevenson, 6,407 Jensen Interceptors were produced.





Jaguar Type E 4.2 Cabriolet
1968



Lot 72

En 1967, la législation américaine s'acharne sur la Type E. Avec ses phares sous bulles, la Féline n'est plus homologable sur son plus important marché, les USA. C'est pourquoi, en 1968, apparaît progressivement la série II. La Jaguar perd ses bulles et gagnera plus tard des optiques arrières plus importants. Le moteur est toujours le 6 cylindres dit "XK" en ligne de 4 235 cm³ d'une puissance de 265 ch à 5 400 tr/mn. Aux USA, les trois carburateurs SU HD8 sont remplacés par deux carburateurs Zenith-Stromberg, ce qui diminue la puissance de la voiture comme sur la série 1,5 à 175 ch. Les versions européennes conservent les trois carburateurs SU HD8.

La série 2 et la 1^{1/2} ici présentée est la plus fiable (et la plus facile à conduire dans la circulation moderne) des Jaguar Type E.

Notre exemplaire a bénéficié d'une restauration "regardless of cost" qui permettra à son prochain - et heureux - propriétaire de ressentir le plaisir de conduire une voiture neuve... de 50 ans.

Estimation : 110.000 - 150.000 €



Titre de circulation monégasque
Monaco title

In 1967, the American legislation is bent on the type E. With its bubble headlights, the Feline is no longer verifiable in its most important market, the USA. That is why, in 1968, appeared progressively the series II. The Jaguar loses its bubbles and gains later more important rear optics. The engine is still the 6 cylinders known as "XK" in line 4,235 cm³ with a power of 265 HP to 5,400 rpm. In the USA, the three SU carburetors HD8 are replaced by two Zenith-Stromberg carburetors, which diminishes the power of the car as on the series 1.5 to 175 HP. The European versions retain the three SU carburetors HD8.

The 2nd and the 1^{1/2} has shown series are the most reliable (and the easier to drive in the modern traffic) Jaguar type E.

Our model has benefited from a "regardless of cost" restoration which will allow its next - and happy - owner to feel the pleasure of driving a new car... 50 years old.





Chevrolet Bel Air 1957





Titre de circulation monégasque
Monaco title



Lot 73

Dans la longue liste des modèles produits par Chevrolet (groupe General Motors), la Bel Air fait indéniablement partie de ceux qui ont marqué l'histoire de la marque et même l'histoire en général... les visiteurs de La Havane peuvent encore rouler dans les nombreux exemplaires toujours en service.

Produite de 1950 à 1975, les millésimes 55-56-57 sont les plus mythiques.

Le cabriolet "Chevy" 57 a été produit à 47562 exemplaires et pèse 1542 kg.

Le moteur dont est équipé notre exemplaire est le 283ci (option en montage d'usine) de 284 hp, rapport de compression de 9.5 à 1. La seule version encore plus puissante et présentant le même montage de carburateurs était disponible uniquement en boîte manuelle.

Le véhicule proposé a fait l'objet d'une restauration totale de grande qualité rendant cet exemplaire très attrayant.

Estimation : 80.000 - 100.000 €





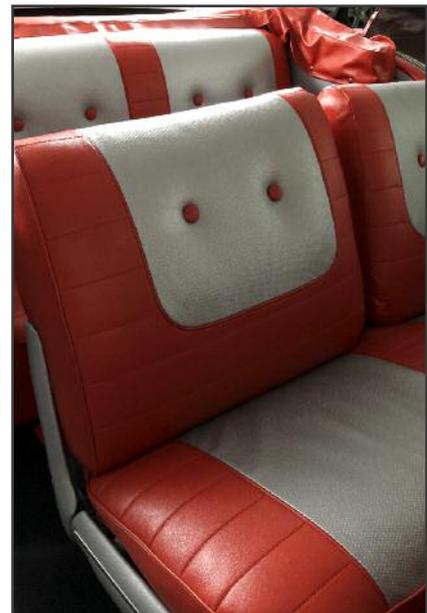
In the long list of models produced by Chevrolet (General Motors group), the Bel Air is undeniably part of those who have marked the history of the brand and even history in general... the visitors of Havana can still drive in the many examples still in service.

Produced from 1950 to 1975, the Vintages 55/56/57 are the most mythical.

The Chevy 57 cabriolet was made into 47562 copies and weighs 1542 kg.

The engine fitted in our model is the 283ci (Factory mounted option) of 284 HP, compression ratio of 9.5 to 1, the only version still more powerful and presenting the same mounting of carburetors was available only in a manual gearbox.

The proposed vehicle has been totally and highly restored making this example very desirable.





Lamborghini LM002
1989





Lot 74

En 1977, l'armée américaine lance un appel d'offres auprès de constructeurs spécialisés pour la conception et la production d'un véhicule tout-terrain capable de transporter des hommes et du matériel sur toutes zones de guerre. Lamborghini présente son prototype Cheetah, renommé "LM001", mais c'est le Humvee d'AM General qui sera retenu. Lamborghini décide de lancer la fabrication d'une version civile en 1986 sous le nom de "LM002". Ses dimensions sont impressionnantes puisqu'il mesure 4,90 mètres de long sur 2 m de large et 1,85 m de haut. Après des essais allant

du V8 Chrysler à un V12 de 7,3 L en passant par un six-cylindres diesel VM, le LM002 est finalement doté du moteur Lamborghini V12 L503 de la Lamborghini Countach LP 5000 de 5 167 cm³ de cylindrée développant 450 cv. Malgré une mauvaise aérodynamique et un poids de 2,7 tonnes à vide, il atteint la vitesse record de 210 km/h, parcourt le 1000 m départ arrêté en 31 secondes, et passe de 0 à 100 km/h en 7,8 secondes



Le système de freinage est composé de freins à disques ventilés à l'avant et de tambours à l'arrière.

L'autonomie est assurée par les deux réservoirs de carburant d'un total de 290 litres.

Le Lamborghini LM002 a été produit à 301 exemplaires entre 1986 et 1993. Son domaine de prédilection est naturellement le désert. Les princes du Moyen-Orient en ont acquis de très nombreux exemplaires. Les 60 derniers exemplaires, appelés LM/American et présentés au Salon de Détroit en 1992, ont été destinés au marché américain ; ils disposent d'un intérieur plus luxueux et de pare-chocs chromés.

Doté d'un très faible kilométrage d'origine, en-deçà des 9000 km, notre exemplaire se présente dans un excellent état de conservation et de fonctionnement.

Estimation : 200.000 - 250.000 €



Titre de circulation allemand
German title

In 1977, the American army launched a call for tenders from specialized manufacturers for the design and production of an all-terrain vehicle capable of transporting men and material in all areas of war. Lamborghini presents its prototype Cheetab, renamed "LM001", but it is the Humvee of AM General who will be retained. Lamborghini decides to launch the manufacture of a civil version in 1986 under the name of "LM002". Its dimensions are impressive since it measures 4.90 meters long by 2 m wide and 1.85 m high. After tests ranging from V8 Chrysler to a V12 of 7.3L, passing by a six-cylinder diesel VM, the LM002 is finally fitted with the Lamborghini V12 L503 engine of the Lamborghini Countach LP 5000 of 5,167 cm³ displacement of developing 450 cv. Despite a poor aerodynamics and a weight of 2.7 tonnes empty, it reaches the speed record of 210 km/h, travels the 1,000 m start stop in 31 seconds, and goes from 0 to 100 km/h in 7.8 seconds. The braking system is composed of ventilated disc brakes at the front and drums at the rear. Autonomy is ensured by the two fuel tanks that hold a total of 290 liters.

The Lamborghini LM002 was produced in 301 examples between 1986 and 1993. Its field of predilection is naturally the desert. The princes of the Middle East have acquired very many examples. The last 60 examples, called LM/American and presented at the Salon of Detroit in 1992, were intended for the American market; they have a more luxurious interior, chrome bumpers, special rims.

