

GOODING CHRISTIE'S

Rétromobile Paris

Vente aux enchères

JEUDI 29 JANVIER 13.00 CET





LOT 19 | 1971 LAMBORGHINI MIURA P400 SV

INFORMATIONS SUR L'ÉVÉNEMENT

LIEU

Exposition Rétromobile
Pavillon 7, 1er étage
Porte de Versailles
75015 Paris, France

La vente aux enchères du salon Rétromobile Paris et l'exposition publique se dérouleront au Pavillon 7.1, dans le cadre du salon Rétromobile, à la Porte de Versailles. Les enchérisseurs inscrits pourront obtenir leurs accréditations au comptoir d'enregistrement des enchérisseurs, situé sur le stand Gooding Christie's, dans le Pavillon 7.1.

ENCHÈRES

Jeudi 29 janvier 13.00 CET

EXPOSITION PUBLIQUE

Mardi 27 janvier 18.00 CET

(Avant-première Rétromobile)

Mercredi 28 janvier 10.00 - 22.00 CET

Jeudi 29 janvier 10.00 - 19.30 CET

Les visiteurs de Rétromobile munis d'un billet d'entrée pourront voir tous les lots exposés. Seuls les enchérisseurs dûment enregistrés seront autorisés à examiner de près les véhicules et à participer aux enchères. Les billets d'entrée à Rétromobile sont disponibles pour le grand public au guichet de l'exposition et peuvent également être achetés à l'avance sur le site web de Rétromobile (retromobile.com). Christie's n'est pas responsable de la vente, de la disponibilité ou de la distribution des billets d'entrée à Rétromobile.

La vente aux enchères du salon Rétromobile est un événement Gooding Christie's organisé par Christie's France SNC.



Scannez ce QR Code pour plus d'informations sur cette vente

© Christie, Manson & Woods Ltd. (2026)

COMMISSAIRES-PRISEURS

Cecile Verdier
Camille de Foresta
Victoire Gineste

Christie's France SNC
9 avenue Matignon
75008 Paris, FR
+33 1 40 76 83 79

FRAIS ACHETEUR

En plus du prix d'adjudication, des frais acheteur (ainsi que la TVA en vigueur) sont dus. D'autres taxes et/ou droits de suite peuvent également être dus en cas de lot identifié par un symbole spécial. Veuillez vous référer au paragraphe D des Conditions de vente à la fin du catalogue.

CONDITIONS DE VENTE

La vente est soumise aux Conditions de vente qui figurent à la fin du catalogue et sont disponibles sur christies.com. Nous recommandons à tous les acheteurs potentiels de lire attentivement les avis importants, les explications et le glossaire qui s'y trouvent.

CONSEIL DE GÉRANCE

Cécile Verdier, Gérant
Philippe Lemoine, Gérant
François Curiel, Gérant

CHRISTIE'S FRANCE SNC

Agrément no. 2001/003

COMMISSAIRE-PRISEUR

PRINCIPAL
Adrien Meyer

NUMÉRO DE VENTE

24647

ORDRES D'ACHAT ET ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES

bidsparis@christies.com
Tél. : +33 (0)1 40 76 84 13

CRÉDIT PHOTO

Makarand Baokar, Stephan Bauer,
Jeff Bloxham, Mâté Boér, John Brooks,
Oliver Brookwell, Remi Dargegen,
Mathieu Heurtault, Nino Hamet,
Matt Howell, Kidston Motorcars,
Josef Krassnig, Dima Liberda,
Nils Mann, Wouter Melissen, Urs Schmid,
Peter Singhof, Ian Skelton, Alexander Veit

SE RENDRE AU SALON RÉTROMOBILE

ADRESSE

Pavillon 7, 1er étage, Porte de Versailles, 75015 Paris, France

BILLETTERIE

Les visiteurs de Rétromobile munis d'un billet d'entrée pourront voir tous les lots exposés. Seuls les enchérisseurs dûment enregistrés seront autorisés à examiner de près les véhicules et à participer aux enchères. Les billets d'entrée à Rétromobile sont disponibles pour le grand public au guichet de l'exposition et peuvent également être achetés à l'avance sur le site web de Rétromobile (retromobile.com). Christie's n'est pas responsable de la vente, de la disponibilité ou de la distribution des billets d'entrée à Rétromobile.

AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE (CDG)

L'aéroport international le plus proche se trouve à environ 40 kilomètres de Paris Expo Porte de Versailles. Le trajet en voiture dure environ 50 minutes. Les principales sociétés de location de voitures sont présentes à l'aéroport CDG.

TRANSPORTS EN COMMUN

En métro : par la ligne 12, station Porte de Versailles, emprunter la sortie 2 pour accéder au Pavillon 7 ; par la ligne 8, station Balard.

En tramway : lignes T2 et T3a, station Porte de Versailles - Parc des Expositions.

En voiture : prendre la sortie Porte de Versailles du boulevard périphérique. Une fois à la Porte de Versailles, plusieurs parkings publics sont disponibles. Le stationnement fonctionne selon l'ordre d'arrivée des véhicules.

BIENVENUE DE LA PART DE GOODING CHRISTIE'S

C'est avec un grand plaisir que nous vous accueillons à la première vente européenne de Gooding Christie's en tant que maison de vente officielle de Rétromobile Paris. C'est grâce aux efforts déployés par nos équipes respectives à travers le monde que notre maison de vente a pu franchir cette nouvelle étape. Nous sommes fiers d'ouvrir ce nouveau chapitre et d'étendre notre présence sur le marché européen des voitures de collection et au-delà.

Rétromobile Paris est reconnu depuis longtemps comme l'événement automobile de référence du Vieux Continent. L'équipe de Gooding Christie's occupe une position idéale pour nouer un partenariat avec cette manifestation d'envergure mondiale, et lancer une nouvelle tradition : proposer des automobiles exceptionnelles à nos estimés et passionnés clients à travers le monde.

Nous vous invitons à profiter des incroyables offres de véhicules de collection historiques et modernes rassemblés par l'équipe de spécialistes de Gooding Christie's. L'ensemble de notre équipe tient à vous remercier pour votre confiance et vous souhaite le plus grand succès pour votre participation à cette vente exceptionnelle.

Bien cordialement,



Bonnie Brennan
Chief Executive Officer

EVENT INFORMATION

LOCATION

Rétromobile Exhibition
Pavilion 7, Floor 1
Porte de Versailles
75015 Paris, France

The Rétromobile Paris Auction and viewing will take place in Pavilion 7.1 within the Retromobile Exhibition at Porte de Versailles. Registered bidders can collect their credentials at the Bidder Registration desk at the Gooding Christie's stand in Pavilion 7.1.

AUCTION

Thursday, January 29 13.00 CET

VIEWING

Tuesday, January 27 18.00 CET

(Retromobile 'Preview')

Wednesday, January 28 10.00 - 22.00 CET

Thursday, January 29 10.00 - 19.30 CET

Retromobile attendees with an entry ticket will be able to see all lots on display. Up-close viewing and participation in the auction are available to registered bidders only. Ticketed entry to Retromobile is available to the general public at the exposition ticket office and can also be purchased in advance on the Retromobile website (retromobile.com). Christie's is not responsible for the sale, availability, or distribution of Retromobile entry tickets.

The Rétromobile Paris Auction is a Gooding Christie's event organized by Christie's France SNC. // La vente aux enchères du Salon Rétromobile est un événement Gooding Christie's organisé par Christie's France SNC.



Scan this QR code
for complete auction
information

© Christie, Manson & Woods Ltd. (2026)

AUCTIONEERS

Cecile Verdier
Camille de Foresta
Victoire Gineste

Christie's France SNC
9 avenue Matignon
75008 Paris, FR
+33 1 40 76 83 79

BUYER'S PREMIUM

In addition to the hammer price, a buyer's premium (plus applicable VAT) is payable. Other taxes and/or resale rights may also be due if the lot is marked with a symbol. Please refer to paragraph D of the Conditions of Sale at the end of the catalog.

TERMS AND CONDITIONS OF SALE

The sale is subject to the Conditions of Sale printed at the end of the catalogue and available at christies.com. Potential buyers are also strongly advised to read the important notices, explanations, and glossary included therein.

MANAGEMENT BOARD

Cécile Verdier, Gérant
Philippe Lemoine, Gérant
François Curiel, Gérant

CHRISTIE'S FRANCE SNC

Agrément no. 2001/003

PRINCIPAL AUCTIONEER

Adrien Meyer

SALE NUMBER

24647

ABSENTEE AND TELEPHONE BIDS

bidsparis@christies.com
Tél. : +33 (0)1 40 76 84 13

PHOTO CREDITS

Makarand Baokar, Stephan Bauer,
Jeff Bloxham, Máté Boér, John Brooks,
Oliver Brookwell, Remi Dargegen,
Mathieu Heurtault, Nino Hamet,
Matt Howell, Kidston Motorcars,
Josef Krassnig, Dima Liberda,
Nils Mann, Wouter Melissen, Urs Schmid,
Peter Singhof, Ian Skelton, Alexander Veit

TRAVELING TO RETROMOBILE EXHIBITION

ADDRESS

Pavilion 7, Floor 1, Porte de Versailles, 75015 Paris, France

TICKETING

Retromobile attendees with an entry ticket will be able to see all lots on display. Up-close viewing and participation in the auction are available to registered bidders only. Ticketed entry to Retromobile is available to the general public at the exposition ticket office and can also be purchased in advance on the Retromobile website (retromobile.com). Christie's is not responsible for the sale, availability, or distribution of Retromobile entry tickets.

PARIS CHARLES DE GAULLE AIRPORT (CDG)

The closest international airport is approximately 25 miles from Paris Expo Porte de Versailles. It is approximately a 50-minute car ride. Major rental car companies are available at CDG.

PUBLIC TRANSPORTATION

By Metro: For Line 12, Porte de Versailles station and use exit 2 to access Pavilion 7. For Line 8, Balard station.

By Tramway: For Lines T2 and T3a, Porte de Versailles - Parc des Expositions station.

By Car: Please use the Porte de Versailles exit off the ring road. Once at Porte de Versailles there are various public car park structures available. Parking is on a first-come, first-served basis.

WELCOME FROM GOODING CHRISTIE'S

I am delighted to welcome you to Gooding Christie's inaugural European sale as the official auction house of Rétromobile Paris. A global effort across our respective teams has culminated in this new milestone for our auction house, and we are proud to enter this new chapter as we expand our presence in the European collector car market and beyond.

Rétromobile Paris has long been recognized as the premier automotive event on the continent. The Gooding Christie's team is well positioned to join this world-class venue in a partnership that will create a new tradition of bringing exceptional motorcars to our valued and passionate clients around the globe.

We encourage you to enjoy the incredible offerings of historic and modern collector cars procured by the team of Gooding Christie's specialists. Our entire team extends to each of you our gratitude for your patronage, and we wish you all great success as participants in this remarkable sale.

Warm regards,



Bonnie Brennan
Chief Executive Officer

C'est avec une grande fierté, et un plaisir non dissimulé, que nous vous souhaitons la bienvenue à notre toute première vente aux enchères parisienne en tant que maison de vente officielle de Rétromobile. Pour notre première vente aux enchères européenne sous le nom de Gooding Christie's, nous sommes extrêmement honorés du partenariat de notre maison avec le salon Rétromobile. Nous vous remercions chaleureusement pour votre soutien et votre fidélité en cette occasion, qui marque sans nul doute le début d'un nouveau chapitre de succès pour Gooding Christie's à l'international.

Notre équipe composée d'experts automobiles de classe mondiale a constitué un catalogue exceptionnel pour cette vente historique. Vous pourrez notamment y trouver les emblématiques Ferrari 250 Berlinetta et Spider, les plus belles réalisations de carrossiers français, ainsi que des supercars italiennes d'exception. Nous vous invitons à vous rendre dans notre espace exclusif à Paris Expo Porte de Versailles pour inspecter par vous-même tous les lots. Pour la vente aux enchères proprement dite, vous pouvez venir enchérir dans la salle avec nous à Paris, ou utiliser des fonctionnalités d'enchères en ligne et sur mobile grâce à la plateforme numérique d'enchères personnalisée de Christie's.

Si vous avez la moindre question concernant la vente à venir, notre équipe d'experts en enchères et moi-même restons à votre entière disposition pour vous accompagner.

Bien à vous,



David Gooding

David Gooding

It is with great pride and pleasure that we welcome you to our inaugural Paris Auction as the official auction house of Rétromobile, an event we are incredibly honored to partner with for our first-ever European auction as Gooding Christie's. We are grateful for your support and patronage in joining us for this occasion which is sure to herald a new chapter of international success for our auction house.

Our expert team of global car specialists have put together an incredible catalogue for this milestone auction, including quintessential Ferrari 250 Berlinettas and Spiders, the finest of French coachbuilt elegance, and exceptional Italian supercars. You are encouraged to visit our exclusive viewing at the Paris Expo Porte de Versailles to inspect all lots in person. For the auction itself, you are invited to bid in the room with us in Paris, or via online and mobile bidding capabilities through the bespoke Christie's digital bidding platform.

Should you have any questions regarding the upcoming sale, our expert team of auction executives and I are available to assist you.

Bien à vous,



LOT 61 | 1960 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA

À tous les passionnés, collectionneurs et amateurs éclairés,

L'édition 2026 du Salon Rétromobile s'ouvre sur un jalon historique : pour la première fois, la vente officielle du salon sera placée sous le marteau de Gooding Christie's.

Ce partenariat inédit signe l'arrivée de Gooding Christie's sur la scène européenne et inaugure une collaboration pluriannuelle avec l'un des rendez-vous les plus emblématiques de l'automobile de collection.

Inscrire cette nouvelle étape de notre histoire à Paris revêt une résonance particulière : Rétromobile y est né, et cette 50e édition marque le début d'un chapitre fondateur auquel nous sommes très heureux de prendre part.

La sélection présentée pour cette première vente européenne est à la hauteur de ce rendez-vous : des automobiles rares, chargées d'histoire, réunies pour célébrer un moment véritablement exceptionnel.

Nous sommes très fiers de présenter les pièces remarquables que vous découvrirez au fil des pages, témoins de l'ambition qui accompagne ce partenariat avec Rétromobile.

Puissiez-vous trouver à travers ce catalogue l'émotion, la curiosité et l'excitation qui font la beauté des grandes enchères.

Que cette 50e édition inaugure une histoire durable et prestigieuse !



Cécile Verdier

To all car enthusiasts and collectors,

The 2026 edition of the Rétromobile Salon promises to be a historic milestone: for the first time, the fair's official auction will be held under the gavel of Gooding Christie's.

This unprecedented partnership marks Gooding Christie's debut on the European stage and ushers in a multi-year collaboration with one of the most iconic events in the collector-car world.

Anchoring this new chapter of our history in Paris carries a special resonance: Rétromobile was founded here, and this 50th edition opens a foundational landmark – one we are truly delighted to be part of.

The car selection presented for this inaugural auction is worthy of the occasion: rare automobiles, steeped in history, brought together to celebrate a truly exceptional moment.

We are very proud to share the remarkable pieces you will discover in the following pages, testaments to the ambition that drives this partnership with Rétromobile.

I hope you will find in this catalogue the emotion, curiosity, and excitement that embody the spirit of major auctions.

May this 50th edition herald the beginning of a prestigious and enduring legacy!



LOT 73 | 2021 FERRARI MONZA SP1

INFORMATIONS IMPORTANTES POUR LES ACHETEURS

Veillez prendre connaissance des Conditions de Vente qui figurent à la fin du présent catalogue et visiter le site [christies.com](https://www.christies.com), pour consulter l'intégralité de ces conditions. Les présentes informations importantes destinées à orienter les acheteurs sont fournies uniquement à titre d'indication. Tous les lots sont vendus sous réserve des Conditions de Vente, lesquelles régissent l'ensemble des modalités de l'enchère et font foi en cas de litige. Les termes utilisés, mais non définis, ci-dessous auront la signification qui leur est attribuée dans les Conditions de Vente.