With very low original mileage, under 9000Km, our example presents in an excellent condition of conservation and operation.



Lancia Fulvia HF 1600

1971







Carte grise française
French title

Lot 75

Apparue en 1965, la Lancia Fulvia marquera son époque grâce aux innombrables victoires obtenue en rallyes. La version coupé "usine" (par opposition à la version dessinée par Zagato) dessinée par Piero Castagnero est dotée d'une carrosserie à la ligne de caisse très basse, ce qui la rend très lumineuse.

En 1969 une nouvelle version allégée, dénommée Fulvia Rallye 1.6 HF (comme High Fidelity) est présentée. Elle est équipée d'un nouveau moteur, toujours d'une originale architecture en V4 à angle étroit, d'une cylindrée de 1 584 cm³ développant 115 CH pour un couple de 156 Nm, le tout allié à une boîte à 5 vitesses et à un différentiel autobloquant. A une époque où la plupart des sportives sont à roues arrière motrices, la Fulvia s'en démarque en faisant appel à la traction avant qui participe à sa stabilité et à son efficacité.

Notre véhicule arbore un état parfait, bénéficiant d'une teinte bleue peu commune mais bien d'origine.

Estimation : 35.000 - 45.000 €



Appearing in 1965, the Lancia Fulvia will mark its time in the era thanks to the countless victories obtained in rallies. The coupé version "factory" (opposed to the version by Zagato) designed by Piero Castagnero is equipped with a very low body line, which makes it very bright.

In 1969 a new lighter version, called Fulvia Rallye 1.6 HF (as in High Fidelity) is presented. It is equipped with a new engine, always the original narrow angle V4 architecture, a displacement of 1,584 cm³ and developing 115 HP for a torque of 156 Nm, all with a 5 shift gearbox and a self-locking differential. At a time when most sports cars have rear wheel drive The Fulvia is distinguished by using front traction that participates in its stability and effectiveness.

Our vehicle is in mint condition and enjoys an original, uncommon blue colour.



Fiat 124 Spider
1971







Lot 76

La 124 Spider est présentée au Salon de Turin de 1966, en même temps que la Fiat Dino Spider à moteur Ferrari. La sobriété de sa ligne est la clé d'un succès commercial qui traversera l'Atlantique et durera vingt ans.

En 1969, Fiat lance la deuxième série du Spider 124, la version "BS". Cette nouvelle série reçoit quelques légères retouches esthétiques et d'équipement.

En 1970, la gamme s'enrichit d'une version équipée d'un nouveau moteur de 1 608 cm³, dérivé de celui de la Fiat 125, avec une carburation Weber à deux carburateurs double corps.

Notre véhicule est une première main en très bon état de conservation et la sortie récente d'un revival (même si la version moderne est basée sur la Mazda MX5) risque bien de la rappeler aux bons souvenirs des collectionneurs...

Estimation : 20.000 - 26.000 €

The 124 Spider was presented at the Salon of Turin, 1966, at the same time that the FLAT Dino Spider with a Ferrari engine. The sobriety of its line is the key to its commercial success which crosses the Atlantic and lasts for twenty years.

In 1969, Fiat launches the second series of Spider 124, the version "BS". This new series receives a few minor aesthetic and equipment changes.

In 1970, the range is enriched with a version equipped with a new engine of 1,608 cm³, derived from the Fiat 125, with a carburetion Weber to two Dual carburettor body.

Our vehicle is first-hand in very good condition of conservation and the receiver of a recent revival (even if the modern version is based on the Mazda MX5) risks bringing good memories to collectors...

Carte grise française
French title



Fiat 500 - Type D

Découvrable - 1964



Carte grise française
French title

Lot 77

En 1960, la 500 devient 500 D. Fiat lance en même temps la version fourgonnette, la Fiat 500 Giardiniera. Elle est nommée "D" simplement parce qu'elle correspond à la 4^e version après la base, la Normale "A", la Sport "B" et la Tetto Apribile "C". Elle garde la même carrosserie, légèrement retouchée, notamment au niveau des feux avant et arrière, pour se conformer aux évolutions du code de la route italien en la matière, et conserve le moteur de la version Sport dont la puissance a été ramenée à 17,5 ch. Elle pèse 500 kg et la capacité de son réservoir d'essence a été portée à 22 litres, sa vitesse maximum atteint 95 km/h. Elle vient remplacer la version Sport qui est abandonnée.



Cette version restera inchangée pendant cinq ans, d'octobre 1960 à mars 1965. Au total, 640 518 exemplaires de la version "D" seront produits.

Notre véhicule a bénéficié d'une restauration complète il y a quelques années. Elle n'a depuis que très peu roulé.

Estimation : 9.000 - 15.000 €

In 1960, the 500 becomes the 500 D. Fiat launches at the same time the van version, the Fiat 500 Giardiniera. It is named "D" simply because it corresponds to the 4^e version after the basis, the Normal "A", the Sport "B" and the Tetto Apribile "C". It keeps the same bodywork, slightly retouched, notably the front and rear lights, to comply to the developments in the Italian highway code in the subject, and retains the engine of the sport version whose power was reduced to 17.5 HP. It weighs 500 kg and the capacity of its gasoline tank has been increased to 22 liters, its maximum

speed reaches 95 km/h. It just replaced the sport version which was abandoned.

This version will remain unchanged over the next five years, from October 1960 to March 1965. In total, 640,518 copies of the version "D" were produced.

Our vehicle has benefited from a full restoration a few years ago and has since been very infrequently driven.



Alfa Romeo Giulia Super 1600
1972





Lot 78

Dévoilée en juin 1962 à l'Autodrome de Monza, la Giulia a pour mission de remplacer la vieillissante Giulietta. Produite dans la toute nouvelle usine d'Arese, cette nouvelle berline marque un véritable tournant pour Alfa Romeo qui devient le premier fabricant mondial à équiper une berline de série d'un moteur sportif et puissant.

Grâce à une carrosserie à "déformation différentielle" (habitacle protégé), une ligne très moderne pour l'époque favorisant l'aérodynamisme, un puissant 4 cylindres aluminium à double arbre à cames dérivé de l'aviation et une boîte manuelle à 5 rapports bien étagée, la Giulia restera l'automobile la plus rapide, la plus robuste et la plus sûre de sa catégorie jusqu'à la fin des années 1970.

Utilisée par les Carabinieri Italiens, la Giulia remportera également de nombreux succès en compétition, ce qui lui vaudra de recevoir un slogan évocateur : "Alfa Romeo Giulia, la berline qui gagne les courses".

L'exemplaire que nous vous proposons est une première main particulièrement bien conservée. Son intérieur en similicuir est en excellent état tout comme sa peinture blanche d'origine.