INSCRIPTION POUR ENCHÉRIR / PARTICIPATION À LA VENTE AUX ENCHÈRES

Les enchérisseurs potentiels peuvent s'inscrire pour enchérir par e-mail à BidsParis@christies.com, par téléphone au +33 (0) 1 40 76 84 13, pendant les heures d'exposition, ou en ligne, sur le site www.christies.com.

Les offres peuvent être placées sous la forme d'une enchère maximale, d'une enchère par téléphone ou en ligne par l'intermédiaire de Christie's LIVE™. Rendez-vous sur [christies.com/en/help/buying-guide/register-and-bid?add_lang=fr-FR](https://www.christies.com/en/help/buying-guide/register-and-bid?add_lang=fr-FR) pour plus d'informations sur l'inscription et les enchères.

Tous les enchérisseurs doivent fournir une pièce d'identité valide et peuvent être tenus de fournir des références financières et des informations sur la provenance des fonds, conformément à la législation applicable sur la lutte contre le blanchiment d'argent et les sanctions. L'inscription doit être effectuée bien avant la vente aux enchères.

Les panneaux d'enchérisseur pour les enchères en personne pourront être retirés au bureau d'inscription pendant les heures de visite et le jour de la vente aux enchères. Chaque enchérisseur est responsable de toutes les enchères effectuées avec son panneau.

Pour toute question ou demande concernant l'inscription et les enchères, veuillez contacter le service des enchères en écrivant à BidsParis@christies.com.

Toutes les enchères seront en euros (€), et toutes les factures seront émises en euros.

INSPECTION DES LOTS

Tous les lots pourront être inspectés avant la vente aux enchères. Comme expliqué plus en détail dans les Conditions de Vente, les enchérisseurs sont invités, et fortement encouragés, à réaliser leurs propres inspections et vérifications indépendantes de tous les lots et éléments qui y sont liés. Les enchérisseurs devront uniquement se fonder sur

leur propre inspection. Pour toute demande concernant les inspections, veuillez écrire à vehicles@goodingco.com.

FRAIS ACHETEUR

En plus du prix d'adjudication, des frais acheteur sont dus et sont calculés comme suit (hors TVA) :

Véhicules :

15% H.T. du prix d'adjudication jusqu'à 200 000 € inclus, et
12,5% H.T. de la portion du prix d'adjudication supérieure à 200 000 €.

Objets liés à l'automobile :

25 % du prix d'adjudication.

Les frais acheteur sont dus en plus du prix d'adjudication.

IMPÔTS ET TVA

Résumé - Pour plus de détails, veuillez consulter les Conditions de Vente

Lors de la vente d'un véhicule selon les règles de TVA standard, la TVA à payer est calculée à la fois sur le prix d'adjudication et sur les frais acheteur. Lors de la vente d'un véhicule sous un autre régime de TVA applicable, la TVA peut être à payer uniquement sur les frais acheteur.

Des frais ou impôts supplémentaires peuvent être dus en fonction des lots et de leur destination. En outre, certains lots peuvent être soumis à un régime de TVA spécial, à des droits de douane ou à d'autres taxes, comme indiqué par les symboles figurant à côté du numéro de lot dans le catalogue et/ou les annonces prononcées par le commissaire-priseur lors de la vente.

Il incombe aux acheteurs de déterminer les conséquences fiscales applicables à leurs achats et nous les encourageons fortement à faire appel à un conseiller fiscal indépendant. Pour plus d'informations, veuillez consulter les Conditions de Vente.

PAIEMENT

Christie's devra recevoir le paiement du prix d'achat complet avant 17 h CET le mercredi 4 février 2026. Aucun paiement effectué par toute personne autre que l'acheteur enregistré ne sera accepté.

ENLÈVEMENT, TRANSPORT ET STOCKAGE

Retrait du site des enchères

Les acheteurs ne seront pas autorisés à prendre possession des lots directement à la Porte de Versailles. Après la vente aux enchères, tous les lots seront retirés du lieu de vente et transportés vers un site de stockage tiers aux risques et aux frais des acheteurs. L'adresse du site de stockage sera fournie avec la facture et les instructions de paiement.

Frais de manutention

650 € (hors TVA) par véhicule

Enlèvement sur le site de stockage

Les lots pourront être enlevés sur le site de stockage indiqué sur la facture de l'acheteur à partir du mardi 3 février 2026, uniquement sur rendez-vous et seulement après réception du paiement intégral en fonds disponibles du prix d'achat et de tous les autres montants dus à Christie's. Les rendez-vous pour l'enlèvement doivent être pris avec au moins 24 heures d'avance en écrivant à postsaleparis@christies.com

Date limite pour l'enlèvement et frais de stockage

Les lots devront être retirés au plus tard à 17 h CET le vendredi 13 février 2026. En cas de non-retrait des lots à cette date, des frais de stockage pourront être réclamés, comme indiqué dans les Conditions de Vente. À l'issue de cette période, un montant de 50 € (hors TVA) par jour et par lot sera facturé aux acheteurs pour le stockage.

Transport et assurance

L'acheteur est seul responsable de l'organisation du transport et de l'assurance de tout lot après la vente aux enchères. Christie's peut transmettre les coordonnées de transporteurs tiers ou d'agents en douane. Ces informations sont données uniquement à titre gracieux et Christie's n'accepte aucune responsabilité pour les actions ou omissions des personnes indiquées.

Transport

CARS WORLDWIDE

Samantha Green

+44 (0)1284 850 950

Samantha.Green@carsworldwide.com

Dédouanemen

TRANSPORTS ROGER BENAÏM

Anthony Benaim

+33 6 64 04 27 37

anthony@rogerbenaim.com

Permis d'exportation

Certains véhicules peuvent nécessiter un permis d'exportation et/ou un certificat de bien culturel en France pour être autorisés à sortir du pays. Ces documents sont uniquement administratifs et ne constituent pas une garantie d'authenticité. L'obligation d'obtenir ces documents ou tout retard dans leur obtention n'affecte pas l'obligation pour l'acheteur de payer tous les montants dus à Christie's. Dans l'hypothèse où ces documents sont requis, la remise du véhicule pourra être retardée après la vente aux enchères, et des frais de garde supplémentaires pourront être à la charge de l'acheteur.

Véhicules sous douane / admission temporaire

Certains véhicules pourront être soumis à des droits de douane ou à des régimes d'admission temporaire et ne pourront pas être remis à l'acheteur ou à son agent de transport tant que toutes les obligations douanières et administratives applicables n'auront pas été satisfaites. Christie's pourra être tenu, en tant que garant pour les douanes, de veiller au dédouanement correct avant la livraison.

Véhicules de plus de 75 ans

Veillez noter qu'un certificat de bien culturel en France ou tout autre document d'exportation peut être exigé pour autoriser à sortir du pays les véhicules de plus de 75 ans, d'une valeur supérieure ou égale à 50 000 € et situés en France. Ce sont les autorités françaises concernées qui déterminent les obligations en vigueur ainsi que la documentation requise.

Veillez prendre connaissance des Conditions de Vente qui figurent à la fin du présent catalogue et visiter le site [christies.com](https://www.christies.com), pour consulter l'intégralité de ces conditions.

IMPORTANT INFORMATION FOR BUYERS

Please read the Conditions of Sale printed at the back of this catalogue and available at christies.com for the full terms and Conditions of Sale. This important information for buyers guide is provided for guidance only. All lots are sold subject to the Conditions of Sale, which govern all aspects of the auction and take precedence. Terms used but not defined below will have the meaning assigned in the Conditions of Sale.

REGISTERING TO BID / PARTICIPATING IN THE AUCTION

Prospective bidders may register to bid by email to BidsParis@christies.com, by telephone at +33 (0) 1 40 76 84 13, during viewing hours, or online at www.christies.com.

Bids may be placed by absentee bid, telephone bid, or online via Christie's LIVE™. Further information on registering and bidding is available at christies.com/en/help/buying-guide/register-and-bid.

All bidders must provide valid identification and may be required to provide financial references and source-of-funds information in accordance with applicable anti-money laundering and sanctions laws. Registration should be completed well in advance of the auction.

Bidder paddles for in-room bidding will be available for collection at the Registration Desk during viewing hours and on the day of the auction. Each bidder is responsible for all bids made using their paddle.

For further questions or assistance regarding registration and bidding, please contact the bid department at BidsParis@christies.com.

All bidding will be in euros (€), and all invoices will be issued in euros.

INSPECTION OF LOTS

All lots are available for inspection prior to the auction. As explained more fully in the Conditions of Sale, bidders are invited and strongly encouraged to conduct, and must solely rely upon, their own independent inspection and examination of any lot and all matters relating thereto before placing any bid. For assistance with inspections, please contact vehicles@goodingco.com.

BUYER'S PREMIUM

In addition to the hammer price, the buyer is required to pay a buyer's premium, calculated as follows (exclusive of VAT):

Vehicle Lots:

15% of the hammer price up to and including €200,000, and 12.5% of the portion of the hammer price above €200,000.

Automobilia Lots:

25% of the hammer price.

The buyer's premium is payable in addition to the hammer price.

TAXES AND VAT

Summary - See full details in Conditions of Sale

Where a vehicle is sold under standard VAT rules, VAT will be payable on both the hammer price and the buyer's premium. Where a vehicle is sold under another applicable VAT regime, VAT may be payable on the buyer's premium only.

Additional fees or taxes may be payable depending on the lot and its destination, and certain lots may be subject to special VAT treatment, customs duties, or other taxes, as indicated by symbols next to the lot number in the catalogue and/or by announcements made by the auctioneer during the auction.

Buyers are responsible for determining the tax consequences applicable to their purchases and are strongly encouraged to obtain independent tax advice. Full details are set out in the Conditions of Sale.

PAYMENT

Payment of the full purchase price must be received by Christie's by 17.00 CET on Wednesday, February 4, 2026. Payments made by anyone other than the registered buyer will not be accepted.

COLLECTION, TRANSPORT, AND STORAGE

Removal from the Auction Site

Buyers will not be permitted to collect lots directly from the Porte de Versailles. Following the auction, all lots will be removed from the auction venue and transported to a third-party storage facility at the buyer's risk and expense. The address of the storage facility will be provided with the invoice and payment instructions.

Handling Fee

€650 (exclusive of VAT) per vehicle lot.

Collection from the Storage Facility

Lots may be collected from the storage facility listed on the buyer's invoice beginning on Tuesday, February 3, 2026, by appointment only and only after full payment in cleared funds of the purchase price and all other amounts due to Christie's has been received. Collection appointments must be arranged at least 24 hours in advance by contacting postsaleparis@christies.com.

Deadline for Collection and Storage Charges

Lots must be collected no later than 17.00 CET on Friday, February 13, 2026. Lots not collected by this date may incur storage charges, as set out in the Conditions of Sale. After that time, the buyer will be charged €50 (exclusive of VAT) per day, per lot, for storage.

Transport and Insurance

The buyer is solely responsible for arranging transport and insurance of any lot following the auction. Christie's may provide contact details for third-party transporters or customs agents as a courtesy only and accepts no liability for their acts or omissions.

Transportation

CARS WORLDWIDE

Samantha Green

+44 (0)1284 850 950

Samantha.Green@carsworldwide.com

Customs Clearance

TRANSPORTS ROGER BENAÏM

Anthony Benaim

+33 6 64 04 27 37

anthony@rogerbenaim.com

Export Licences

Certain vehicle lots may require an export license and/or French cultural property passport in order to leave France. Such documentation is administrative only and does not constitute any guarantee as to authenticity. The requirement to obtain such documentation, or any delay in obtaining it, does not affect the buyer's obligation to pay all amounts owed to Christie's. Where such documentation is required, release of the vehicle may be delayed following the auction and additional storage charges may be owed by the buyer.

Vehicles Under Customs / Temporary Admission

Certain vehicles may be subject to customs duties or temporary admission regimes and cannot be released to the Buyer or their transport agent until all applicable customs and administrative requirements have been satisfied. Christie's may be required, as customs guarantor, to ensure proper clearance prior to release.

Vehicles Over 75 Years Old

Please note that vehicles over 75 years old, with a value of €50,000 or more, located in France may require a French cultural property certificate or other export documentation in order to leave France. Applicable requirements and any supporting documentation are determined by the relevant French authorities.

Please read the Conditions of Sale printed at the back of this catalogue and available at christies.com for the full terms and Conditions of Sale.

CHRISTIE'S FRANCE

Cécile Verdier
Présidente
cverdier@christies.com
+33 (0)1 40 76 85 59

Philippe Lemoine
Directeur Général
plemoine@christies.com
+33 (0)1 40 76 72 21

Gooding Christie's remercie pour leur contribution : Tom Fish, David Flad, Nino Hamet, Carey Kendall, Sandy Leith, Nathan McNeil, John Munson, Aaron Parker, Toni Patrizio, José Pessis, Hannah Ramuz, Sally Ross, Scott Sargent, Albert Schepkamp, Benjamin Shahrabani, Jonathan Sierakowski, Peter Singhof, Lisa Tuholski, and Alistair Wilkie.

SPÉCIALISTES ET COORDINATRICES

SPECIALISTS & COORDINATORS

David Gooding
President
david@goodingco.com

Oliver Camelin
Managing Director, EMEA
+41 79 801 80 23
oliver@goodingco.com

Rupert Banner
Senior Specialist
+1 929 709 1959
rupert@goodingco.com

David Brynan
Senior Specialist
+1 310 701 4323
dbrynan@goodingco.com

James Knight
Consultant, Senior Specialist
+44 7778 003 299
james@goodingco.com

Mathieu Heurtault
Consultant (European Specialist)
+33 (0)6 65 35 02 40
mathieu@goodingco.com

Ben Willis
Specialist
+44 7506 526 075
ben@goodingco.com

Angus Dykman
Specialist
+1 310 266 0699
angus@goodingco.com

Justin Gosaynie
Specialist
+1 310 699 7796
justin@goodingco.com

Garth Hammers
Specialist
+1 310 266 0065
garth@goodingco.com

Cameron Luther
Specialist
+1 571 438 5662
cameron@goodingco.com

Lance Butler
Specialist
+1 310 384 8015
lance@goodingco.com

Anna Meldau
Specialist Manager
+1 310 699 9030
anna@goodingco.com

Casey Ley
Executive Assistant
to David Gooding
+1 310 795 3069
casey@goodingco.com

BUSINESS AFFAIRS
Kate Galston
Vice President & General Counsel
+1 310 694 6570
kate@goodingco.com

OPERATIONS
Morgan Carter
Vice President
+1 310 266 0669
morgan@goodingco.com

MEDIA
Pauline Pechakjian
Marketing & Publicity Manager
+1 310 383 7437
pauline@goodingco.com

BUSINESS DIRECTOR
Valeria Severini
vseverini@christies.com
+33 (0)1 40 76 72 86

BUSINESS MANAGEMENT COORDINATOR
Arabelle Guilhemsans
aguilhemsans@christies.com
+33 (0)1 40 76 72 71

SERVICES POUR CETTE VENTE

AUCTION SERVICES

ORDRES D'ACHAT ET ENCHÈRES TÉLÉPHONIQUES
ABSENTEE AND TELEPHONE BIDS
bidsparis@christies.com
+33 (0)1 40 76 84 13
christies.com

ENCHÈRES EN SALLE
ROOM REGISTRATION
clientservicesparis@christies.com
+33 (0)1 40 76 83 79

RELATIONS CLIENTS
CLIENT ADVISORY
Fleur de Nicolay
fdenicolay@christies.com
+33 (0)1 40 76 85 52

Julie Vial
jvial@christies.com
+33 (0)1 40 76 72 90

RÉSULTATS DES VENTES
SALES RESULTS
Paris. : +33 (0)1 40 76 84 13
Londres. : +44 (0)20 7627 2707
New York. : +1 212 452 4100
christies.com

CHARGÉE DE LA RELATION ACHETEURS
POST-SALE LEAD
Marianne Casals
postsaleparis@christies.com
+33 (0)1 40 76 84 10



LOT 69 | 1901 PANHARD-LEVIASSOR TYPE B1 M4E
FOUR-CYLINDER HANSON CAB



LOT 65 | 1920 BALLOT 3/8 LC GRAND PRIX TWO-SEATER

1

c. 1980s FERRARI TESTAROSSA DESIGN CONCEPT MODEL

€25,000–€50,000
sans réserve
AUTOMOBILIA

PAR PININFARINA

without reserve
AUTOMOBILIA

BY PININFARINA

[LEARN MORE](#)

Présentée au salon de Paris en 1984, la Ferrari Testarossa affichait un style spectaculaire et conservait le moteur 12 cylindres à plat de la 512 BBi qu'elle remplaçait. Elle portait en outre le nom de l'une des voitures de course les plus emblématiques de la marque : la 250 Testa Rossa de la fin des années 1950. La Testarossa s'est avérée l'une des supercars les plus populaires des années 1980.

Nous proposons ici une maquette conceptuelle utilisée pour le design de la Testarossa. Elle date du début des années 1980 et a été acquise directement auprès de Ferrari lors d'une vente aux enchères d'usine en 2009. Elle était alors décrite comme « le véritable prototype créé et utilisé par Pininfarina pour finaliser le design ». Cette maquette conceptuelle était construite sur un châssis en acier plat habillé d'une carrosserie utilisant divers types de résine. Elle a bénéficié d'une restauration complète effectuée par Ferrari S.p.A. et est accompagnée d'un certificat d'origine.

Aux mains de son propriétaire actuel depuis 2009, cette maquette a suscité un intérêt croissant et est devenue un objet de collection très recherché. Il s'agit donc d'une opportunité particulièrement intéressante et attrayante.

À RETENIR

Une étude de design de Ferrari potentiellement unique

Acquise par le propriétaire actuel directement auprès de Ferrari S.p.A. lors d'une vente aux enchères

Un élément important du patrimoine Ferrari, idéal pour l'exposition dans un musée

Introduced at the 1984 Paris salon, the dramatically styled Ferrari Testarossa continued the flat-12 engine architecture of the discontinued 512 BBi model, and bore the name of one of the marque's most iconic race cars: the 250 Testa Rossa of the late 1950s. The Testarossa proved to be one of the most popular supercars of the 1980s.

Offered here is a Testarossa Design Concept Model, which dates from the early 1980s and was acquired directly from a Ferrari factory auction in 2009. At the time, it was described as "the actual prototype model created and used by Pininfarina to finalise the design." This design model was constructed on a flat steel frame with bodywork made from various types of resin. It benefits from a full restoration by Ferrari S.p.A. and comes with a certificate of origin.

Residing in current private ownership since 2009, this model has seen progressively growing interest and become a highly sought-after collectible, making it a particularly intriguing and appealing opportunity.

HIGHLIGHTS

Possibly a Unique Ferrari Design Study

Acquired by Current Owner Directly from Ferrari S.p.A. at Auction

An Important Piece of Ferrari Heritage and Ideal for Museum Display



LOT 1

2

€6,000–€10,000
sans réserve
AUTOMOBILIA

SÉLECTIONS DE LA
COLLECTION PEARL

CHÂSSIS N° 226

without reserve
AUTOMOBILIA

SELECTIONS FROM THE
PEARL COLLECTION

CHASSIS NO. 226

LEARN MORE

c. 2008 AUTO UNION TYPE C GRAND PRIX CHILD'S CAR BY AUDI QUATTRO GMBH

Évoquant l'une des périodes les plus célèbres de l'histoire du sport automobile, ces hommages parfaitement proportionnés aux épiques Auto Union Type C ayant couru en Grand Prix avant-guerre ont été proposés par Audi Quattro GmbH vers 2008. Construites à une échelle d'environ 1/2 et fabriquées à partir d'un châssis tubulaire soigneusement revêtu d'une carrosserie entièrement en aluminium, ces voitures à pédales présentent une qualité de fabrication comparable à celle des modèles grandeur nature d'Audi.

Le cockpit est doté d'un tableau de bord en bois avec une instrumentation factice, d'un volant amovible à jante en cuir et, surtout, d'un confortable siège en cuir étant donné que la puissance n'est générée qu'avec les pédales. Les jeunes et ambitieux pilotes disposent tout de même de sept vitesses, ainsi que d'un frein à disque aux roues arrière en cas de situation devenant un peu trop périlleuse.

Chaussé de roues à rayons et arborant le numéro 5 en l'honneur du légendaire pilote Auto Union Bernd Rosemeyer, ce modèle réduit à l'échelle 1/2 de la Type C de Grand Prix s'intégrera à merveille dans toute collection de voitures à pédales, ou apportera un complément intéressant à tout garage d'automobiles classiques.

À RETENIR

Hommage à l'échelle 1/2 à l'Auto Union Type C d'avant-guerre

Édition limitée de seulement 1 000 exemplaires produits par le fabricant

Silver Arrow à pédales de haute qualité

Evoking one of the most celebrated eras in Grand Prix history, these well-proportioned tributes to the epic prewar Auto Union Type C Grand Prix Cars were produced by Audi Quattro GmbH circa 2008. Constructed at roughly half scale and built around a space-frame chassis neatly paneled with all-aluminum bodywork, the craftsmanship of these child cars was on par with Audi's full-size models.

The cockpit features a wood dash with mock instrumentation, a detachable leather-rimmed steering wheel, and, importantly, a comfortable leather seat since power only came from pedals. Nevertheless, for the ambitious young driver, seven speeds were provided, with a rear-mounted disc brake on hand should matters become a little too spirited.

Riding on wire wheels and carrying race no. 5 in honor of legendary Auto Union driver Bernd Rosemeyer, this half-scale Type C Grand Prix car would be an excellent addition to any collection of child's cars, or an interesting complement to a classic motoring stable.

HIGHLIGHTS

Half-Scale Tribute to the Prewar Auto Union Type C

From a Limited Edition of Only 1,000 Examples Built by the Manufacturer

High-Quality Silver Arrow Child's Car



LOT 2

3

1955 FIAT 1100 INDUSTRIALE

€20,000–€30,000
sans réserve

SÉLECTIONS DE LA
COLLECTION PEARL

CHÂSSIS N° 207 008914

without reserve

SELECTIONS FROM
THE PEARL COLLECTION

CHASSIS NO. 207 008914

LEARN MORE

Version commerciale légère de la très populaire berline 1100 de Fiat, la Fiat 1100 Industriale a été lancée au début des années 1950. Avec sa mécanique robuste et sa conception pratique, elle était destinée aux petites entreprises, aux artisans et aux services de livraison de toute l'Italie d'après-guerre. Compacte mais fiable, la 1100 Industriale prit rapidement ses quartiers dans les rues des villes ainsi que sur les routes de campagne où elle était appréciée pour sa durabilité, sa facilité d'entretien et sa polyvalence.

Cette Industriale de 1955 a été livrée neuve à Modène, en Italie, où elle est restée dans la même famille jusqu'en 1992. Entre 2021 et 2023, elle a fait l'objet d'une restauration mécanique, comprenant une remise en état du moteur et de la boîte de vitesses ainsi que des suspensions et de la transmission. Ces travaux ont été soigneusement documentés, et la voiture est vendue avec des factures détaillées, un rapport photographique de 32 pages et des documents d'immatriculation allemands. Un scooter Vespa de couleur assortie est également inclus pour une exposition statique (il n'est pas immatriculé pour la route), afin de mettre en valeur la présentation et le charme d'époque de la voiture.

Fort d'une restauration documentée, et provenant d'une des plus belles collections européennes, cette 1100 Industriale constitue un exemplaire exceptionnel d'un véhicule utilitaire italien du milieu du siècle dernier.

The Fiat 1100 Industriale was introduced in the early 1950s as a light commercial variant of Fiat's highly successful 1100 saloon. Combining robust mechanics with practical utility, it was designed to serve small businesses, tradesmen, and delivery services across postwar Italy. Compact yet reliable, the 1100 Industriale quickly became a familiar sight on city streets and rural roads alike, prized for its durability, ease of maintenance, and utilitarian versatility.

This 1955 Industriale was delivered new to Modena, Italy, and remained in the same family until 1992. From 2021 to 2023, it underwent a mechanical restoration, which included overhauling the engine and gearbox as well as the suspension, and drivetrain. This work was carefully documented, and the car is accompanied by detailed invoices, a 32-page photographic report, and German registration paperwork. A color-matching Vespa scooter is also included as a static display piece (without road registration), enhancing the car's presentation and period charm.

With its documented restoration, and offered from one of Europe's finest collections, this 1100 Industriale stands as an exceptional example of mid-century Italian utility transport.

Certificat d'immatriculation allemand
Formulaire suisse 13.20 A

German registration certificate
Swiss Form 13.20 A

À RETENIR

Restauration mécanique entre
2021 et 2023

Factures de la restauration et
rapport de 32 pages comprenant
des archives photographiques
jointes à la vente

Vendue avec un scooter Vespa de
couleur assortie

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1
089 cm³

Puissance 37 ch à 4 400 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

HIGHLIGHTS

Subject of a Mechanical
Restoration from 2021–2023

Accompanied by Restoration
Invoices and 32-Page Report with
Photographic Records

Offered with a Color-Matching
Vespa Scooter

SPECIFICATIONS

1,089 CC Inline 4-Cylinder
Engine

37 BHP at 4,400 RPM

4-Speed Manual Gearbox



LOT 3

4

€30,000–€40,000
sans réserve

SÉLECTIONS DE
LA COLLECTION PEARL

CHÂSSIS N° 958

without reserve

SELECTIONS FROM
THE PEARL COLLECTION

CHASSIS NO. 958

LEARN MORE

c. 1912 BEDELIA BD2 10CV TANDEM CYCLECAR

On dit que la marque Bedelia est née lorsque deux étudiants désargentés, Robert Bourbeau et Henri Devaux, ont eu un accident de moto et n'avaient pas les moyens de remplacer leur machine. Au lieu de cela, ils ont réutilisé les pièces pour en faire une voiture biplace en tandem, avec une commande de direction depuis le siège arrière et une transmission par courroie allant du moteur monté à l'avant aux roues arrière. Ils ont appelé leurs voitures « Bedelia », à partir d'un jeu de mots sur leurs noms de famille. Les Bedelia ont rapidement connu le succès en compétition, l'une d'elles remportant même le Cyclecar Grand Prix 1913.

Cet exemplaire daterait de 1912 et est propulsé par un bicylindre en V Anzani. Aucun élément ne permet de savoir où il a passé ses premières années, mais en 1979, il faisait déjà partie de la célèbre collection Schlumpf, située à Malmerspach, en France. En 2008, cette Bedelia est sortie de la réserve de cette collection pour rejoindre un nouveau propriétaire. Celui-ci l'a remise en état de marche, bien qu'elle ait encore besoin d'une rénovation. Ces dernières années, elle a intégré la prestigieuse Collection Pearl. Cette Bedelia au charme indéniable est un véritable témoignage de son époque. Elle alimentera assurément les discussions au sein de toute collection.

It is said that Bedelia cars originated when two impecunious students, Robert Bourbeau and Henri Devaux, crashed a motorcycle and could not afford to replace it. Instead, they built the remains into a two-seat tandem car, with steering operated from the rear seat and a belt drive running from the front-mounted engine to the rear wheels. They named the cars "Bedelia," as a play on their surnames, and before long the Bedelias were racing quite effectively – one even winning the 1913 Cyclecar Grand Prix.

This example is believed to date from 1912, and is powered by an Anzani V-twin engine. Its early history is unknown, but by 1979 it had already become part of the famed Schlumpf Collection in Malmerspach, France. In 2008, the Bedelia passed from the Reserve collection to the former owner, who returned it to running order, though it remains in need of refurbishment. In recent years, it joined the distinguished Pearl Collection. Undeniably charismatic and a statement of the time, a Bedelia is sure to be a talking point in any collection.

Facture de vente
*Veuillez noter que ce véhicule est proposé sans certificat d'immatriculation car il est destiné à être restauré.

Bill of Sale
*Please note that this vehicle is offered without a registration certificate as it is a candidate for refurbishment.

À RETENIR

Issue de la réserve de la collection Schlumpf

L'un des plus célèbres cyclecars des années 1910

Une base solide pour une rénovation grâce à la présence de nombreux éléments d'époque

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur bicylindre en V à soupapes latérales de 1 056 cm³

Boîte de vitesses à 2 rapports

Suspension à ressorts à lames à l'avant et à l'arrière

HIGHLIGHTS

Formerly in the Schlumpf Reserve Collection

One of the Most Famous Cyclecars of the Teen Era

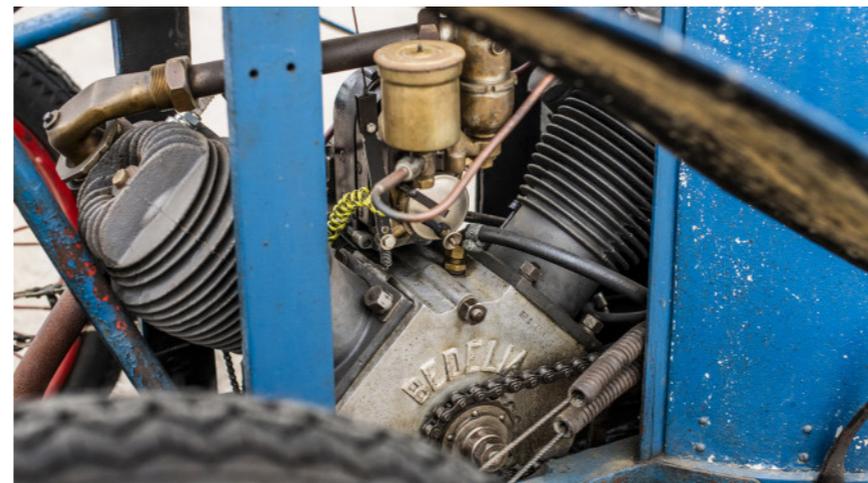
A Sound Basis for Refurbishment, Displaying Many of Its Period Features

SPECIFICATIONS

1,056 CC Sidevalve V-Twin Engine

2-Speed Gearbox

Front and Rear Leaf-Spring Suspension



LOT 4

5

1963 CHEVROLET CORVAIR 95 RAMPSIDE PICKUP

€20,000–€30,000
sans réserve

SÉLECTIONS DE LA
COLLECTION PEARL

CHÂSSIS N° 3R124F107899

without reserve

SELECTIONS FROM
THE PEARL COLLECTION

CHASSIS NO. 3R124F107899

LEARN MORE

Avec la série Corvaire 95, Chevrolet avait adopté une approche très peu conventionnelle des véhicules professionnels compacts. La marque est partie d'une Chevrolet Corvaire standard avec son moteur arrière refroidi par air et l'a transformée en une camionnette légère à « cabine avancée ». La version Rampside se distingue par sa solution de chargement d'une élégante inventivité : une rampe rabattable côté passager qui se déploie jusqu'au sol en pente douce et permet de facilement faire rouler dans la benne des cargaisons lourdes ou montées sur roues au lieu de les soulever.

Cette séduisante Corvaire 95 Pickup Rampside de 1963 est équipée d'une boîte de vitesse manuelle à quatre rapports très précisée. En 2021, elle a bénéficié d'une rénovation mécanique. Ces travaux comprenaient un changement des guides de soupapes et des joints, avec une attention particulière sur les systèmes de suspension et de freinage. Vendue avec des factures de restauration détaillées et un rapport photographique documentant les travaux, cette Corvaire Rampside bien entretenue dispose en outre d'une immatriculation en tant que véhicule vétérinaire en Suisse. Compte tenu de sa configuration inhabituelle à moteur arrière, de sa rampe caractéristique côté passager et de ses aspects pratiques pour un véhicule aussi compact, la Corvaire 95 Pickup Rampside reste un exemple singulier de l'ingéniosité américaine des années 1960. Présentée avec plus de €40,000 de factures de restauration mécanique, cet exemplaire offre une opportunité unique d'acquérir un objet de collection fonctionnel et historiquement significatif.