Estimation : 20.000 - 30.000 €



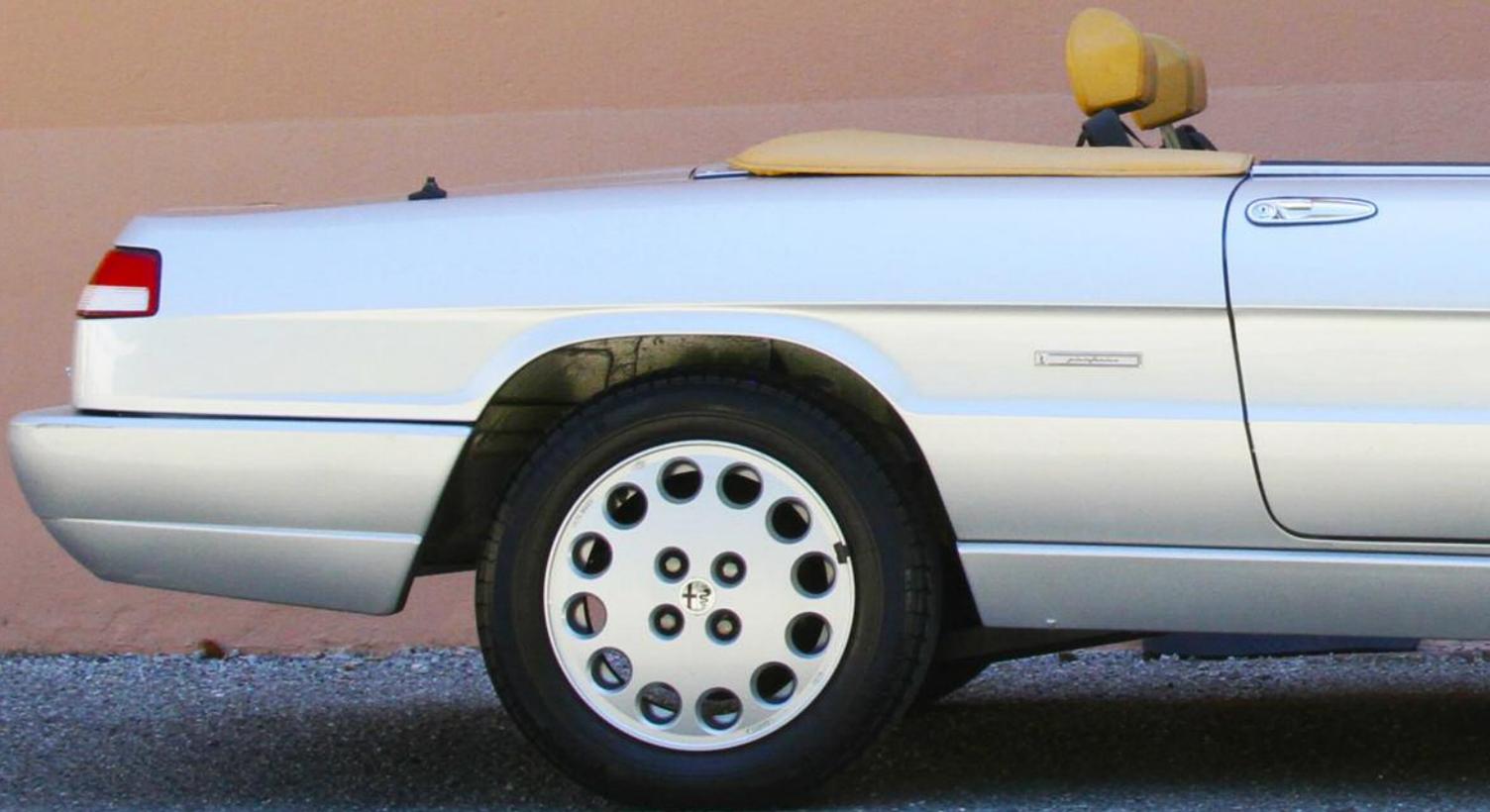
Carte grise française
French title



Unveiled in June 1962 at the Autodrome of Monza, the Giulia's mission was to replace the aging Giulietta. Produced in the brand new factory at Arese, this new sedan marked a real turning point for Alfa Romeo which became the first manufacturer in the world to equip a sedan with a powerful and sporty engine. Thanks to its bodywork with "differential strain" (protected passenger compartment), a very modern design for the time favouring aerodynamics, a powerful 4 cylinders aluminum to dual camshaft derived from aviation and a manual 5 speed gearbox , the Giulia will remain as the fastest, most robust and confident automobile in its category up until the end of the 1970s. Used by the Italian Carabinieri, the Giulia will also win many competitions, which earned its evocative slogan: "Alfa Romeo Giulia, the sedan who wins the races".

The example that we offer you is a first hand and is particularly well preserved. Its leatherette interior is in excellent condition as well as its of original white paint.

Alfa Romeo Spider 2000 S4 1990







If the Giulietta / Giulia Spider irresistibly evokes the Dolce Vita, the Spider "Duetto" its successor, was made famous - among others - by the Graduate and Dustin Hoffman, released in 1967...

After having lost much of its purity and its prestige over the different series which followed, Alfa Romeo will succeed, for this 4th series launched in 1990, with a return to its roots and will eliminate all disgraceful accessories that have weighed down the silhouette of the 3rd series.



The bumpers are now integrated in the bodywork with the same hue, the logo placed on the grill is restyled, the side skirts are replaced with thinner cover, the mirrors are electric, adjustable from the inside and the rear lights are re-drawn.

The upholstery is beige in color or black with inserts of suede. The seats are slightly pushed back, and the power-assisted steering is delivered in this series. This last series will be produced in 18,456 examples and will be marketed with three engines: 1.6L to carburetors and 2.0 i.e. with or without catalytic converter.



Last series of a car produced by Alfa Romeo (to date) to dispose of propulsion, except for the rare Alfa Romeo SZ / RZ, the Duetto will be replaced in 1994 by the Spider GTV series 916.

Our vehicle totals less than 20,000 of its original kilometers and is in almost new condition.



Carte grise française

French title

Lot 79

Si la Giulietta / Giulia Spider évoque irrésistiblement la Dolce Vita, le Spider dit "Duetto" qui lui succède a été rendu célèbre - entre autres - par Le Lauréat et Dustin Hoffman sorti en 1967...

Après avoir perdu beaucoup de sa pureté et de son prestige au fil des différentes séries qui se sont succédé, Alfa Romeo réussira, pour cette 4^e série lancée en 1990, un retour aux sources et éliminera tous les accessoires disgracieux qui ont alourdi la ligne de la 3^e série.

Les pare-chocs sont désormais intégrés à la carrosserie et de la même teinte, le logo placé sur la calandre est restylé, les jupes latérales sont remplacées par des couvre-longerons plus fins, les rétroviseurs sont électriques, réglables de l'intérieur et les feux arrière sont redessinés.

La sellerie est de couleur beige ou noire avec des insertions de daim. Les sièges sont légèrement reculés et la direction assistée est livrée en série. Cette dernière série, produite à 18 456 exemplaires, sera commercialisée avec trois moteurs : 1,6 litre à carburateurs et 2.0 i.e. avec ou sans catalyseur.

Dernière voiture de série produite par Alfa Romeo (to date) à disposer de la propulsion, si l'on excepte les rares Alfa Romeo SZ/RZ, le Duetto sera remplacé en 1994 par la GTV Spider série 916.

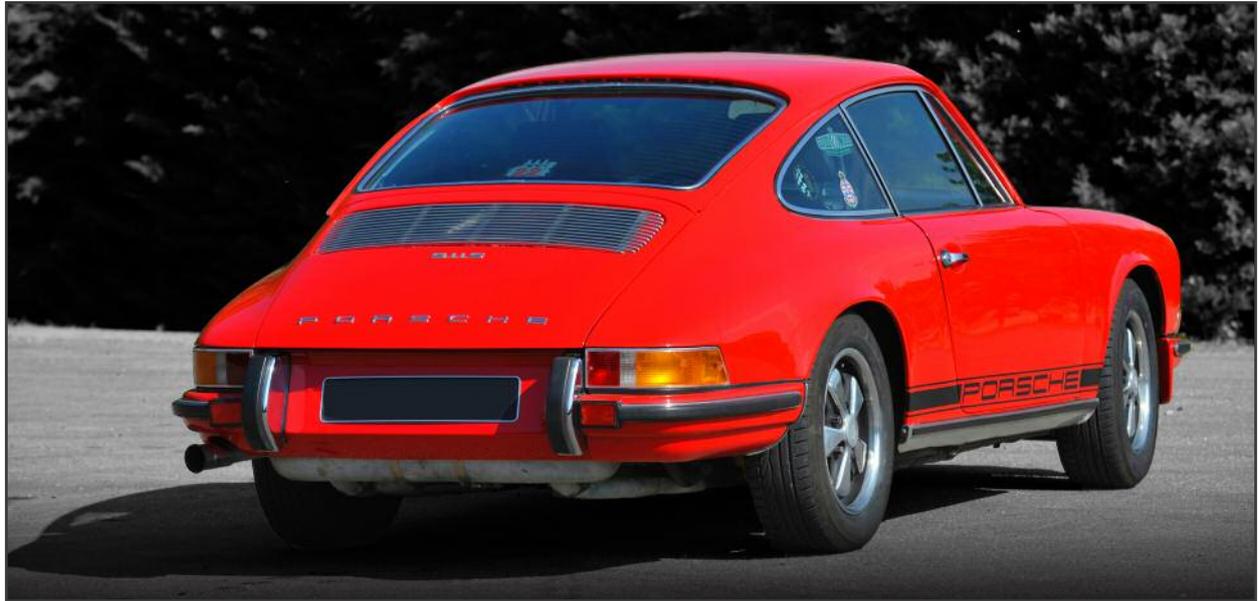
Notre véhicule totalise moins de 20 000 km d'origine et se trouve dans un état proche du neuf.

Estimation : 20.000 - 30.000 €

Porsche 911 2.2 S
1970







Lot 80

En août 1969, la Porsche 911 2.2 S remplace la 2.0 S. Plus légère (capot moteur et jupe arrière en aluminium), elle est aussi plus puissante (180 ch DIN). Le nouveau moteur est moins pointu et plus souple en usage courant, tout en gardant son caractère typique des Porsche les plus sportives passé les 4000 tr/mn. La 2.2 S a été produite uniquement pendant 2 ans (1970/1971), à seulement 3 154 exemplaires.

Notre modèle à la vente possède les vitres électriques teintées et le toit ouvrant, options d'époque et il est en excellent état de présentations, extérieure et intérieure. Il possède toutes les factures de réparations depuis 1998, date à laquelle il a bénéficié d'une restauration intégrale de qualité.

Estimation : 110.000 - 150.000 €

Carte grise française

French title



In August 1969, the Porsche 911 2.2 S replaced the 2.0 S. Lighter (aluminum engine cover and rear skirt), it is also more powerful (180 HP). The new engine is less pointed and more flexible with its current use, while keeping the typical character of the sporty Porsche, surpassing 4000 rpm. The 2.2 S was produced only during 2 years (1970/1971) with only 3,154 examples.

Our model in the sale has tinted electric windows and a sunroof, options of its time, and is presented in excellent condition both the exterior and interior, and has all the invoices of repairs since 1998, the date on which it also benefited from a complete quality restoration.

Volkswagen Combi T1

21 fenêtres - 1964



Carte grise française
French title

Lot 81

D'abord pur utilitaire dans un monde d'après-guerre manquant de moyens de transport, le Combi a aussi été fabriqué en version minibus. Les modèles les plus rares sont intensément recherchés et sont présents dans les collections du monde entier.

1963 est une année charnière dans l'histoire du Combi en général et dans celle du Combi deluxe en particulier. En effet, après avoir quelques années auparavant abaissé le seuil de chargement, Volkswagen décide d'élargir la lunette arrière, avec pour conséquence directe la disparition des deux fenêtres de coin si caractéristiques des modèles de Luxe. Le système d'ouverture par poignée en T est remplacé par une serrure, une rainure ménagée dans la coque permettant de saisir le hayon.

L'ouverture du capot arrière se fait quant à elle à l'aide d'un bouton poussoir. Loin d'entraîner le mécontentement de ses clients, la production s'envole littéralement.

Notre microbus "21 fenêtres" fait partie du modèle produit à 14 031 exemplaires en 1964.

Notre véhicule a été restauré à grands frais pour retrouver sa jeunesse.

De couleur turquoise et blanc, l'intérieur est en excellent état.

Estimation : 75.000 - 100.000 €

Initially a pure utility vehicle in a post-war world lacking means of transportation, the Combi has also been manufactured in a minibus version. The rarer models are intensely sought after and appear in the great collections of the world. 1963 is a pivotal year in the history of the Combi in general and in that of the deluxe Combi in particular. Indeed, after a few years previously having lowered the threshold of loading, Volkswagen decides to widen the rear screen, with the direct consequence of the disappearance of the two corner windows so characteristic of the deluxe models. The system of opening by a T-handle is replaced by a lock, a groove in the hull to enter the tailgate. The opening of the rear hood is done with a push button. Far from causing discontent of its customers, production literally flies. Our "21 Windows" microbus is part of the model produced in 14,031 examples in 1964.

Our vehicle has been restored at great expense to regain its youth. Turquoise and white in color, the interior is in excellent condition.



Fiat 600 Jolly Replica 1982



Carte grise française
French title

Lot 82

En 1958, Fiat a expédié plusieurs Fiat 600 au carrossier italien Ghia pour la transformation en version Jolly. Cette version baptisée Spiaggietta en Italie, adoptait des sièges en osier et, en option, un top à franges pour protéger ses occupants du soleil méditerranéen. Ces voitures avaient été conçues initialement pour une utilisation par de riches propriétaires de grands yachts qui souhaitaient avoir une voiture dès leur arrivée dans les ports. Aristote Onassis fut le premier à posséder une 600 Jolly...



Notre véhicule proposé à la vente est une réplique d'excellente qualité. Ce véhicule est une rare opportunité d'acquérir une belle réalisation sur une base de Zastava 750 LE de 1982.

Estimation : 18.000 - 24.000 €

In 1958, Fiat shipped several Fiat 600s to the Italian coachbuilder Ghia for transformation into the version Jolly. This version called Spiaggietta in Italy, adorned with wicker seats and, in option, a top with fringes to protect its occupants against the Mediterranean sun. These cars had been designed originally for use by wealthy owners of large yachts who wanted to have a car as soon as they arrived in ports. Aristotle Onassis was the first to own a 600 Jolly...

Our vehicle proposed for the sale is a replica of excellent quality. This vehicle is a rare opportunity to acquire a beautiful realisation on a basis of the 1982 Zastava 750 LE.



Lancia Thema 8.32

1988



Carte grise française
French title

Lot 83

Lors du Salon International de l'Automobile de Turin en novembre 1984 Lancia présente la Thema signée du carrossier italien Giorgetto Giugiaro.

En 1986 une version inattendue est présentée : la Thema 8.32, dénomination qui indiquait le nombre de cylindres (8) et celui des soupapes

(32) qui équipaient le puissant moteur de 215 ch. Ce moteur dérivait directement de celui de la Ferrari 308. Elle est dotée d'une finition des plus luxueuses, planche de bord en ronce de noyer, sièges revêtus de cuir Poltrona Frau ou d'alcantara. Les mains des clients ne pouvaient être en contact qu'avec des matériaux de très haute qualité. Elle disposait entre autres d'appuis têtes arrière électriques, de suspensions électroniques à réglage automatique et à sélection manuelle au tableau de bord, d'un aileron caché dans le coffre arrière, qui pouvait selon l'humeur du pilote se rétracter. Au total ce seront environ 5 000 exemplaires de ce qu'on appelle la Lancia Ferrari qui verront le jour, 1^{ère} et 2^e séries confondues.

Notre modèle totalise 46117 km a été livré neuf sur la Côte d'Azur en 1988...et "oublié" durant de nombreuses années dans un garage fermé à l'abri de l'humidité, ce qui en fait aujourd'hui un time capsule rare et désirable.

Estimation : 6.000 - 10.000 €

At the International Automobile Exhibition of Turin in November 1984, Lancia presents the Thema that owes its silhouette to the Italian coachbuilder Giorgetto Giugiaro. In 1986, an unexpected version is presented: the Thema 8.32 denomination which indicated the number of cylinders (8) and of valves (32) which were equipping the powerful 215 HP engine. This engine was deriving directly from that of the Ferrari 308. With a more luxurious finish, dashboard in walnut bramble, leather covered seats of Poltrona Frau or alcantara. The hands of the clients could only be in contact with very high quality materials. It had, amongst other things, electric rear headrests, electronic suspensions with automatic adjustment and manual selection on the instrument panel, a spoiler hidden in the rear luggage compartment, which could, depending on the mood of the driver, retract. In total there will be approximately 5,000 examples of what is called the Lancia Ferrari that will see the day, 1st and 2nd series confused.