Certificat d'immatriculation suisse

Swiss registration certificate

À RETENIR

Modèle très recherché à rampe latérale et boîte de vitesses à quatre rapports ayant bénéficié d'une importante rénovation mécanique en 2021

Présentée avec plus de €40,000 de factures de restauration mécanique

Immatriculée comme véhicule vétérinaire en Suisse

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres à plat de 2 376 cm³ refroidi par air

Boîte-pont manuelle à 4 rapports

Suspension indépendante à l'avant et à l'arrière

The Corvaire 95 series represented Chevrolet's most unconventional approach to compact work vehicles. The company transformed the rear-engine, air-cooled configuration of the standard Chevrolet Corvaire into a light-duty "forward-control" truck. The Rampside variant stands out for its elegantly inventive loading solution: a passenger-side drop-down ramp that folds to the ground at a gentle angle, enabling heavy or wheeled cargo to be rolled into the bed with ease rather than lifted.

This attractive 1963 Corvaire 95 Rampside Pickup features a desirable four-speed manual gearbox and benefits from mechanical work carried out in 2021. This work included renewed valve guides and gaskets, along with attention to the suspension and brake systems. Supported by detailed restoration invoices and a photo-documented service report, this well-maintained Rampside is also offered with Swiss veteran registration.

With its unusual rear-engine configuration, signature passenger-side ramp, and compact practicality, the Corvaire 95 Rampside Pickup remains a singular example of 1960s American ingenuity. Benefiting from over €40,000 in documented mechanical work, this example presents a unique opportunity to acquire a functional and historically significant collectible.

HIGHLIGHTS

Desirable Four-Speed Rampside Benefiting from Significant 2021 Mechanical Refurbishment

Benefiting From Over €40,000 in Documented Mechanical Work

Accompanied by Swiss Veteran Registration, Detailed Invoices, and Photo-Documented Service Report

SPECIFICATIONS

2,376 CC Air-Cooled Flat 6-Cylinder Engine

4-Speed Manual Transaxle

Front and Rear Independent Suspension



LOT 5

6

1969 ALFA ROMEO 1300 GT JUNIOR

€30,000–€40,000
sans réserve

CHÂSSIS N° AR1230352

without reserve

CHASSIS NO. AR1230352

[LEARN MORE](#)

Dans les années 1960 et au début des années 1970, les GT Scalino ou « Step Nose » dessinées par Bertone étaient proposées dans un large éventail de versions et de motorisations, allant des GTA homologuées aux GT Juniors, à l'image du modèle proposé ici.

Cette Alfa Romeo 1300 GT Junior, châssis AR1230352, a été construite le 28 décembre 1968 et livrée le 7 janvier 1969 sur le marché suisse. D'après des échanges avec Alfa Romeo Classiche, le registre de production du Centro Documentazione indique que cette GT Junior est sortie d'usine dans la couleur Giallo Ocra (Ocre Jaune) avec un intérieur Skai Nero (Skaï noir) – une combinaison élégante que la voiture conserve aujourd'hui.

Restaurée par un précédent propriétaire, cette Alfa Romeo a ensuite été achetée en septembre 2018 par son possesseur actuel, qui vit à Zurich, en Suisse. Son objectif était de profiter de sa conduite dynamique sur les routes de campagne italiennes pendant les mois d'été. Elle est accompagnée de documents d'époque, d'un manuel du propriétaire, de factures d'entretien récentes et de photographies montrant sa restauration. Ce modèle typique des voitures de sport dynamiques produites par Alfa Romeo à cette époque, très recherché dans sa version « Step Nose » ravira sans nul la personne chanceuse qui en deviendra propriétaire.

The Scalino or “Step Nose” Bertone-designed GTs of the 1960s and early 1970s were offered in a variety of guises and powerplants, from homologated GTA racers to GT Juniors, as offered here. Beneath the Bertone coachwork was advanced architecture, including front independent-wishbone suspension, a rear live axle with trailing arms and coil springs, and standard four-wheel disc brakes.

This Alfa Romeo 1300 GT Junior, chassis AR1230352, was built on December 28, 1968, and delivered on January 7, 1969, to the Swiss market. According to correspondence with Alfa Romeo Classiche, the Centro Documentazione production register states that this GT Junior was supplied in *Giallo Ocra* (Yellow Ochre) over *Skai Nero* (Black Vinyl) – a stylish combination that the car retains today.

Restored in prior ownership, this Alfa Romeo was purchased by the current owner in September 2018 in Zurich, Switzerland, with the intention of enjoying spirited driving through Italian country roads in the summer months. It is accompanied by period literature, an owner's manual, invoices for its recent maintenance, and photographs documenting its restoration. A textbook example of the lively sports cars produced by Alfa Romeo in this period, this desirable Step Nose model is sure to delight its next fortunate owner.



Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Version recherchée dite « Step Nose », dessinée par Giorgetto Giugiaro pour Bertone

Dossier comprenant des correspondances d'Alfa Romeo Classiche confirmant les caractéristiques originales remontant à la livraison

Restauration soignée au début des années 2010 ; chez son propriétaire actuel depuis 2018

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1290 cm³, double arbre à cames en tête

Deux carburateurs Weber 40 DCOE

Puissance estimée à 86 ch à 6000 tr/min

HIGHLIGHTS

Features Desirable “Step Nose” Design by Giorgetto Giugiaro for Bertone

Accompanied by Alfa Romeo Classiche Correspondence Confirming Original Delivery Specifications

Thoughtfully Restored in Early 2010s; Under Current Ownership Since 2018

SPECIFICATIONS

1,290 CC DOHC Inline 4-Cylinder Engine

Twin Weber 40 DCOE Carburetors

Estimated 86 BHP at 6,000 RPM

LOT 6

1971 ALPINE A110 1600 S GROUP 4

€200,000–€250,000

CHÂSSIS N° 17466

CHASSIS NO. 17466

[LEARN MORE](#)

Au début des années 1950, Jean Rédélé, pilote, ingénieur et concessionnaire Renault talentueux, a commencé à tester des modèles allégés et performants en modifiant de modestes Renault 4CV. Ses innovations lui ont permis de remporter des victoires de catégorie lors d'épreuves exigeantes telles que la Mille Miglia et les Coupes des Alpes. Fort de ces expériences, il s'est finalement décidé à fonder la Société des Automobiles Alpine en 1955. La vision de Rédélé d'une voiture de sport agile et légère a trouvé son expression la plus pure dans la berlinette Alpine A110, présentée au Salon de l'automobile de Paris en 1962. Avec son élégante carrosserie en fibre de verre, son châssis tubulaire et ses mécaniques Renault préparées, l'A110 a rapidement marqué de sa présence redoutable les spéciales de rallye à travers toute l'Europe. Grâce à un développement continu tout au long des années 1960 et au début des années 1970, Alpine a remporté la victoire lors du tout premier Championnat du Monde des Rallyes, en 1973.

Parmi les nombreuses évolutions de la berlinette, la 1600 S est l'une des plus recherchées. Elle se distingue par le moteur Renault de 1 596 cm³, plus poussé, qui y est installé. L'exemplaire proposé ici, châssis n° 17466, est particulièrement important. Selon la documentation d'époque, en provenance du directeur technique d'Alpine, M. Harivel, la caisse de cette voiture avait reçu le numéro 4655 et la configuration « mauvaise route » avec un moteur préparé par Mignotet pour la saison

In the early 1950s, Jean Rédélé – a talented driver, engineer, and Renault dealer – began experimenting with lightweight performance by modifying the humble Renault 4CV. His innovations yielded class victories in demanding events such as the 1000 Miglia and the Coupes des Alpes, experiences that ultimately inspired him to establish Société des Automobiles Alpine in 1955. Rédélé's vision of a nimble, lightweight sports car found its purest expression in the Alpine A110 Berlinette, introduced at the 1962 Paris Motor Show. With its graceful fiberglass body, tubular backbone chassis, and tuned Renault mechanicals, the A110 quickly became a formidable presence on rally stages across Europe. Continuous development throughout the 1960s and early 1970s culminated in Alpine's triumph in the inaugural 1973 World Rally Championship.

Among the numerous evolutions of the Berlinette, the 1600 S specification stands as one of the most sought after, distinguished by its use of the more advanced 1,596 cc Renault-based engine. The example offered here, chassis 17466, is particularly significant. According to period documentation from Alpine Technical Director M. Harivel, this car carried body no. 4655 and was prepared in "mauvaise route" (rough-roads) configuration with a Mignotet-tuned engine for the factory team's 1971 campaign. Originally registered "7271 GW 76," it achieved its most notable success that season when it was driven to victory by Ove Andersson at the May 1971 Acropolis Rally – an event regarded as

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Un exemplaire remarquable de la légendaire berlinette A110 d'Alpine

Version 1600 S Groupe 4 très recherchée ayant été engagée par l'équipe officielle

Victorieuse au Rallye de l'Acropole 1971 avec Ove Andersson

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne 1 596 cm³ Renault, arbre à cames en tête

Deux carburateurs Weber 45 DCOE

Puissance estimée à 155 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

HIGHLIGHTS

An Outstanding Example of Alpine's Legendary A110 Berlinette

Desirable 1600 S Group 4 Variant Campaigned by the Works Racing Team

1971 Acropolis Rally Winner with Ove Andersson

Faithful Restoration Overseen by Marque Experts

SPECIFICATIONS

1,596 CC Renault OHV Inline 4-Cylinder Engine

Twin Weber 45 DCOE Carburetors

Estimated 155 BHP at 7,000 RPM

5-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Disc Brakes



1971 de l'équipe d'usine. Sous son immatriculation initiale, « 7271 GW 76 », elle a connu son plus grand succès cette saison-là en mai 1971, avec la victoire d'Ove Andersson à son volant au Rallye de l'Acropole, une épreuve considérée comme l'une des plus difficiles du calendrier international.

Après la saison 1971, le châssis n° 17466 fut vendu à un propriétaire privé et finalement laissé à l'abandon. En 1985, le propriétaire actuel a découvert la voiture en très mauvais état, sans son moteur d'origine. Il l'a achetée en pensant qu'il s'agissait d'une A110 routière standard. Par la suite, une restauration bienvenue a permis à cette Alpine de retrouver la compétition dans des courses de côte. En 2020, la bien connue famille Flanet, très respectée au sein de la communauté Alpine, a entrepris une restauration complète visant à redonner à cette berlinette les caractéristiques authentiques qu'elle arborait au Rallye de l'Acropole de 1971. Un an plus tard, la voiture fraîchement restaurée a été exposée à Dieppe, en France, dans le cadre des célébrations officielles de l'anniversaire d'Alpine, confirmant son importance dans l'histoire de la marque.

Aujourd'hui, la berlinette au châssis n° 17466 affiche un superbe état grâce à une restauration méticuleuse et fidèle à son pedigree en rallye ainsi qu'à une préparation mécanique et adaptée aux principaux événements historiques du sport automobile. Ses liens documentés avec le célèbre programme officiel en compétition d'Alpine en font un modèle bien plus précieux que la plupart des A110 encore en circulation.

Rarement disponible lors d'enchères publiques, l'Alpine A110 présente une valeur incontestable parmi les voitures de sport européennes historiques. Éligible pour de nombreux événements de premier plan et réputée pour son agilité et son expérience de conduite intuitive, l'A110 constitue encore aujourd'hui une porte d'entrée vers les plus belles sensations associées au sport automobile classique. Avec son pedigree d'usine et sa victoire célébrée au Rallye de l'Acropole, le châssis n° 17466 représente une opportunité véritablement intéressante.

one of the toughest on the international calendar.

Following the 1971 season, 17466 was sold into private hands and eventually fell into disrepair. In 1985, the current owner discovered the car in derelict condition, without its original engine, and purchased it believing it to be a standard road-going A110. A sympathetic restoration followed, allowing the Alpine to return to competition in hill climb events. In 2020, the respected Flanet family – highly regarded within the Alpine community – undertook a comprehensive restoration to return the Berlinette to its authentic 1971 Acropolis specification. A year later, the freshly restored car was exhibited in Dieppe, France, as part of the official Alpine anniversary celebrations, affirming its importance within the marque's history.

Today, chassis 17466 presents beautifully, benefiting from a meticulous, rally-correct restoration and mechanical preparation suitable for leading historic motorsport venues. Its documented connection to Alpine's celebrated works racing program elevates it well above most surviving A110s.

Seldom available at public auction, the Alpine A110 offers exceptional value among historic European sports cars. Eligible for numerous premier events and renowned for its agility and visceral driving experience, the A110 remains a gateway to the most enjoyable realms of classic competition motoring. With its factory pedigree and celebrated Acropolis Rally victory, chassis 17466 represents a most exciting opportunity.



1971 ALPINE A110 1600 S GROUP 4

LOT 7

8

1981 FERRARI 512 BBI

€200,000–€300,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFFJA09B000039073

COACHWORK BY SCAGLIETTI
VIN. ZFFJA09B000039073

LEARN MORE

Lancée en 1981, la 512 BBI constituait l'ultime évolution du premier modèle routier de Ferrari équipé d'un moteur douze cylindres à plat en position centrale et d'une injection Bosch K-Jetronic, qui améliorait ses performances et sa fiabilité.

Avec son emblématique combinaison de teintes, Rosso Corsa (rouge compétition) associé à un intérieur beige, cette 512 BBI est accompagnée de factures pour le remplacement des courroies de distribution, effectué par The Ferrari Centre au Royaume-Uni en 2009 à 34 525 km, puis, pour un entretien supplémentaire deux ans plus tard, à 37 387 km. Le transitaire rapporte que les courroies de distribution de la voiture ont de nouveau été remplacées en décembre 2025, à 39 983 km.

Cette BBI a été inspectée en 2015 par Jean-Pierre Cornu, qui a salué un modèle proche de l'origine. Son rapport figure dans le dossier. Autre fait marquant de son histoire, entre 2015 et 2016, cette 512 BBI a été exposée au musée Ferrari à Maranello, puis, en 2019, elle a été présentée dans la Collection de Voitures de S.A.S. le Prince de Monaco. Le dossier contient une lettre du prince Albert de Monaco dans laquelle il remercie le propriétaire d'avoir prêté la voiture pour l'exposition. Avec ses couleurs emblématiques, cette 512 BBI constitue un superbe exemplaire de la fameuse lignée des Ferrari à moteur boxer. Elle viendrait parfaitement compléter toute collection de voitures performantes des années 1980.

Introduced in 1981, the 512 BBI was the final and most developed version of Ferrari's first flat twelve-cylinder, mid-engine road car, adopting Bosch K-Jetronic fuel injection for improved performance and reliability.

Finished in the iconic colors of Rosso Corsa (Racing Red) over a tan interior, this 512 BBI is documented with invoices for a timing belt replacement carried out by The Ferrari Centre in the UK in 2009 at 34,525 km, and the car benefited from further servicing two years later at 37,387 km. The consignor reports that the BBI was recently treated to a fresh timing belt replacement in December 2025 at 39,983 km.

The BBI was inspected in 2015 by Jean-Pierre Cornu, who praised its originality, and his report remains on file. Impressively, between 2015 and 2016, the 512 BBI was exhibited at the Ferrari Museum in Maranello, and in 2019 it was displayed at the Automobile Museum of H.S.H. the Prince of Monaco. A letter on file from Prince Albert of Monaco thanks the owner for lending the car for the display.

In its iconic colors, this 512 BBI is a handsome example from Ferrari's celebrated Boxer lineage that would be a welcome addition to any collection of 1980s performance machines.



Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Exposée au musée Ferrari à Maranello, ainsi qu'avec la Collection de voitures du prince de Monaco

Combinaison de couleurs classique Rosso Corsa et intérieur beige

Courroies de distribution remplacées en décembre 2025

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 12 cylindres à plat de 4 942 cm³, double arbre à cames en tête

335 ch à 6 000 tr/min

Boîte de vitesse manuelle à 5 rapports

HIGHLIGHTS

Exhibited at the Ferrari Museum in Maranello and the Automobile Museum of the Prince of Monaco

Finished in the Classic Color Combination of Rosso Corsa over a Tan Interior

Benefits from Timing Belt Replacement in December 2025

SPECIFICATIONS

4,942 DOHC Flat 12-Cylinder Engine

335 BHP at 6,000 RPM

5-Speed Manual Transaxle

LOT 8

9

1989 PORSCHE 911 TURBO 3.3 CABRIOLET

€150,000–€200,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN):
WPOZZZ93ZKS020086
MOTEUR N° 67K00242

without reserve

VIN. WPOZZZ93ZKS020086
ENGINE NO. 67K00242

LEARN MORE

Seulement 244 911 Turbo Cabriolet destinées au marché européen ont été fabriquées pour l'année-modèle 1989. Parmi elles, cet exemplaire a été livré neuf à Pon Porsche, aux Pays-Bas, en décembre 1988. Outre sa spectaculaire combinaison de couleurs associant le noir, également appliqué à son toit, à un intérieur cuir rouge Velvet Red commandé spécialement, il était équipé d'un différentiel à glissement limité, d'un levier de vitesses à débattement court et d'une radio Blaupunkt Bremen. Après une longue période passée aux Pays-Bas, cette 911 a intégré en 2016 une collection notable de Turbo, puis a été vendue en 2023. Affichant désormais un peu plus de 61 200 km au compteur, cette 911 Turbo Cabriolet conserve la quasi-totalité de ses éléments originaux. Elle est vendue avec sa documentation, des outils, une roue de secours, des accessoires, un certificat d'authenticité Porsche, des archives et les factures d'entretien récentes totalisant 3 398 €.

Alliant la conduite en plein air au puissant moteur 3,3 litres Turbo de Porsche, ce rare cabriolet offre une interprétation particulière et fascinante de la formule imaginée pour la 930. Il constitue un choix particulièrement séduisant pour les passionnés de modèles refroidis par air.

When Porsche introduced the 930 Turbo in the mid-1970s, it marked a major evolution of the 911. With its flared fenders, widened stance, and unmistakable rear spoiler, the Turbo delivered supercar performance while retaining everyday usability. Porsche steadily refined the model with a larger 3.3-liter engine, an intercooler, and chassis upgrades. For 1989, the Turbo gained the all-new G50 five-speed transaxle, providing smoother shifts and better access to the engine's power.

One of just 244 European-specification Turbo Cabriolets built for 1989, this example was delivered new to Pon Porsche in the Netherlands in December 1988. Finished in the striking color combination of black with a black top over special-order Velvet Red leather, it was optioned with a limited-slip differential, short gear lever, and Blaupunkt Bremen radio. Long retained in Holland, this example was acquired in 2016 for a notable Turbo collection and later sold in 2023. Now showing just over 61,200 km, this Turbo Cabriolet remains highly original and is accompanied by its books, tools, spare, accessories, Porsche Certificate of Authenticity, documentation, and recent service invoices totaling €3,398.

Pairing open-air driving with the potency of Porsche's 3.3-liter turbo engine, this rare Cabriolet offers a distinctive and engaging take on the 930 formula, and an especially appealing choice for the air-cooled enthusiast.



Certificat d'immatriculation
néerlandais

Dutch registration certificate

À RETENIR

Seulement 244 Turbo Cabriolet destinées au marché européen ont été fabriquées

Intérieur en cuir Velvet Red commandé spécialement

Exemplaire avec moteur « matching numbers » ; À peine plus de 61 200 km au compteur

Vendue avec manuels et carnets, outils, une roue de secours, accessoires et documentation

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres à plat refroidi par air de 3 299 cm³, arbre à cames en tête

Injection Bosch K-Jetronic

Turbocompresseur KKK

300 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports avec différentiel à glissement limité

HIGHLIGHTS

One of Only 244 European-Specification Turbo Cabriolets

Elegantly Finished in Black over Special-Order Velvet Red Leather

Retains Matching-Numbers Engine; Showing Just over 61,200 Km

Offered with Books, Spare, Tools, Accessories, and Documentation

SPECIFICATIONS

3,299 CC Air-Cooled SOHC Flat 6-Cylinder Engine

Bosch K-Jetronic Fuel Injection

Single KKK Turbocharger

300 BHP at 5,500 RPM

5-Speed Manual Transaxle with Limited-Slip Differential

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

LOT 9

1960 ASTON MARTIN DB4 SERIES II

€375,000–€425,000

CHASSIS N° DB4/361/R
MOTEUR N° 370/394

CHASSIS NO. DB4/361/R
ENGINE NO. 370/394

[LEARN MORE](#)

Cette Aston Martin châssis n° DB4/361/R a été commandée neuve par Sir Robertson Stewart (commandeur de l'Empire britannique), résident de Christchurch, en Nouvelle-Zélande, par l'intermédiaire d'Independent Motor Sales of New Zealand. D'après une copie de la fiche de fabrication d'usine, jointe à la vente, la couleur d'origine de la voiture était Peony Red (rouge), associée à un intérieur en cuir Connolly White Gold (blanc). En 1960, Sir Stewart entreprit un voyage de six mois en Europe afin de prendre possession de sa nouvelle Aston Martin. Il est notamment passé par Le Mans pour la célèbre course des 24 Heures et a emprunté le circuit dans sa DB4 flambant neuve. À cette occasion, il a atteint la vitesse de 225 km/h dans la ligne droite des Hunaudières. En souvenir, il a rapporté chez lui le programme de cette course, un document qui figure aujourd'hui dans le dossier sur l'historique de la voiture.

Durant son séjour en Europe, Sir Stewart a parcouru un grand nombre de kilomètres avec sa nouvelle DB4 et la DB4/361/R a finalement traversé les océans à bord du Rangitiki. À son arrivée à Christchurch, elle a énormément attiré l'attention de la presse, car il s'agissait de la première DB4 à poser ses roues en Nouvelle-Zélande. Le dossier de vente comporte un exemplaire du journal The Press en date du 27 septembre

Chassis DB4/361/R was ordered new through Independent Motor Sales of New Zealand by Sir Robertson Stewart CBE of Christchurch, New Zealand. The car was originally finished in Peony Red over White Gold Connolly, per a copy of the factory build sheet on file. Sir Stewart traveled to Europe for six months in 1960 to collect his new Aston Martin, including a visit to Le Mans for the famed 24-hour race, where he drove the circuit in his new DB4 and clocked 140 mph on the Mulsanne Straight. The race program from this event was taken home as a souvenir and remains in the car's history file today.

Sir Stewart traveled extensively with his new DB4 during his time in Europe, and then DB4/361/R made its trek across the ocean on the *Rangitiki*, drawing significant press attention upon its arrival in Christchurch as the first DB4 to reach New Zealand. A copy on file of The Press newspaper from September 27, 1960, boasts the headline: "Christchurch Man Buys New 140-M.P.H. Saloon." The article goes on to describe Sir Stewart's exceptional initial outing with the DB4: "Mr Stewart bought the car when he was in England recently. He travelled 3,500 miles on the Continent in the Aston Martin, including a high speed burst around the Le Mans circuit in France where the sports

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certificate

À RETENIR

Livrée neuve à Sir Robertson Stewart (commandeur de l'Empire britannique) ; Première DB4 importée en Nouvelle-Zélande

Améliorations du moteur selon les spécifications « Special Series »

Restaurée avec son moteur « matching numbers » par Tudor Black Coachworks en 2020

Autrefois propriété de Liam Gallagher, le chanteur principal du groupe Oasis

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne en alliage de 3 670 cm³, double arbre à cames en tête

Trois carburateurs SU HD8

266 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque assistés aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Delivered New to Sir Robertson Stewart CBE; the First DB4 Imported into New Zealand

Engine Upgraded to "Special Series" Specification

Restored with its Matching-Numbers Engine by Tudor Black Coachworks in 2020

Formerly Owned by Oasis Lead Singer, Liam Gallagher

Documented Ownership from New

SPECIFICATIONS

3,670 CC DOHC Alloy Inline 6-Cylinder Engine

Three SU HD8 Carburetors

266 BHP at 5,500 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Servo-Assisted Disc Brakes

Front Independent Suspension with Wishbones and Coil Springs

Rear Live Axle with Coil Springs and Watts Linkage



LOT 10



1960, dans lequel on peut lire un article intitulé : « Un homme de Christchurch achète un canapé capable d'atteindre 225 km/h. » L'article décrit l'exceptionnelle première sortie de Sir Stewart avec sa DB4 : « M. Stewart a acheté la voiture lors d'un récent séjour en Angleterre. Il a parcouru 5 600 km à travers le Vieux Continent à bord de cette Aston Martin, dont une pointe à grande vitesse sur le circuit du Mans, en France, où les versions de course de cette marque ont prouvé leur valeur en compétition. Avec cette voiture, M. Stewart a connu de nombreuses sensations, mais la plus forte a été son trajet à plus de 225 km/h en toute décontraction sur l'autoroute Londres-Birmingham. »

La voiture a rapidement montré la vitesse qu'elle pouvait atteindre dans le pays natal de Sir Stewart, puisqu'il a établi le record national dans une voiture quatre places, avec 137,69 M/h (221,54 km/h) lors du Tram Road Sprint à Christchurch en octobre 1960, un record qui a tenu plusieurs décennies.

Dans une correspondance de l'usine datée du 30 janvier 1973, la marque confirme que le moteur a été amélioré selon les spécifications « Special Series » : soupapes plus grandes, taux de compression plus élevé et trois carburateurs SU. La voiture conserve encore aujourd'hui cette configuration. À cette époque, la DB4 est passée entre les mains de plusieurs passionnés d'Aston Martin jusqu'à son acquisition par David E. Curry, un restaurateur et conservateur respecté. M. Curry a procédé à une restauration en profondeur et a échangé directement avec Newport Pagnell tout au long du processus. Il a ensuite conservé la voiture pendant plus de 13 ans. Cette DB4 a été transmise de M. Curry à Leslie Parkinson en 1985, puis à David et Sally Garrett, membres de longue date de l'Aston Martin Owners Club en Nouvelle-Zélande.

versions of these cars have proved their worth in competition. One of the most exciting impressions Mr Stewart has of the car was gained when he drove with one finger at 140 miles an hour on the London to Birmingham motorway."

The car quickly proved its speed in Sir Stewart's homeland, as he went on to set a national record for a four-seater saloon of 137.69 mph at the Tram Road Sprint in Christchurch in October 1960 – a record that stood for decades.

Factory correspondence dated January 30, 1973, confirms that its engine was upgraded to "Special Series" specification with larger valves, a higher compression ratio, and three SU carburetors – a configuration the car retains today. Around this time, the DB4 passed through a few Aston Martin enthusiasts before being acquired by David E. Curry, a respected restorer and caretaker. Mr. Curry carried out a major restoration, corresponding directly with Newport Pagnell throughout, and retained the car for over 13 years. This DB4 passed from Mr. Curry to Leslie Parkinson in 1985, then to David and Sally Garrett, long-serving Aston Martin Owners Club representatives in New Zealand.

Chassis DB4/361/R finally returned to the UK in 2013, after more than five decades abroad. In 2020, it was entrusted to award-winning restorers Tudor Black Coachworks for a detailed restoration in Caribbean Pearl with gray-green interior. Following the restoration, this DB4 won its Post-War Touring class at the Salon Privé Concours d'Elégance in 2020. The following year, it was acquired by Liam Gallagher, the British musician best known as the lead vocalist of Oasis. His name appears on a V5 registration document, and his signature can be found below previous owners' signatures in the DB4 instruction book





included with the sale. Also accompanying the car is an extensive file of correspondence, invoices, and press clippings, including magazines in which the car was featured.

A well-documented, restored example with matching-numbers engine, record-holding pedigree, and factory-confirmed Special Series engine upgrades, DB4/361/R offers an exceptional opportunity for touring, showing, and enjoying the next chapter in this Aston Martin's remarkable story.

La DB4/361/R est finalement revenue au Royaume-Uni en 2013, après plus de cinq décennies à l'étranger. En 2020, elle a été confiée aux restaurateurs de renom Tudor Black Coachworks pour une restauration minutieuse incluant une peinture Caribbean Pearl (gris bleu) associée à un intérieur gris vert. À l'issue de cette restauration, cette DB4 a remporté le concours d'élégance Salon privé en 2020 dans la catégorie modèle de tourisme d'après-guerre. L'année suivante, Liam Gallagher, le célèbre chanteur du groupe britannique Oasis, en a fait l'acquisition. Son nom figure sur un certificat d'immatriculation V5, et il a apposé sa signature sous celles des anciens propriétaires dans le manuel d'instructions de la DB4, qui est inclus avec la vente. La voiture est également accompagnée d'un impressionnant dossier composé de correspondances, de factures et de coupures de presse, ainsi que de magazines dans lesquels elle était mise en avant.

La DB4/361/R est un formidable exemplaire, aux nombreux points forts : une restauration bien documentée, un moteur « matching numbers » incluant des améliorations propres à la « Special Series » confirmées par la marque, et un historique incluant un record. Avec ce modèle idéal pour les épreuves de conduite comme les expositions statiques, vous avez une occasion exceptionnelle de profiter du prochain chapitre de l'histoire remarquable d'une Aston Martin vraiment unique.



1960 ASTON MARTIN DB4 SERIES II

LOT 10

1984 RENAULT R5 TURBO II

€80,000–€120,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN):
VF1822000E0000657

without reserve

VIN. VF1822000E0000657

[LEARN MORE](#)

Au début des années 1980, les constructeurs européens ont créé de nombreux modèles de rallye homologués pour la route, mais aucun n'a proposé un concept aussi radical que Renault avec la R5 Turbo. Alors qu'elle était déjà la voiture la plus vendue en France, Renault a dû considérablement modifier la plateforme standard de la R5 pour accueillir, en position centrale, un moteur 1,4 litre turbo très préparé, faisant de la R5 Turbo la voiture de série française la plus puissante proposée à l'époque. Avec seulement 3 167 exemplaires de Turbo II construits entre 1983 et 1986, la R5 Turbo allait devenir l'incarnation du segment des modèles sportifs à hayon de cette époque. Les rédacteurs du magazine Sports Car International l'ont ainsi classée parmi les « 10 meilleures voitures de sport des années 1980 ».

Cette Turbo II de couleur blanc nacré métallisée (Code 015) est équipée d'un intérieur gris et noir. En 2008, le célèbre pilote belge de rallye Baudoin Lempereur l'a achetée dans le but de s'en servir comme base pour une voiture de rallye à personnaliser selon son design. Ces travaux n'ont cependant jamais été réalisés, et la voiture a ensuite été achetée par le transitaire en 2022. Depuis, elle a bénéficié d'une rénovation en profondeur et affiche désormais une présentation magnifique, avec seulement 70 288 km au moment du catalogue.

European automakers created numerous homologated rally cars for the street in the early 1980s, but none were more radical in concept than the Renault R5 Turbo. Already the best-selling car in France, the standard Renault R5 platform was heavily modified to accept a highly tuned, turbocharged, 1.4-liter engine that was relocated midships, making the R5 Turbo the most powerful French production car available at the time. Restyling by Marcello Gandini of Bertone gave the R5 Turbo the aggressive looks to match its performance.

Only 3,167 examples of the Turbo II were built from 1983 to 1986. The R5 Turbo would go on to exemplify the "hot hatchback" segment of that era, being named by the editors of Sports Car International magazine as one of the "Top 10 Sports Cars of the 1980s."

This Turbo II is finished in White Pearl Metallic (Code 015) and accented by a gray and black interior. In 2008, it was purchased by the noted Belgian rally driver Baudoin Lempereur as the basis for a rally car to be customized to his design. However, this work was never carried out, and the Renault was purchased by the consignor in 2022. In the years since, the car has been significantly refurbished and now presents beautifully, showing just 70,288 km at the time of cataloguing.



Certificat d'immatriculation belge

Belgium registration certificate

À RETENIR

Seulement 3 167 exemplaires de cette très recherchée R5 Turbo II ont été construits

L'une des voitures de sport les plus emblématiques des années 1980

A appartenu au collectionneur, pilote de voitures de rallye et ingénieur belge Baudoin Lempereur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1 397 cm³, arbre à cames en tête

Turbo Garrett T03

Puissance estimée à 185 ch à 6 000 tr/min

HIGHLIGHTS

One of Just 3,167 Examples of the Desirable R5 Turbo II Model

Among the Most Iconic Sports Cars of the 1980s

Formerly the Property of Belgian Rally Car Collector, Driver, and Engineer Baudoin Lempereur

SPECIFICATIONS

1,397 CC OHV Inline 4-Cylinder Engine

Single Garrett T03 Turbo

Estimated 185 BHP at 6,000 RPM

1947 TALBOT-LAGO T26 RECORD CABRIOLET

€325,000–€425,000

CARROSSERIE PAR
WORBLAUFEN

CHÂSSIS N° 100092
MOTEUR N° 26050

COACHWORK BY
WORBLAUFEN

CHASSIS NO. 100092
ENGINE NO. 26050

[LEARN MORE](#)

Certificat d'immatriculation
néerlandais

Dutch registration certificate

De tous les grands constructeurs automobiles français, Talbot-Lago était peut-être le plus innovant et le plus tourné vers le sport et la T26 résumait parfaitement les capacités de l'entreprise. Talbot-Lago aurait pu faire sienne la célèbre maxime « courir le dimanche, vendre le lundi » appliquée par de nombreuses marques présentes en compétition et proposant une gamme de voitures de série. Lancée en 1946 pour venir remplacer la T150C des années 1930, la T26 était équipée d'un moteur 6 cylindres à double culasse hémisphérique développant 190 ch ainsi que, pour une conduite en douceur, d'une transmission à présélection. Ce même moteur, installé dans des monoplaces et des voitures de course à partir de 1948, a offert à la marque de nombreuses victoires sur les circuits européens, notamment aux Grands Prix de Belgique et de France en 1949, ainsi qu'une campagne réussie au Mans en 1950, une course qu'elle a remportée.

Cette T26 qui remonte au début de la production a été construite en 1947. Il s'agirait de l'un des trois seuls exemplaires destinés à la Suisse ayant été carrossés par le célèbre carrossier local Worblaufen, une entreprise fondée par Fritz Ramseier Jr. et ses deux frères dans la ville de Worblaufen, près de Berne. Cet atelier est largement reconnu

À RETENIR

Modèle légendaire de Talbot-Lago doté d'un double arbre à cames en tête avec culasses hémisphériques

L'un des deux derniers exemplaires de Talbot-Lago dotés d'une carrosserie Worblaufen

Historique connu depuis la sortie d'usine

Accompagnée de documents et de photos d'époque

Un modèle que vous pourrez exposer ou conduire

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 4 482 cm³, double arbre à cames en tête

Deux carburateurs Stromberg

190 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses Wilson 4 rapports à présélection

Freins à tambour aux 4 roues

Essieu arrière rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques

Of the main French automotive manufacturers, Talbot-Lago was perhaps the most innovative and sporting, with the T26 a perfect encapsulation of the company's capabilities. Talbot-Lago could follow the "race on Sunday, sell on Monday" philosophy of many that competed, and offered a range of production cars. Debuting in 1946, and a direct successor to the T150C of the 1930s, the T26 featured a dual hemispherical cylinder head six-cylinder engine with 190 bhp – and for smooth driving, a preselector transmission. This same engine, when fitted to single-seater and sports-racing cars from 1948, provided the company with many victories on the circuits around Europe, including the 1949 Belgian and French Grands Prix and a successful campaign at Le Mans in 1950, culminating in a win.

This early example of the T26 was built in 1947 and is believed to be one of as few as three supplied to Switzerland to be bodied by noted local coachbuilder Worblaufen, a company formed by Fritz Ramseier Jr. and his two brothers in the town of Worblaufen, near Bern. They are widely acknowledged for the precision and quality of their work, which was fitted to numerous significant grand touring marques. This T26 is one of only two known survivors of that trio.

HIGHLIGHTS

Legendary Talbot-Lago Model Featuring DOHC with Hemispherical Heads

One of Two Surviving Examples of a Talbot-Lago with Worblaufen Coachwork

Known History from New

Accompanied by Period Documents and Photos

A Usable Show or Tour Car

SPECIFICATIONS

4,482 CC DOHC Inline 6-Cylinder Engine

Twin Stromberg Carburetors

190 BHP at 5,500 RPM

4-Speed Wilson Preselector Gearbox

4-Wheel Drum Brakes

Front Independent Suspension with Transverse Leaf Spring

Rear Live Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs



LOT 12

pour la précision et la qualité de ses travaux, qui ont équipé de nombreuses marques majeures de grand tourisme. Cette T26 est l'un des deux seuls exemplaires connus de ce trio ayant survécu.

D'après ses documents d'immatriculation d'époque, cet élégant cabriolet à quatre places a été livré neuf au Dr Jos. Schnyder à Zurich, le 23 mai 1947. Il arborait la couleur bleue qui l'habille encore aujourd'hui. Le dossier joint à la vente comprend une correspondance fascinante entre les agents locaux, Schlottenbeck – qui agissaient pour le compte du Dr Schnyder – et Worblaufen, au sujet de détails personnalisés de la voiture, notamment un cendrier, un allume-cigare, une protection de radiateur enroulable, un chauffage avec dégivreur et une inscription chromée sur son aile arrière droite. Le dossier comprend une photo de cette T26 au tout début de sa vie, ainsi que de nombreux enregistrements photographiques montrant sa restauration.

Le Dr Schnyder a conservé sa T26 jusqu'en 1964. Elle est ensuite restée en Suisse jusqu'en 1996, date à laquelle elle est partie vers le Benelux, où elle a passé de nombreuses années avant son acquisition par son propriétaire actuel.

Un des précédents propriétaires avait fait procéder à une restauration minutieuse de ce cabriolet. Selon le vendeur, celle-ci comprenait une remise à neuf de son moteur, de sa boîte de vitesses et de ses essieux. La voiture avait alors été repeinte dans un superbe bleu royal, comme à l'origine, et les garnitures en cuir bordeaux qui étaient considérées comme celles d'origine avaient été conservées. Le contraste des couleurs et l'état général correct des garnitures en font un modèle de choix. Après restauration, la voiture a été présentée au Pebble Beach Concours d'Élégance® et a réalisé le Tour d'Élégance® en 2010. Elle est aussi apparue lors d'une série de concours européens de premier plan, notamment à la Villa d'Este en Italie, à Schwetzingen en Allemagne, et au Paleis Het Loo ainsi qu'au Mariënwaerdt aux Pays-Bas. Le kilométrage accumulé tout au long de cette période et depuis la restauration reste plutôt bas avec un peu moins de 1 900 km.

Avec leurs moteurs puissants, ces Talbot-Lago étaient capables d'associer le « ramage » au « plumage ». Cet exemplaire pourrait donc facilement être une voiture destinée tout aussi bien à rouler qu'à concourir avec succès.

According to its period registration document, this elegant four-place convertible was delivered new to Dr. Jos. Schnyder in Zurich on May 23, 1947, finished in blue, much as it appears today. The accompanying file includes fascinating correspondence between the local agents, Schlottenbeck – acting on behalf of Dr. Schnyder – and Worblaufen, regarding the custom details of the car, which included an ashtray, cigar lighter, radiator roller, heater with defroster, and chrome script on its right rear wing. A photo of the T26 from its early days is included in the documentation, along with extensive photo records chronicling its restoration.

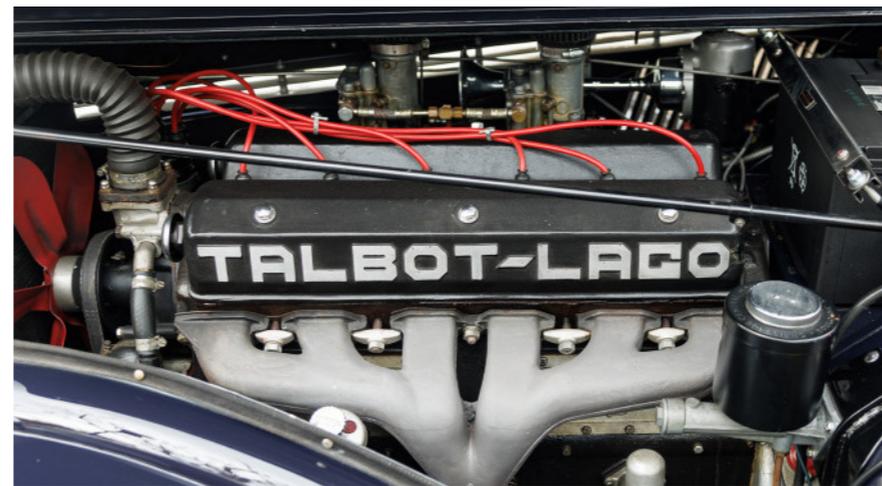
Dr. Schnyder retained the T26 until 1964, and it would remain in Switzerland until 1996, when it migrated to the Benelux countries, where it resided for many years before being acquired by the current owner.

During prior ownership, this Cabriolet was treated to a nut-and-bolt restoration, which the consignor reports included refurbishment of its engine, gearbox, and axles. At that time, it was repainted in a rich royal blue, much as it was originally, while maintaining what is believed to be its original burgundy leather trim. The contrast of colors and the generally sound condition of the upholstery are a good fit. Following restoration, the car was shown at the Pebble Beach Concours d'Élégance® and completed the Tour d'Élégance® in 2010. It also appeared at a series of significant European concours events, including Villa d'Este in Italy, Schwetzingen in Germany, and both Paleis Het Loo and Mariënwaerdt in the Netherlands. Its mileage throughout this time and post-restoration is a modest figure of just under 1,900 km.

With their potent engines, these Talbot-Lagos are just as much about “show” as they are “go,” ensuring that this example could easily be a rewarding tour or concours car.



Chassis 100092, as delivered new with its Worblaufen coachwork in Switzerland, 1947.



1947 TALBOT-LAGO T26 RECORD CABRIOLET

LOT 12

1971 MASERATI GHIBLI 4.7 SPIDER

€450,000–€550,000

CARROSSERIE PAR GHIA
CHÂSSIS N° AM115S*1235
MOTEUR N° AM115S*1235

COACHWORK BY GHIA
CHASSIS NO. AM115S*1235
ENGINE NO. AM115S*1235

[LEARN MORE](#)

Lancé en 1969, le Maserati Ghibli Spider partage la quasi-totalité des caractéristiques et des performances de son homologue coupé, tout en sublimant encore plus la beauté de ce modèle. Stricte biplace, la Spider pouvait entièrement replier son toit en tissu sous un panneau situé derrière les sièges, ce qui lui permettait d'arborer une ligne fluide.

Avec une production totale qui n'atteint que 125 exemplaires, dont 100 en version 4,7 litres et 25 en 4,9 litres, ces voitures figurent parmi les GT italiennes les plus exclusives de leur époque. Pour parvenir à abaisser la ligne du capot, le moteur utilisait un système de lubrification à carter sec et était placé au plus bas dans le châssis. Le pare-brise fortement incliné et les phares escamotables, une première sur une Maserati de série, contribuaient à la ligne élégante de la Ghibli. Dessinée par Giorgetto Giugiaro, alors jeune employé de la Carrozzeria Ghia, la Ghibli serait considérée par le génial designer comme sa plus belle création.

Ce modèle partageait sa configuration à moteur avant, propulsion aux roues arrière et châssis tubulaire en acier avec les Quattroporte et Mexico. Contrairement aux trains roulants plus complexes installés par Ferrari et Lamborghini, la Ghibli utilisait une configuration éprouvée par la marque

The Maserati Ghibli Spider was introduced in 1969, sharing nearly all of the coupe's specifications and performance, but taking its beauty to new heights. Strictly a two-seater, the Spider's fabric roof could be completely folded away underneath a rear deck panel behind the seats, preserving its smooth profile.

With total Spider production consisting of just 125 examples – 100 of the 4.7-liter and 25 of the 4.9-liter – these cars rank among the most exclusive Italian GTs of their day. The engine utilized a dry sump lubrication system and sat low in the chassis, achieving a low hood line. A sharply raked windshield and pop-up hidden headlights – the first seen on a production Maserati – contributed to the Ghibli's sleek appearance. Drafted by a young Giorgetto Giugiaro while at Carrozzeria Ghia, it has been reported that the master designer considers the Ghibli his most beautiful creation.

The Ghibli shared its front-engine, rear-drive layout and tubular steel-frame chassis construction with the Quattroporte and the Mexico models. In contrast to more complex suspension designs favored by Ferrari and Lamborghini, the Ghibli employed Maserati's tried-and-true setup

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Seulement 125 Ghibli Spider fabriquées par la marque

Spider 4,7 litres de la fin de la production ; Première immatriculation en janvier 1971

Spectaculaire couleur bleu Pervinca

Restauration réalisée par Specialist Quality Cars S.r.l. sur une période de deux ans

Configuration recherchée avec des jantes en alliage moulées et une boîte de vitesses ZF à cinq rapports

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 4 719 cm³, double arbre à cames en tête

Quatre carburateurs Weber 42 DCNF/9

310 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque hydrauliques ventilés aux 4 roues

Suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs tubulaires

HIGHLIGHTS

One of Only 125 Ghibli Spiders Built by the Factory

Late-Production 4.7 Spider; First Registered in January 1971

Finished in the Striking Shade of Pervinca Blue

Restoration Performed by Specialist Quality Cars S.r.l. over a Two-Year Period

Equipped with Desirable Cast-Alloy Wheels and Five-Speed ZF Gearbox

SPECIFICATIONS

4,719 CC DOHC V-8 Engine

Four Weber 42 DCNF/9 Carburetors

310 HP at 5,500 RPM

5-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Ventilated Hydraulic Disc Brakes

Front Independent Suspension with Coil Springs and Tubular Shock Absorbers

Rear Live-Axle Suspension with Leaf Springs and Tubular Shock Absorbers



LOT 13



Maserati : une suspension avant indépendante, un essieu arrière rigide sur ressorts à lames semi-elliptiques et des freins à disque aux quatre roues. Les essayeurs de l'époque décrivaient un modèle à la tenue de route merveilleusement prévisible et équilibrée.

Issu de la Tipo 450S de course, le V8 4,7 litres de la Ghibli était doté de cylindres hémisphériques, de doubles arbres à cames en tête et de quatre carburateurs Weber double corps. Associé à une boîte manuelle ZF à cinq rapports ou à une boîte automatique Borg-Warner à trois rapports, ce moteur produisant une mélodie enivrante à l'approche de la zone rouge développait 310 ch à 5 500 tr/min et 461 N.m de couple à 4 000 tr/min. Il pouvait passer de 0 à 100 km/h en 6,8 secondes et atteindre une vitesse de pointe de plus de 240 km/h, pour une expérience de conduite vraiment saisissante.

Selon la correspondance jointe au dossier, l'exemplaire proposé ici est un Spider 4,7 litres issu de la fin de la production et immatriculé pour la première fois en janvier 1971. La voiture aurait été vendue neuve à un Américain, et était initialement de couleur blanche. Après plusieurs décennies sur la route, cette Ghibli Spider a été entièrement restaurée par le célèbre spécialiste automobile italien Quality Cars S.r.l., à Padoue, en Italie, entre 2009 et 2010. Il l'a notamment repeinte et retapissée pour proposer une combinaison séduisante associant le bleu Pervinca à un intérieur en cuir beige clair. Lors de l'achat de cette Maserati en 2016, le transitaire a appris que la voiture avait connu trois propriétaires précédents.

La vente offre une occasion spéciale d'acquiescer l'un des modèles grand tourisme découvrables légendaires de Maserati. Cette voiture, qui pourra tout à la fois participer à des épreuves de conduite et resplendir dans des concours, ne manquera pas de faire tourner les têtes, dont celles des plus fervents amateurs de sportives italiennes.

consisting of a front independent suspension, rear live axle on semi-elliptical leaf springs, and four-wheel disc brakes. Testers during the period described the model's handling as wonderfully predictable and balanced.

Descended from the Tipo 450S sports racer, the Ghibli's 4.7-liter V-8 featured hemispherical combustion chambers, dual overhead camshafts, and four twin-choke Weber carburetors. Mated to a five-speed ZF manual gearbox or three-speed Borg-Warner automatic, the V-8 provided intoxicating sounds as it neared redline and developed 310 hp at 5,500 rpm and 340 lbs./ft. of torque at 4,000 rpm. It could achieve 0-60 mph in 6.8 seconds with a top speed of over 150 mph, making for a truly thrilling experience.