Our model has a total of less than 46,117 kilometres and arrived new on the Cote d'Azur in 1988...then "forgotten" during many years in a closed garage, sheltered from moisture, which makes it an actual rare and desirable time capsule.



Mercedes AMG Hammer 6.0 DOHC 1990



Lot 84

Avant d'être intégré totalement au giron de Mercedes-Benz, AMG n'a cessé de faire des étincelles avec des voitures préparées par ses soins.

AMG, alors indépendant, a su mettre tout son talent à l'œuvre pour magnifier encore plus les productions frappées de l'étoile de Stuttgart. Dernier chef d'œuvre, une berline classe E W124 abritant un nouveau V8 de 6 litres en guise de cœur, développant 385 ch.

Kit carrosserie intimidant, mais sobre, suspension à amortissement piloté, finition de haut niveau pour une automobile dont le prix tournait à l'époque autour du million de francs.

L'exemplaire proposé est un véritable collector qui bénéficie de la meilleure configuration mécanique (réalésage à 6.0 litres et culasses spécifiques AMG à doubles arbres à cames en tête), une sorte de chef d'œuvre juste avant la prise de contrôle d'AMG par Mercedes Benz.

Estimation : 140.000 - 170.000 €

Before being totally integrated into the bosom of Mercedes-Benz, AMG hadn't ceased to make sparks with its cars prepared by its own. AMG, independent then, was able to put all its talent to work to even more greatly magnify the productions the star of Stuttgart.

Their last jewel was a Class E W124 sedan which received a new V8 of 6 L, disguised as a heart, developed 385HP.

With a Daunting but understated bodywork kit , suspension damping controlled, high level finishing and a turning price at the time around a million francs.

The proposed example is a real collector piece with the best mechanical configuration (to 6.0 litres and specific AMG cylinder heads twin cam), a real masterpiece just before the acquisition of control of AMG by Mercedes Benz.

Titre de circulation US

US title



Ferrari Testarossa

Monospecchio - 1985



Lot 85

Présentée au mondial de l'automobile de Paris en 1984 la Ferrari Testarossa est l'avant-dernière création du Comendatore Enzo Ferrari (1898-1988) avant la Ferrari F40 de 1987. Produite jusqu'en 1996, elle est motorisée par une évolution du V12 de Ferrari 512 BB, poussé à 390 chevaux, en position centrale arrière à plat, ouvert à 180°.

Sur une base de châssis et de structure de Ferrari 512 BB, à laquelle elle succède, la carrosserie, reconnue comme un des sommets universels du design de l'histoire de l'automobile, est créée par Pininfarina. Réalisée en aluminium léger (sauf portes et pavillon), fabriquée en série par Scaglietti, elle dispose d'importantes entrées d'air de refroidissement latérales dans les portières, de phares escamotables, et d'un design aérodynamique exclusif.

Elle fût en son temps "supercar" la plus rapide du monde... et le tout dans une stabilité faisant dire au grand Henri Pescarolo lors d'un essai télévisé mythique "à 300 km/h dans la Testarossa vous fumez le cigare, dans la Countach vous risquez de l'avaler" !

L'habitacle de cette berlinette, très sobre et habillé en cuir, permet à la Testarossa d'associer confort, luxe, et sportivité d'élite. Notre modèle, en parfait état, est proposé avec son carnet d'entretien d'origine.

Estimation : 120.000 - 150.000 €

Titre de circulation monégasque

Monaco title

Presented at the World Automobile Show of Paris in 1984, the Ferrari Testarossa is the before last creation of the Commendatore Enzo Ferrari (1898-1988), with the Ferrari F40 of 1987. It is produced until 1996. It is motorised by an evolution of the V12 of Ferrari 512 BB, pushed to 390 HP, flat rear central position, open to 180°.



On a base frame and structure of the Ferrari 512 BB, to which it replaces, the bodywork, recognised as one of the universal summits of the design of the history of the automobile, is created by Pininfarina . Realised in light aluminium (except the doors and roof), manufactured in series by Scaglietti, it has important entries of cooling air side sheets in the doors, flip up headlights, and an exclusive aerodynamic design.



It was in its time “supercar” the fastest in the world... and all this with a stability that made the great Henri Pescarolo claim during a mythical televised test "300 km/h in the Testarossa if you smoke a cigar, in the contact you may just swallow it"! The passenger compartment of this berlinette, very sober and dressed in leather, allows the Testarossa to associate comfort, luxury, and sportiness of the elite.



Our model, in perfect condition, is proposed with its original maintenance book.

Jaguar XK 140
Barn find - 1956







Lot 86

La Jaguar XK 140 est présentée le 15 Octobre 1954.

Succédant à la XK 120 cette nouvelle Jaguar lui ressemble... à première vue!

Ainsi la direction à crémaillère remplaçant l'antique système à boîtier rend la conduite douce, légère et nettement plus précise.

Ensuite, la position de conduite profite de la nouvelle implantation du moteur (8cm plus en avant), de la batterie (désormais dans l'aile avant) et des deux cardans placés entre le volant et la nouvelle crémaillère. Enfin, les pare-chocs plus enveloppants et plus imposant modifie subtilement le dessin, par ailleurs toujours aussi réussi.

Mécaniquement cette nouvelle Jaguar XK 140 reçoit d'origine le moteur de 190 chevaux des XK 120 "Spécial équipement", et pour la gamme sport la culasse "Type-C" pousse le moteur à 210 chevaux. Contrairement à la XK 120, Jaguar sort les 3 modèles roadster, cabriolet et coupé en même temps.

Notre modèle présenté à la vente est une conduite à gauche livrée neuve aux Etats-Unis. Elle se trouve dans un état "sortie de grange" qui permettra soit de constituer le point de départ d'un projet de résurrection/restauration, soit de conserver un témoignage émouvant de ce que tout amateur rêve de trouver sous un appenti perdu dans le haut pays niçois...

Estimation : 40.000 - 60.000 €



Titre de circulation US
US title

The Jaguar XK 140 was presented on October 15th, 1954. The successor to the XK 120, this new Jaguar resembles it... at first glance!

And the rack and pinion steering replacing the old housing system makes the ride smooth, light and much more accurate.

Then the driving position takes advantage of the new engine location (8cm more in front) and the battery (now in the front wing) and the two universal joints placed between the flywheel and the new rack. Finally the more enveloping and more imposing bumper subtly alters the design, also successful.

Mechanically this new Jaguar XK 140 receives from the beginning the 190 HP engine which was equipping the XK 120 "Special Equipment", and for the sport range the cylinder head "Type-C" pushes the engine to 210 HP. Unlike the XK 120, Jaguar releases the 3 models: roadster, cabriolet and coupé at the same time.

Our model presented in the sale is a left-hand drive delivered new in the United States. It is found in a " barn find" state which will either be the starting point of a project of resurrection/restoration, or, to keep a moving testimony of what any lover might dream of finding in a workshop lost in the high niçoise country...