According to correspondence on file, the example offered here is a late-production 4.7-liter Spider, first registered in January 1971. The car was reportedly sold new to an American, and was originally finished in white. Following decades of enjoyment, the Spider was completely restored by renowned Italian car specialist Quality Cars S.r.l. of Padua, Italy, from 2009 through 2010. This work included finishing the Spider in an attractive combination of Pervinca Blue with a light tan leather interior. The consignor purchased this Maserati in 2016, at which time he was told the car had three previous owners.

This is a special opportunity to acquire one of Maserati's great open *gran turismo* icons. Both an exhilarating event car and a stunning concours standout, it is sure to turn the head of even the most seasoned Italian car enthusiast.



1971 MASERATI GHIBLI 4.7 SPIDER

LOT 13

14

1958 MERCEDES-BENZ 220 S CABRIOLET

€125,000–€175,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 180030N8512564

without reserve

CHASSIS NO. 180030N8512564

[LEARN MORE](#)

Selon une copie du registre de fabrication de l'usine, cette 220 S « Ponton » Cabriolet a été initialement produite dans la couleur *Hellblau* (bleu clair) et était l'un des derniers exemplaires livrés. D'après la copie du *Kraftfahrzeugbrief*, elle est arrivée en novembre 1958 chez son propriétaire initial, Funk Radio de Hanovre, en Allemagne, où elle est restée pendant huit ans. Cette Mercedes Ponton fut ensuite achetée par Heiko Gebhardt, un journaliste de la même ville. Les propriétaires successifs suivants sont listés jusqu'à l'année 1972.

Ponton Manufaktur, une société qui se consacre entièrement à ce modèle, a acquis la voiture au début 2010 et a entrepris une importante rénovation qui s'est étalée sur deux ans. Elle l'a repeinte dans un noir saisissant et a rénové son luxueux intérieur en apportant un élégant contraste avec une sellerie fauve. La mécanique a été reconstruite à la même période, notamment avec un remplacement du moteur par un bloc d'époque du type correct. Depuis sa restauration, cette voiture a été soigneusement entretenue par les trois propriétaires ultérieurs, comme le confirment les factures jointes au dossier. Elle est par ailleurs attentivement suivie par son propriétaire actuel depuis 2019. Avec leur style attrayant, leurs quatre vraies places et leur toit entièrement décapotable, ces Ponton polyvalentes font partie des Mercedes Benz anciennes les plus utilisables. Ce charmant exemplaire ne manquera pas de ravir la personne qui aura la chance de devenir son prochain propriétaire.

Certificat d'immatriculation britannique

United Kingdom registration certificate

À RETENIR

Restaurée entre 2010 et 2012 par Ponton Manufaktur, des experts du modèle

Documentation contenant la fiche de fabrication d'usine et le *Fahrzeugbrief* allemand

Une Mercedes-Benz classique pratique et aux couleurs attrayantes

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 2 195 cm³, arbre à cames en tête

Deux carburateurs Solex

115 ch à 5 000 tr/min

HIGHLIGHTS

Restored from 2010 to 2012 by Model Experts Ponton Manufaktur

Documented with Factory Build Card and German *Fahrzeugbrief*

A Practical Classic Mercedes-Benz in Appealing Colors

SPECIFICATIONS

2,195 CC SOHC Inline 6-Cylinder Engine

Twin Solex Carburetors

115 BHP at 5,000 RPM

According to a copy of its factory build record, this 220 S “Ponton” Cabriolet was originally supplied in *Hellblau* (Light Blue) and was among the later examples to be delivered. According to a copy of its *Kraftfahrzeugbrief*, it was acquired by its original owner, Funk Radio of Hanover, Germany, in November 1958 and retained for eight years. The Ponton then passed to Heiko Gebhardt, a journalist in the same city, with subsequent ownerships documented to 1972.

Ponton Manufaktur, a company dedicated to this model, acquired the car in early 2010, and embarked on an extensive two-year refurbishment. They refinished the paint in striking black and renewed its luxurious interior with an elegant contrasting tan. The mechanical aspects were rebuilt at this same time, including replacing the engine with a period unit of the correct type. Since restoration, this car has been fastidiously maintained by three subsequent owners – as evidenced by invoices on file – and has been under the watchful care of the current owner since 2019.

With their appealing style, four-seat capacity, and full convertible top, these all-weather Pontons are among Mercedes-Benz's most usable classics, and this charming example is sure to delight its next fortunate custodian.



LOT 14

1964 SHELBY 289 COBRA

€700,000–€900,000

CHÂSSIS N° CSX2276

MOTEUR N° 4061

CHASSIS NO. CSX2276

ENGINE NO. 4061

[LEARN MORE](#)

Dérivée de l'AC Ace, la Cobra conçue par Carroll Shelby est sans aucun doute l'une des voitures de sport les plus marquantes jamais produites. C'est en effet le modèle qui a lancé le programme de course officiel « Total Performance » de Ford Motor Company au début des années 1960, une campagne qui apportera d'innombrables victoires nationales et internationales ainsi qu'une première place au championnat FIA GT 1965 pour le coupé Daytona dérivé de la Cobra. Grâce à l'expérience acquise lors de cette période de domination de la Cobra en SCCA et aux prouesses de Shelby en matière d'organisation, Ford Motor Company a pu marquer l'histoire en prenant l'ascendant sur Ferrari au Mans pour remporter les trois premières places en 1966 avec la Ford GT40.

Selon les données publiées par le Shelby American Automobile Club (SAAC), 655 Cobra « small block », dérivés et prototypes ont été construits par Shelby American entre 1962 et 1965. Les 75 premiers modèles étaient équipés du moteur Ford V8 260 (4,3 litres), mais la grande majorité ont reçu le moteur 289 (4,7 litres), puisqu'il a été installé dans 453 exemplaires.

Cette belle et désirable Cobra 289 de la fin de la production a été

Carroll Shelby's AC Ace-derived Cobra is undoubtedly one of the most important sports cars ever produced. It was the model that launched Ford Motor Company's "Total Performance" corporate racing program in the early 1960s, a campaign that culminated in countless national and international wins along with a 1st Place in the 1965 FIA GT championship with the Cobra-derived Daytona Coupe. The experience gained during the Cobra's SCCA dominance and Shelby's organizational prowess led to Ford Motor Company's eventual landmark win over Ferrari at Le Mans with the 1-2-3 finish scored by the Ford GT40s in 1966.

According to data published by the Shelby American Automobile Club (SAAC), 655 small-block Cobras, derivatives, and prototypes were built by Shelby American from 1962 through 1965. The first 75 were equipped with the 260 cid Ford V-8 engine but the vast majority were 289-powered cars, with 453 examples built.

This handsome and desirable late-production 289 Cobra was billed to Shelby American on December 18, 1963, shipped to Los Angeles, and then sent to Yuma, Arizona, for the Yuma Auto Show. Following the show, it was invoiced on April 14, 1964, to Swift Ford Sales of Yuma as

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

À RETENIR

Moteur « matching numbers » selon son étiquette de données, ainsi que les numéros de série estampillés sur les attaches du coffre et du capot

Exemplaire séduisant de la fin de la production équipé d'une direction à crémaillère

Propriété d'un passionné depuis plus de 20 ans

Proposée dans son attrayante combinaison de couleurs d'origine : peinture grise et intérieur rouge

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur Ford V8 4 700 cm³

Carburateur 4 corps

271 ch à 6 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque hydrauliques aux 4 roues

Suspension indépendante aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Retains Matching-Numbers Engine per Its Data Tag Along with Serial-Numbered Hood and Trunk Latch

Desirable Late-Production Rack and Pinion Example

Remained in Current Enthusiast Ownership for More than 20 Years

Presented in Its Attractive Original Color Combination of Silver over Red

SPECIFICATIONS

289 CID Ford V-8 Engine

Single 4-Barrel Carburetor

271 BHP at 6,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Hydraulic Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension





facturée à Shelby American le 18 décembre 1963. Expédiée à Los Angeles, elle a ensuite été envoyée à Yuma, en Arizona, pour le Yuma Auto Show. Après cela, le 14 avril 1964, une facture adressée à Swift Ford Sales, à Yuma, indique « 1 Cobra-Ford, châssis # CSX2276, argent/rouge (5 195,00 \$), avec accessoires de classe "A", notamment des pneus WSW, un porte-bagages réduit (250,50 \$), et l'antigel (3,55 \$), pour un total de 5 449,05 \$ ». Swift Ford Sales a reçu la voiture à l'issue du salon de Yuma et l'a vendue à Melvin Colgrove, un habitant de la région.

Après sa livraison à M. Colgrove, en Arizona, le reste de la vie de la CSX2276 est bien documenté dans le Shelby American World Registry. Au début des années 1970, cette Cobra est apparue dans l'Ohio. Son propriétaire s'appelait alors Kent Goforth. Aux alentours de 1974, elle a été cédée à Jack Rheinschmidt, de Washington, qui l'a repeinte en bleu avec un intérieur noir. Au début de la décennie suivante, la couleur extérieure et l'intérieur ont de nouveau changé. Elle a ensuite été mise en vente en 1981, avec 17 000 miles au compteur.

Selon l'inscription de la voiture au Registre mondial des Cobras et GT40, elle est apparue à la 6e convention annuelle du SAAC, en 1981, qui a révélé des preuves de travaux antérieurs sur la face avant. En 1982, la CSX2276 passe entre les mains de Rick Nagel, habitant de Dallas, au Texas. Elle est par la suite vendue vers 1988 à Bill Wallace, qui la conservera pendant quelques années. En 1991, cette Cobra devient propriété de Dick Cohen, de Little Rock, dans l'Arkansas. Celui-ci la met plus tard en vente et décrit une Cobra « bleue, intérieur noir, restaurée il y a 10 ans, très belle sauf la peinture », avec un prix demandé de 185 000 \$. Faute de pouvoir la vendre, Cohen a conservé la voiture au moins jusqu'en 1995. Mise en vente de temps à autre par la suite, elle est finalement

«1 Cobra-Ford, chassis # CSX2276, Silver/red» (\$5,195.00), with Class "A" accessories, including WSW tires, less luggage rack (\$250.50), and antifreeze (\$3.55), for a total of \$5,449.05. The car was picked up by Swift Ford Sales from the Yuma Auto Show and sold to local resident Melvin Colgrove.

Following its delivery to Mr. Colgrove of Yuma, Arizona, the subsequent history of CSX2276 is well documented in the Shelby American World Registry. In the early 1970s, the Cobra appeared in Ohio under the ownership of Kent Goforth before being passed circa 1974 to Jack Rheinschmidt of Washington, who repainted it blue with a black interior. During the early 1980s, it was again refinished and re-trimmed, and later advertised for sale in 1981 showing 17,000 miles.

According to the car's entry in the World Registry of Cobras & GT40s, it appeared at SAAC-6 in 1981, where it showed evidence of prior work to the nose area. CSX2276 was acquired in 1982 by Rick Nagel of Dallas, Texas, and sold circa 1988 to Bill Wallace, who retained it for a few years. By 1991, the Cobra had passed to Dick Cohen of Little Rock, Arkansas, who soon after advertised it, describing the Cobra as "blue/black, restored 10 years ago, extra nice except paint," with an asking price of \$185,000. Unsold, Cohen retained the car through at least 1995. Sporadically advertised thereafter, it was purchased in early 1996 by David A. Jaye of Boston, Massachusetts, who exhibited the car at SAAC-21 at Lime Rock in July 1996.

By 1998, the Cobra was restored back to its original color scheme before being offered for sale by UK-based dealer Jonathan Procter, who described it as the "subject of a major





achetée au début de l'année 1996 par David A. Jaye, de Boston, Massachusetts. Celui-ci l'expose lors de la 21e convention du SAAC à Lime Rock, en juillet 1996.

En 1998, la restauration de cette Cobra permet de lui redonner sa palette de couleurs d'origine avant sa mise en vente par Jonathan Procter, distributeur basé au Royaume-Uni, qui la décrit comme « ayant bénéficié d'une restauration majeure ces dernières années et... proposée à la vente dans un bel état ». En 2003, elle est achetée par le transitaire, un collectionneur de voitures de sport d'exception, qui a pris soin de cette Cobra tout au long des 23 années passées avec lui.

En 2016, le transitaire a fait entreprendre une restauration comprenant une nouvelle peinture et un retapisage de l'intérieur dans la combinaison de couleurs d'origine. Le projet a été réalisé par Tiziano Serattini Autocarrozzeria à Bargellino, en Italie. Depuis, ce propriétaire a pu profiter de sa Cobra, qui a récemment été présentée au Concorso d'Eleganza Varignana 1705 2024 à Motor Valley, Bologne.

Veillez noter que cette Cobra 289 conserve son moteur « matching numbers », comme en témoigne son étiquette de données, ainsi que les numéros de série estampillés sur les attaches du coffre et du capot. La voiture dispose également d'une radio Motorola de style d'époque installée sous la planche de bord, côté passager, et elle est vendue avec un hardtop. Il s'agit d'une excellente occasion d'acquérir une très enviable Cobra à direction à crémaillère, qui conserve ses couleurs d'origine de sortie d'usine. Elle offre une chance de posséder l'une des voitures de sport les plus emblématiques de tous les temps.

restoration in recent years and...offered for sale in beautiful condition." In 2003, it was purchased by the consignor, a collector of exceptional sports cars, who has cherished the Cobra throughout his 23-year ownership.

In 2016, the consignor commissioned a restoration that included a repaint and newly reupholstered interior in its original color combination, carried out by Tiziano Serattini Autocarrozzeria in Bargellino, Italy. Since completion, the Cobra has been enjoyed by the consignor and was recently presented at the 2024 Concorso d'Eleganza Varignana 1705 in Motor Valley, Bologna.

Importantly, this 289 Cobra retains its matching-numbers engine per its data tag, and both the driver-side hood latch and trunk latch are stamped with the chassis number. The car is also fitted with a period-style Motorola radio mounted beneath the passenger side of the dashboard and is offered with hard and soft tops.. Presented here is an excellent opportunity to acquire a desirable rack and pinion Cobra in factory colors and a chance to own one of the most iconic sports cars of all time.



1964 SHELBY 289 COBRA

LOT 15

1961 ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD II DROPHHEAD COUPE

€150,000 – €200,000
sans réserve

CARROSSERIE DE
MULLINER PARK WARD

CHÂSSIS N° SXC637
MOTEUR N° 683CS

without reserve

COACHWORK BY
MULLINER PARK WARD

CHASSIS NO. SXC637
ENGINE NO. 683CS

[LEARN MORE](#)

Ce coupé drophead dessiné par H.J. Mulliner est l'un des modèles de Silver Cloud les plus recherchés puisque seulement 107 exemplaires ont été produits, dont seulement 33 en conduite à droite. Le châssis n° SXC637 a été livré neuf à Miss Mary Wentworth Kelly, une très riche héritière ayant des liens avec le célèbre Wentworth Golf Club. Elle aurait décrit cette voiture comme « la plus belle jamais fabriquée par Rolls », et elle l'utilisait fréquemment pour ses voyages et lors de grands événements hippiques. En 1973, Miss Kelly a prêté cet exemplaire au British Science Museum, et l'a finalement offert à son infirmière en 1989.

Par la suite, la remise en service de cette voiture a été réalisée par Peter Fischer, expert de la marque Rolls-Royce installé à Londres. Durant ces travaux, elle a changé de propriétaire, et le nouvel acquéreur a demandé une conversion en conduite à gauche. Fidèle à l'habituel soin méticuleux de Fischer, la conversion fut réalisée dans le plus strict respect des caractéristiques originales de la voiture. En 1995, cet exemplaire désormais en conduite à gauche arrive en Europe continentale, d'abord chez un propriétaire des Pays-Bas, puis en Belgique. Le propriétaire actuel a acquis cette Rolls-Royce voilà près de 20 ans lors d'une vente Retromobile de Christie's. Depuis, elle a été soigneusement préservée au sein d'une petite collection privée, et n'a été utilisée que modérément ces dernières années. Accompagnée d'archives d'usine et d'une vaste correspondance, cette voiture constitue un parfait exemple de l'élégance intemporelle propre à la marque et mérite à ce titre une attention particulière.

Certificat d'immatriculation
britannique
*Veuillez noter que ce véhicule est
immatriculé LSXC637.