**Aston Martin DB5 Vantage
1964**





Lot 87

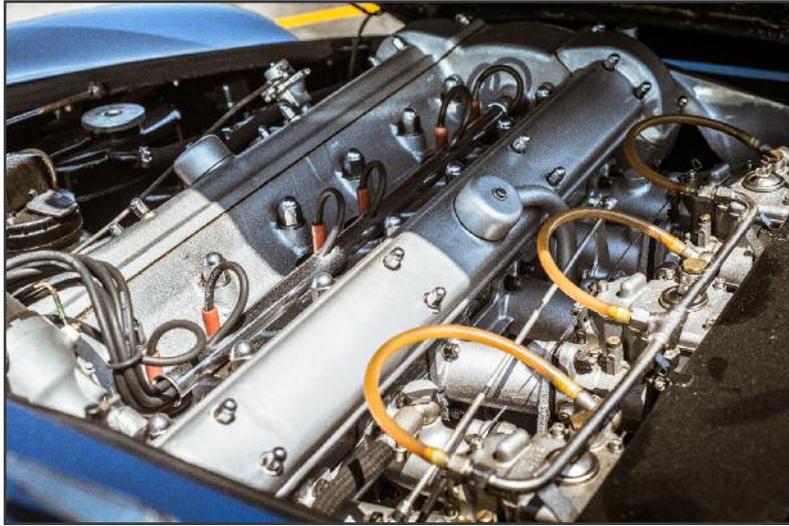
Les meilleures fées s'étaient penchées sur le berceau de la DB5, avant même sa naissance: entre David Brown qui lui donna une fois de plus ses initiales et surtout les moyens de financer ses ambitions, le talentueux John Wyer qui dirigea ce projet avec le même succès que celui de la GT40 qu'il mena ensuite, la Carrozzeria Touring, la plus équilibrée des officines italiennes de style qui signa un dessin abouti et éternel et Tadek Marek, motoriste brillant qui l'équipa d'un beau et efficace 6 cylindres vif et coupleux, le nouveau modèle d'Aston Martin ne pouvait être qu'une réussite!



Et c'est ce qu'il fût, en profitant en plus de la filiation avec la DB4 GT, modèle superlatif de la DB4 dont la DB5 reprend les phares sous vitres.

Mais même avec les meilleures augures, il faut parfois un peu de magie pour passer du succès au mythe... et rien de tel qu'une autre légende pour entrer de concert au panthéon: James Bond roulera en DB5, même si c'est une DB2 qu'il utilisait dans le roman de Ian Fleming!

La DB5 ne fût pas qu'une réussite sur grand écran ou papier glacé: 1 023 exemplaires seront produits entre 1963 et 1965.



Notre exemplaire est un des plus désirables de cette série puisqu'il est un des très rares dotés de la spécification Vantage (65 seulement, soit moins que les DB4 GT) reconnaissable au set de trois carburateurs Weber horizontaux DCOE en lieu et place des SU ce qui, couplé aux arbres à cames spécifiques, permet de délivrer une puissance de 315 chevaux au lieu des 282 de la version standard, avec un caractère encore plus trempé et un appétit renforcé pour les hauts régimes. La documentation prouvant que le moteur et sa configuration sont bien conformes à la sortie d'usine sont disponibles dans le dossier très conséquent, suivi et fourni accompagnant le véhicule.

Détenu depuis près de trente ans par le même propriétaire, cette DB5 présente la combinaison inédite de la rareté de l'upgrade Vantage, d'un historique limpide, d'une mécanique restaurée sans compromis et de la patine superbe - et inimitable - de son habitacle.

Estimation : 700.000 - 900.000 €

Carte grise française
French title



The best fairies were looking down on the subframe of the DB5, even before its birth: Between David Brown who gave it once more his initials and especially the means to finance its ambitions, the talented John Wyer who led this project with the same success as that of the GT40 which he then led to Carrozzeria Touring, one of the most balanced Italian style dispensaries creating a leading and eternal design and finally Tadek Marek, the brilliant motorist who fitted out a beautiful, lively and torquey effective 6-cylinder, the new model Aston Martin could only be a success!



And that is what it was, taking advantage of the addition of the filiation with the DB4 GT, superlative model of the DB4, whose DB5 resumed the headlights under glass. But even with the best omens, it sometimes takes a little bit of magic to go from success to mythology... and nothing better than having another legend to assist: James Bond rides in the DB5, even if it is actually a DB2 that is used in the Ian Fleming's novel!

The DB5 was not just a success on the big screen or glossy paper: 1,023 examples will be produced between 1963 and 1965. Our copy is one of the most desirable of this series since it is one of the very rare with the specification Vantage (only 65, less than the DB4 GT) recognisable with a set of three Weber carburettors horizontal DCOE in place of SU which, coupled with the specific camshafts, allows you to issue a power of 315HP instead of the 282 of the standard version, with a character even more tempered and an appetite strengthened for high regimes .

The documentation proving that the engine and its configuration are consistent with the output of the factory are available in the very complete folder that accompanies the vehicle. Keep for nearly thirty years by the same owner, this DB5 presents the unprecedented combination of the rarity of the upgraded Vantage, a clear history, a mechanical restored without compromise and a superb patina- and inimitable - of its passenger compartment.







Bentley Azure
1998







Carte grise française
French title

Lot 88

Produite de 1995 à 2003 la Bentley Azure est la version décapotable du coupé Continental. Elle est produite à 1 152 exemplaires.

Elue Cabriolet le plus chic du monde, la puissance de son V8 de 6750 cc turbo de fabrication Rolls Royce avoisine les 400 cv....

Elle est équipée en série d'une boîte automatique à 4 rapports.

Ce modèle de la branche de Bentley Motors Limited produit en très petite série est aujourd'hui très prisé.

Il s'agit du dernier grand cabriolet Bentley avec 4 vraies places et mue par le fidèle moteur Rolls Royce 6^{3/4} litres, désormais remplacé par des motorisations de provenance allemande. Son prix de lancement était de 333000 euros en 1998 ...

Fiable et peu kilométré, notre modèle proposé à la vente est muni de son carnet d'origine et de ses dernières factures d'entretien.

Estimation : 50.000 - 80.000 €

Produced from 1995 to 2003, The Bentley Azure is the convertible version of the Continental coupé. It was produced in 1152 examples.

Elected the most chic Cabriolet of the world, the power of its V8 of 6,750 cc turbo of manufacture Rolls Royce is around 400 cv....

It is equipped in series with an automatic gearbox of 4 speeds. This model of the branch of Bentley Motors Limited produced in very small series is very popular today.

It is the last great Bentley cabriolet with 4 real seats and furnished with the faithful Rolls Royce 6 L 3/4 engine which now has been replaced by the engines of German origin. Its launch price was 333,000 EUR in 1998

Reliable and few kilometres, our proposed model on sale is fitted with its original manual and its last bills of maintenance.





**Ferrari 575 M F1 Maranello
2003**



Titre de circulation anglais

English title

Lot 89

Lancée en novembre 2002, cette superbe 575 est, comme habituellement chez Ferrari, une profonde évolution de la 550 Maranello et constitue la toute première association du mythique V12 à la boîte robotisée F1. Elle est produite à 2 548 exemplaires.

Les améliorations apportées sur la 575 sont substantielles. Elle est équipée d'un moteur passant de 5,4 L à 5,7 L, de plus grands disques de frein, d'une distribution améliorée et de suspensions adaptatives. Elle propose également un nouvel intérieur.

Toujours disponible avec une boîte de vitesses manuelle conventionnelle, l'essentiel de la production sera réalisé avec la boîte de vitesses "F1" (séquentielle) semi-automatique mise au point par Magnetti Marelli.

Le numéro 575 fait référence à la cylindrée du moteur en centilitres, tandis que le "M" est une abréviation de "modificato" (modifié).

Notre modèle présente une superbe combinaison de couleur bleu / cuir tan et la boîte F1.

Estimation : 100.000 - 130.000 €





Launched in November 2002, this superb vehicle, as is usual at Ferrari, is a profound evolution of the 550 Maranello and constitutes the first association of the mythical V12 to the sequential F1 gearbox . It was produced in 2,548 examples.

The improvements made on the 575 are substantial. It is equipped with an engine which passes from 5.4 L to 5.7 L, of larger brake discs, of improved distribution and adaptive suspensions. It also proposes a new interior. Always available with a conventional manual gearbox, the essential part of the production will be carried out with the semi-automatic gearbox "F1" (sequential) developed by Magnetti Morelli.

The number 575 makes reference to the engine displacement in centiliters, while the "M" is an abbreviation of "modificato" ("modified").

Our proposed model for sale presents a great combination of blue/tan leather and the F1 gearbox .



Ferrari 355 Challenge 1996





Lot 90

Commercialisée entre 1994 et 1999 la F355 est une profonde évolution de la Ferrari 348.

Une version baptisée "Challenge" fut créée spécifiquement à destination du championnat monomarque F355 Challenge. Très rare, cette version fut construite à seulement 109 exemplaires, dont quelques-uns furent immatriculés. Bien que dotée d'un moteur identique à celui des versions de série, la F355 Challenge possède des particularités destinées à un usage en compétition, telles qu'un échappement spécifique, une direction plus directe, une assiette rabaissée, un châssis et un embrayage renforcé, un arceau-cage de sécurité, un extincteur, un coupe-circuit, des jantes en magnésium spécifiques et des freins surdimensionnés issus de la F40 LM.

Son V8 de 3,5 litres et 380 ch (279 kW) à 8 250 tr/min (régime maxi à 8 500 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 1 350 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.

Cette version fut popularisée par le jeu vidéo F355 Challenge.

Le modèle proposé est un des très rares à bénéficier d'une homologation routière.

Estimation : 120.000 - 160.000 €



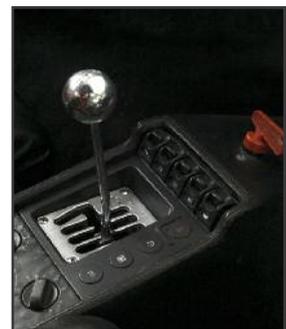
Titre de circulation italien

Italian title

Marketed between 1994 and 1999 the F355 is a profound evolution of the Ferrari 348. A version called "Challenge" was created specifically for the destination of the F355 Challenge mono-brand championship . Very rare, this version was built in only 109 examples, of which some were registered. Although equipped with an engine identical to that of the versions of the series, the F355 Challenge possesses particularities intended for use in competition, such as a specific exhaust, more direct steering, a lowered base, a strengthened chassis and clutch, a roll-safety cage, a fire extinguisher, a circuit breaker, rims in a specific magnesium and oversized brakes from the F40 LM.

Its V8 of 3.5 L and 380 HP (279 kW) to 8,250 rpm (maximum speed to 8,500 rpm) is also the first engine of the mark to have 5 valves per cylinder, which also explains its name: 355 for 3.5 litres of displacement, and 5 for the number of valves per cylinder. The engine develops a torque of 37 Mkg to 6,000 rpm, and propels the 1,350 kg of the F355 from 0 to 100 km/h in 5.3 seconds, allowing it to reach a peak speed of 295 km/h. This version was popularized by the video game F355 Challenge.

The proposed model is one of the very few to benefit from road verification.



Ferrari 360 Modena
2002







Lot 91

Première Ferrari intégralement réalisée en Aluminium, la 360 Modena est commercialisée en 1999 pour succéder à la 355. Elle doit son nom à Modène, ville de naissance de Enzo Ferrari...



La 360 Modena fait un grand pas en avant par rapport à son aînée : l'électronique devient de plus en plus présente (aide à la conduite, commande de boîte, sécurité). Les dimensions et l'habitabilité sont en hausse.

La Ferrari 360 Modena est propulsée par un moteur V8 à 90° en position centrale arrière dont la puissance maximale (400 ch) est atteinte à 8 500 tr/min. Comme sur la F355, ce moteur comporte cinq soupapes par cylindres (soit 40 en tout).

Notre véhicule gris clair métallisé, en excellent état, a été doté des attributs des versions "challenge stradale" (pare-choc avant, grille arrière, bas de caisse, rétroviseurs carbone et jantes BBS...). Il est équipé de la délicieuse boîte manuelle à 6 rapports qui offre le plaisir du tintement métallique à chaque changement de rapport et qui allait disparaître de l'expérience Ferrari.

A vous de réussir le talon-pointe au rétrogradage, aucune boîte robotisée ne pouvant offrir cette satisfaction de connaisseur...

Estimation : 70.000 - 80.000 €



Carte grise française
French title

First Ferrari fully realized in aluminum, the 360 Modena is marketed in 1999 to succeed the 355. It owes its name to Modena, city of birth of Enzo Ferrari..... The 360 Modena made a great step forward compared to its elder: The electronics become more and more present (driving assistance, Gearbox control, security). The dimensions and the habitability are on the rise.

The Ferrari 360 Modena is powered by a V8 engine to 90° in the rear central position whose maximum power (400 HP) is reached at 8,500 rpm. As on the F355, this engine has five valves per cylinder (40 in all).

Our vehicle, light gray metallic, is in excellent condition, has been endowed with the attributes of the version "Challenge Stradale" (front bumper, rear grill sill panel, carbon rear view mirrors and BBS rims...) and is equipped with the delicious manual gearbox in 6 reports which offers the pleasure of metal tinkling with each change of gear which has disappeared in the Ferrari experience.

Up to you to make the heel-toe downshifting, No sequential gearbox can offer this satisfaction to the connaisseur...



Ferrari 365 GTB/4 Daytona 1969

Lot 92

La légende veut qu'Enzo Ferrari considérait, au moins aux débuts de sa firme, que les voitures de route (ne dit-on pas "de tourisme" ?) devaient financer le programme de course, qui était l'activité principale - et considérée par lui comme noble - de son projet entrepreneurial.

Cette légende trouverait sa justification dans le choix d'une architecture très conventionnelle pour la remplaçante de la 275 GTB qui conserve le moteur avant alors que les Ferrari de course s'étaient depuis longtemps converties au moteur central. La concurrence - Lamborghini Miura et De Tomaso Mangusta en tête - contemporaine s'apprêtait à en faire de même.

Présentée au salon de Paris 1968 la 365 GTB/4 héritera du surnom de Daytona suite au triplé de Ferrari sur le circuit du même nom remporté la même année par les P4 (avec P pour - ironie de l'histoire - Posteriore i.e. moteur arrière !)

L'exemplaire proposé a bénéficié d'une restauration complète menée par un concessionnaire de la marque en 2014 et se présente aujourd'hui dans un magnifique colour scheme oro chiaro / cuir tabac.

Estimation : 650.000 - 800.000 €





The legend tells that Enzo Ferrari considered – at least at the beginning of his career – that daily cars (do we say tourism cars?) were a mean to finance racing cars. Making racing car was his main activity which he qualified as noble.

This legend could be prove with the choice of a conventional architecture for the car replacing the 275 GTB – front engine even if Ferrari racing cars has central engine and competitors such as Lamborghini Miura and De Tomaso Mangusta was in the process to do the same.

Presented at the Paris Event in 1968, the 365 GTB/4 will be surnamed Daytona following to the Ferrari triple on the circuit – same name- won the same year by the P4 (with a P for Posteriore).

The model presented benefited from a total restoration made by the brand dealer in 2014 : color scheme oro chiaro/ tabacco leather.



Renault Clio V6 Phase 1

2002



Lot 93

L'exemplaire numéroté 1 264 qui vous est présenté est une superbe Renault Clio V6 de couleur gris iceberg, mise en circulation le 2 mai 2002. Il s'agit donc de l'une des dernières séries 1, équipée du six cylindres en V de 230 chevaux. Fait exceptionnel, notre exemplaire n'a parcouru que 4 870 kilomètres depuis sa commercialisation et n'a connu que trois propriétaires, le premier étant un professionnel, ce qui explique qu'elle fut plus utilisée en show room que sur la route.

En excellent état carrosserie, l'intérieur gris foncé l'est tout autant, ils sont en phase avec ce faible kilométrage. Ses sièges baquets en cuir et alcantara siglés Renault Sport sont une invitation à la conduite sportive. Côté confort, elle est notamment dotée de la climatisation.

Elle a bénéficié en 2015 d'une révision, alors qu'elle avait 2 950 kilomètres. Celle-ci incluait en plus de la vidange des fluides du moteur et de la boîte, le remplacement des deux pneus arrière. A cette occasion la distribution et la pompe à eau furent également remplacées faisant de cette Clio V6 une machine prête à rouler et récemment entretenue. Elle est bien sûr accompagnée de sa pochette contenant les livrets de bords et de son carnet d'entretien. Avec un look inimitable, véritable évocation au passé sportif de la marque, cette Renault Clio V6 saura faire vibrer le passionné de belles mécaniques ou l'amateur de sensations fortes.

Ce collector dans la droite ligne des Renault5 Turbo devient extrêmement prisé des collectionneurs. S'il n'est pas impossible d'en trouver aujourd'hui sur le marché bien que les prix soient nettement en hausse depuis peu, il est cependant beaucoup plus difficile d'acquérir un modèle ayant si peu roulé depuis sa mise en circulation.

Estimation : 45.000 - 60.000 €





Ferrari 360 Modena Spider
2002







Lot 94

Première Ferrari intégralement réalisée en Aluminium, la 360 Modena est commercialisée en 1999 pour succéder à la 355. Elle doit son nom à Modène, ville de naissance de Enzo Ferrari... La 360 Modena fait un grand pas en avant par rapport à son aînée : l'électronique devient de plus en plus présente (aide à la conduite, commande de boîte, sécurité). Les dimensions et l'habitabilité sont en hausse. La Ferrari 360 Modena est propulsée par un moteur V8 à 90° en position centrale arrière dont la puissance maximale (400 ch) est atteinte à 8 500 tr/min. Comme sur la F355, ce moteur comporte cinq soupapes par cylindres (soit 40 en tout).

Notre exemplaire est rouge "Rosso Corsa", intérieur cuir rouge (sièges Challenge). Très bon état d'origine. Carnet d'entretien Ferrari d'origine, embrayage neuf et courroie de distribution changée à 17827 kms en 2014, Version BV6 mécanique la plus recherchée. Très bel investissement.

Estimation : 90.000 - 120.000 €



Lamborghini Murcielago 6.2
2003

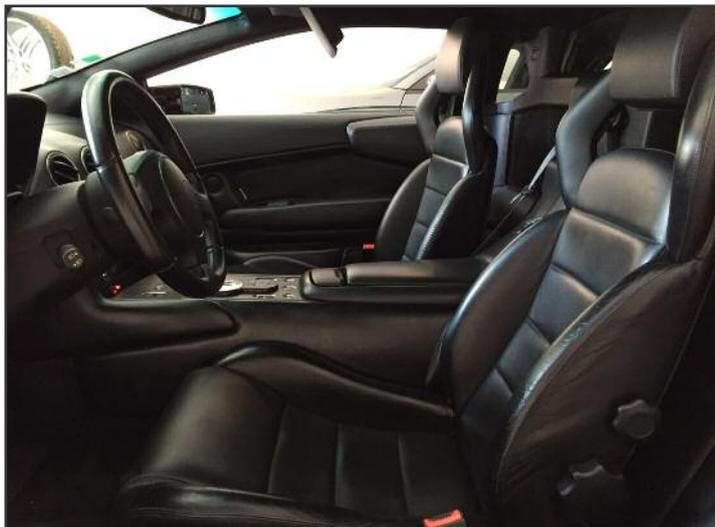






Lot 95

La Lamborghini Diablo tire en 2001 sa révérence, trois ans après le rachat de la marque au taureau par le constructeur Audi. Commercialisée en 2002, la Murciélago reprend les éléments qui ont fait le succès sa mythique devancière tout en les améliorant pour propulser la Supercar dans le XX^e siècle. Son design est l'oeuvre de Luc Donckerwolke, designer Audi, qui signe un dessin aussi pur que bestial. Les portes en élytre font perdurer une tradition chère à Lamborghini tandis que la ligne, plus fluide, intègre des écopes d'air à ouverture variable ainsi qu'un spoiler arrière dont l'inclinaison dépend de la vitesse du véhicule. Sous le capot, le moteur V12 est issu de la Diablo mais sa cylindrée est revue de 6.0L à 6.2L développant une bagatelle de 580 chevaux avec un couple de 650 Nm. il est accouplé à une boîte de vitesse manuelle à six rapports ou à la boîte automatique e-gear. La transmission se fait aux quatre roues, système déjà apparu sur les dernières Diablo, afin d'offrir à la Murciélago un comportement routier exemplaire, exploitant toute la puissance du V12. Afin de parfaire ses qualités routières, le châssis est rigidifié de +100% par rapport à sa devancière. C'est à l'intérieur que l'influence d'Audi se fait le plus ressentir. La finition est en nette hausse et l'ergonomie est améliorée, notamment au niveau de la position de conduite. La voiture est déclinée en version roadster et sa puissance évoluera au cours de sa carrière. Synthèse du meilleur de la mythique Diablo avec un design novateur et des performances hors normes pour son temps, la Murciélago fait partie de ces voitures indémodables qui ont marqué leur temps. Sa ligne réussie n'a pas pris une ride et ses performances toujours d'actualité satisferont tout amateur de belles mécaniques et de sensations fortes.



L'exemplaire que nous vous présentons est une Lamborghini Murciélago LP580 mise en circulation le 02/01/2003. Sa superbe livrée noire, son intérieur noir et ses jantes assorties lui donnent une allure sportive sans concession. Argument de choix, elle est équipée de la très recherchée boîte mécanique à six rapports dont la célèbre grille de levier de vitesses métallique accentue le caractère radical de l'intérieur. Très propre extérieurement, l'intérieur est également dans un excellent état, chose que l'on peut attendre d'une voiture affichant moins de 47900 kilomètres d'origine. Notre exemplaire est doté entre autres de la climatisation automatique, des feux xénon, et des suspensions pneumatiques. elle a bénéficié d'une révision générale en juin 2016 au sein du réseau de la marque chez P3 automobiles à Cannes. La voiture avait alors 46 624 kilomètres. La boîte de vitesses et les freins ont été révisés, l'embrayage changé tout comme le radiateur moteur, ou encore les silentbloc de châssis. Des travaux cosmétiques ont également été effectués tels que la mise en peinture du masque avant. Elle est par conséquent prête à prendre la route et à offrir à son conducteur le meilleur de la firme au taureau : une esthétique exceptionnelle, des performances hors normes et ce en toute sérénité grâce à une excellente condition mécanique. La Lamborghini Murciélago est une automobile excitante et exigeante, premier opus sous l'ère Audi, elle signe le renouveau du constructeur italien. Grâce à son faible kilométrage et sa rare et désirable boîte mécanique, il s'agit d'une pièce de choix à acquérir avant les autres, les exemplaires en boîte manuelle ayant été fabriqués à seulement 186 exemplaires dans le monde !

Estimation : 140.000 - 160.000 €

Shelby GT 500 1969



Lot 96

La Shelby Mustang est une évolution hautes performances de la Ford Mustang, construite par Shelby entre 1965 et 1968 puis par Ford de 1969 à 1970.

The Shelby Mustang is a high performance variant of the Ford Mustang which was built by Shelby from 1965 to 1968, and from 1969 to 1970 by Ford.

Estimation : 125.000 - 140.000 €



JEWELS

PUBLIC AUCTION
ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

JULY 27TH, 2016
HÔTEL HERMITAGE - MONTE CARLO



WATCHES

PUBLIC AUCTION

ASTA - VENTE AUX ENCHÈRES - AUKTION

JULY 28TH, 2016

HÔTEL HERMITAGE - MONTE CARLO



Espace Fontvieille Sous le chapiteau Monaco



Hôtels à proximité

Hôtel Columbus***

23 avenue des Papalins - 98000 Monaco
+377.92.05.90.00

Monte Carlo Bay Hôtel & Resort****

40 avenue Princesse Grace - 98000 Monaco
+377.98.06.02.00

Hôtel Hermitage****

Square Beaumarchais - 98000 Monaco
+377.98.06.40.00

Riviera Marriott Hôtel****

Port de Cap d'Ail - 0630 Cap d'Ail
+33 (0)4.92.10.67.67



BOULE
2 AVENUE HENRI DUNANT - PRINCIPAUTÉ DE MONACO
www.boule-auctions.com