United Kingdom registration
certificate
*Please note that this vehicle is
registered as LSXC637.

À RETENIR

Propriété de Lady Wentworth
Kelly, depuis sa sortie d'usine
jusqu'en 1989

Seulement 33 exemplaires à
conduite à droite produits ;
conversion en conduite à gauche
réalisée par un professionnel

Dossier comprenant des registres
de l'usine et des correspondances
; avec son propriétaire actuel
depuis 2007

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 6 230 cm³,
soupapes en tête

Boîte automatique à 4 rapports

Freins à tambour assistés aux
4 roues

HIGHLIGHTS

Owned from New Until 1989 by
Lady Wentworth Kelly

One of Only 33 Right-
Hand-Drive Examples Built;
Professionally Converted to Left-
Hand Drive

Documented by Factory Records
and Correspondence; In Present
Ownership Since 2007

SPECIFICATIONS

6,230 CC OHV V-8 Engine

4-Speed Automatic Transmission

4-Wheel Servo-Assisted Drum
Brakes

The H.J. Mulliner-designed Drophead Coupe is one of the most desirable of all Silver Cloud models – only 107 were built, with just 33 in right-hand drive. Chassis SXC637 was delivered new to Miss Mary Wentworth Kelly, a fabulously wealthy heiress connected with the famed Wentworth Golf Club. She reportedly described this as “the most beautiful car ever made by Rolls,” and frequently used it for touring and at major horse racing meetings. In 1973, Miss Kelly placed this example on loan to the British Science Museum, and ultimately gifted it to her nurse in 1989.

Rolls-Royce expert Peter Fischer of London subsequently recommissioned the car. During this work, it changed hands, and the new owner requested a conversion to left-hand drive. True to Fischer's meticulous standards, the conversion was carried out in strict adherence with the car's original specification. In 1995, this now left-hand-drive example passed into Continental European ownership, initially residing in Holland and later in Belgium.

The current owner acquired this Rolls-Royce nearly 20 years ago at a Christie's Retromobile sale. Since then, it has been carefully preserved as part of a small private collection, with only modest use in recent years. Accompanied by factory records and correspondence, this is a timeless elegant example of the marque and worthy of close consideration.



1963 FERRARI 250 GT LUSSO

€1,250,000–€1,750,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

CHÂSSIS N° 4837 GT
MOTEUR N° 4837

COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS NO. 4837 GT
ENGINE NO. 4837

[LEARN MORE](#)

Présentée en 1962 à Paris, la 250 GT Lusso des années 1963–1964 partageait plusieurs éléments stylistiques avec les Berlinetta 250 GT à empattement court de la période 1960–1963 et annonçait un tournant dans les modèles routiers de Ferrari. Les ateliers turinois de Pininfarina lui ont dessiné de multiples courbes magistralement sculptées et des montants de toit incroyablement fins offrant une excellente visibilité. Scaglietti a su magnifiquement former dans l'acier la carrosserie élégante et moderne de la Lusso, et y associer l'aluminium pour les portes, le capot et le coffre.

La Lusso a hérité d'un châssis et d'un moteur étroitement liés à ce que l'on pouvait trouver dans les modèles de compétition 250 GT SWB et 250 GTO. Les performances étaient étincelantes : le magazine *Road & Track* annonce une accélération de 0 à 88 km/h en huit secondes, et une vitesse de pointe de 241 km/h. La liste des propriétaires de Lusso compte des grands noms de l'époque, notamment Battista « Pinin » Farina, qui dirigeait l'atelier de design Pininfarina ayant dessiné la Lusso, ainsi que Steve McQueen, dont une séance photo glamour aux côtés de sa Lusso a paru dans le magazine *Esquire* durant les années 1960. Seulement 350 exemplaires de ces véritables œuvres d'art d'une beauté spectaculaire

Debuting in 1962 at Paris, the 250 GT Lusso of 1963–1964 shared a number of styling cues with the outgoing 250 GT SWB Berlinettas of 1960–1963 and heralded a shift in Ferrari's road models. Designed by Torino's Pininfarina, it featured masterfully sculpted compound curves and incredibly thin roof pillars that delivered excellent visibility. The Lusso's sleek and modern body was beautifully rendered by Scaglietti in steel, with the doors, hood, and trunk lid crafted in aluminum.

The Lusso's chassis and engine were closely related to those employed by the competition-specification 250 GT SWB and 250 GTO. Performance was brilliant, with *Road & Track* citing 0–88 kph acceleration in eight seconds, and 241 kph flat-out. Famous Lusso owners populated a list of the era's luminaries, including Battista “Pinin” Farina – the head of the Pininfarina design works that penned the Lusso – as well as Steve McQueen, whose glamorous photo shoot with his Lusso appeared in *Esquire* magazine in the 1960s. Just 350 of these achingly beautiful performers were built during 1963 and 1964. Today, they remain a tour de force that defies the passage of time.

This stunning Lusso was sold new via S.I.V.A.M. S.r.l., the Ferrari dealer

Certificat d'immatriculation suisse

Swiss registration certificate

À RETENIR

L'une des Ferrari de route les plus belles de l'époque d'Enzo Ferrari

Exemplaire certifié Ferrari
Classique et dans sa teinte
d'origine

Travaux de restauration réalisés
par Ferrari Classiche en 2017
totalisant 284 000 €

Seulement 350 exemplaires
fabriqués

Historique compilé par Marcel
Massini, historien de Ferrari

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 Tipo 168U de 2 953
cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 36 DCS
240 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

Freins à disque Dunlop aux quatre
roues

Suspension avant indépendante
avec ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

Among Ferrari's Most Beautifully
Designed Enzo-Era Road Cars

Classiche Certified Example
Finished in Its Factory-Delivered
Colors

Restoration Work Performed
by Ferrari Classiche Totaling
€284,000 in 2017

One of Just 350 Examples Built

Documented by Ferrari Historian
Marcel Massini

SPECIFICATIONS

2,953 CC SOHC Tipo 168U V-12
Engine

Three Weber 36 DCS
Carburetors

240 BHP at 7,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Dunlop Disc Brakes

Front Independent Suspension
with Coil Springs

Rear Live-Axle Suspension with
Semi-Elliptical Leaf Springs



LOT 17



ont été fabriqués entre 1963 et 1964. Aujourd'hui, ces voitures constituent encore une prouesse de design qui défie le passage du temps.

Cette superbe Lusso a été vendue neuve par l'intermédiaire de S.I.V.A.M. S.r.l., le concessionnaire Ferrari de Bologne, en octobre 1963 à Renzo Pavanello, un sculpteur sur verre de renom habitant la région. À la fin de cette même année, M. Pavanello avait déjà parcouru près de 5 000 km à son volant. Ainsi, selon le rapport de Marcel Massini joint au dossier, cette Lusso a été entretenue exclusivement par l'atelier assistenza de l'usine Ferrari de Modène durant ses premières années. Elle avait en outre parcouru près de 50 000 km à la mi-1966. En 1968, cette 250 GT particulièrement élançée a été exportée aux États-Unis. Au tournant de la décennie, l'Américain Mark Derish est cité comme propriétaire de la 4837, suivi en 1974 par Joseph DeMaria, résidant à Bristol, dans le Connecticut.

Au cours des 15 années suivantes, cette Ferrari est passée entre les mains de plusieurs passionnés américains qui ont fait preuve d'un même enthousiasme à l'idée de la repeindre à leur goût. En 1984, c'est un certain Robert McClenegan, d'Alabama, qui acquiert la voiture, alors de couleur grise, et décide de la repeindre en bordeaux. Don Orosco, collectionneur et pilote de course bien connu habitant à Pebble Beach, en Californie, a acquis la 4837, alors de couleur rouge, auprès de McClenegan en 1992.

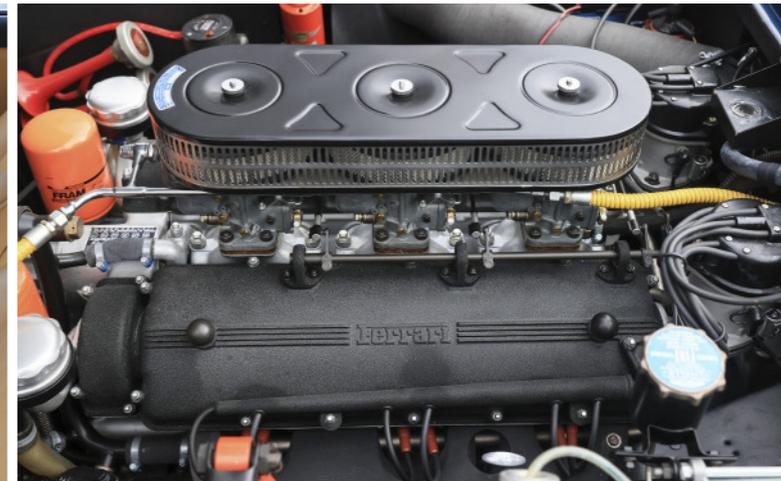
Peu après, M. Orosco fit réaliser une restauration majeure de la voiture dans son atelier, avec notamment une reconstruction du moteur. À la fin de l'année suivante, cette Lusso est partie vers le sud de la Californie, chez le pilote Doug Mockett, qui l'a conservée

in Bologna, to local resident and noted glass sculptor Renzo Pavanello in October 1963. By the end of the year, Mr. Pavanello had logged nearly 5,000 km. In fact, according to Marcel Massini's accompanying report, the Lusso was serviced exclusively by the Ferrari Factory's assistenza facility in Modena in its early years, and had traversed nearly 50,000 km by mid-1966. In 1968, this svelte 250 GT was exported to the US. By the turn of the decade, American Mark Derish is cited as 4837's owner, followed by Bristol, Connecticut resident Joseph DeMaria in 1974.

Over the next 15 years, the Lusso traded among US collectors who proved equally enthusiastic about repainting it to their taste. By 1984, the car had been refinished in gray, and passed into the ownership of Robert McClenegan of Alabama, who repainted it burgundy. Noted collector and competitive driver Don Orosco of Pebble Beach, California, acquired 4837 from McClenegan in 1992, now refinished in red.

Soon thereafter, Mr. Orosco had a substantial restoration performed on the car in his shop, which included a rebuild of the engine. Late the following year, this Lusso was sold to fellow racer Doug Mockett of Southern California, who would maintain ownership through 1997. In 1999, famed Ferrari authority Kirk F. White brokered the Lusso to the esteemed collector Tom Larsen of Weston, Massachusetts. An enthusiast of the highest caliber, Mr. Larsen would treasure the Ferrari as a centerpiece of his collection of iconic sports and GT cars for 17 years, after which it was acquired by the consignor.

Upon its return to Europe, this Lusso was tendered to the Ferrari Classiche department for restoration work. During the process, 4837 was refinished in its fabulous original



LOT 17



color combination of *Blu Sera* (Evening Blue), with a *Pelle Beige* (Beige Leather) interior, and invoices on file total €284,000. In 2017, this car was granted *Classiche Certification*, which denotes that its chassis, engine and gearbox are original to this Lusso. The *Red Book* accompanies the car, along with a tool roll. This shining 250 GT was completed in time for it to take part in the Ferrari 70th Anniversary celebration in Maranello that same year, and it has since held status as one of the most important cars in its owner's collection.

Equally at home on a challenging mountain pass or a sophisticated soirée, the refined Ferrari 250 GT Lusso has defied categorization since the model was created, and this *Classiche-Certified* example stands as a fine representative of its long-admired breed.

Please note there is no lot 18.

jusqu'en 1997. En 1999, le célèbre spécialiste Ferrari Kirk F. White a négocié la vente de cette voiture au collectionneur de renom Tom Larsen, de Weston, dans l'État du Massachusetts. Passionné au plus haut point, M. Larsen chérira cette Ferrari et en fera la pièce maîtresse de sa collection de sportives et de GT emblématiques pendant 17 ans, jusqu'à son acquisition par le transitaire.

À son retour en Europe, cette Lusso fut envoyée au département Ferrari *Classiche* en vue de travaux de restauration. Durant ce processus, la 4837 a retrouvé sa fabuleuse combinaison de couleurs originale, *Blu Sera* (bleu crépuscule) associé à un intérieur *Pelle Beige* (cuir beige), et les factures totalisent €284 000. En 2017, cette voiture a obtenu la certification Ferrari *Classiche*, indiquant que son châssis, son moteur et sa boîte de vitesses sont les éléments d'origine de cette Lusso. Le Livre Rouge est joint à la vente de la voiture, ainsi qu'une trousse à outils. La restauration de cette superbe 250 GT a été terminée à temps pour les célébrations du 70e anniversaire de Ferrari à Maranello, cette année-là. Elle est depuis considérée comme l'une des voitures les plus importantes de la collection de son propriétaire.

Aussi à l'aise sur une route de montagne exigeante que lors d'une soirée mondaine, l'élégante Ferrari 250 GT Lusso ne s'est jamais conformée à une seule catégorie depuis l'apparition de ce modèle. Cet exemplaire certifié Ferrari *Classiche* constitue un digne représentant d'une lignée qui a toujours suscité un sentiment d'admiration.



1963 FERRARI 250 GT LUSSO

LOT 17

1971 LAMBORGHINI MIURA P400 SV

€3,250,000–€3,750,000

CARROSSERIE PAR BERTONE

CHÂSSIS N° 4908

MOTEUR N° 30650

COACHWORK BY BERTONE

CHASSIS NO. 4908

ENGINE NO. 30650

[LEARN MORE](#)

L'histoire qui a donné naissance à la Lamborghini Miura est depuis longtemps devenue légendaire. Loin d'être le fruit d'une directive officielle ou d'une demande marketing, elle est née d'un projet mené en dehors de leurs heures de travail par Gian Paolo Dallara et Paolo Stanzani, deux jeunes ingénieurs passionnés. Loin de s'en tenir aux demandes qu'ils avaient reçues, ils ont imaginé un nouveau type de voiture haute performance, un modèle qui tournait le dos au format traditionnel des GT à moteur avant telles que la 275 GTB de Ferrari ou la 350 GT de Lamborghini. Leur proposition simple, un châssis léger et un V12 monté transversalement en position centrale, s'inspirait des prototypes de course de l'époque et des brillantes solutions techniques trouvées par Alec Issigonis pour la compacte Mini. C'est cette fusion d'idées radicales qui allait aboutir à un modèle largement considéré comme la première véritable supercar de l'histoire.

Lamborghini a dévoilé l'étonnant châssis de la Miura au Salon de l'automobile de Turin en 1965, dans une présentation audacieuse qui mettait en valeur chacune des innovations mécaniques sans montrer une carrosserie qui risquait de détourner l'attention. Les visiteurs ont pu apprécier la solution technique dans son ensemble : le V12 transversal

The Lamborghini Miura's origin story has long since passed into legend. Rather than emerging from a formal directive or marketing brief, it began life as an after-hours passion project shared by two young engineers, Gian Paolo Dallara and Paolo Stanzani. Working well beyond their remit, they envisioned a new kind of high-performance car: one that departed from the traditional front-engine GT format of Ferrari's 275 GTB or Lamborghini's own 350 GT. Their proposal – a lightweight chassis with a transversely mounted, mid-engine V-12 – drew inspiration from contemporary racing prototypes and the brilliantly compact engineering of Alec Issigonis's Mini. It was a radical fusion of ideas that would ultimately give birth to what is widely regarded as the world's first true supercar.

Lamborghini unveiled the Miura's astonishing chassis at the 1965 Torino Motor Show, a bold display that revealed every mechanical innovation without distraction of bodywork. Visitors saw the complete technical expression: the transverse four-liter V-12 integrated with a five-speed transaxle, fully independent suspension, four-wheel disc brakes, and a structure that prioritized low weight and clever packaging. It was an audacious gesture – confidence made tangible in steel and alloy.

Certificat d'immatriculation suisse

Swiss registration certificate

À RETENIR

L'ultime évolution de la Miura ; seulement 150 SV fabriquées

Version européenne très prisée, livrée neuve au garage Foitek

Combinaison de couleurs originale : *Giallo Fly* et intérieur en cuir noir et tissu bleu

Moteur « matching numbers » et panneaux de carrosserie Bertone numérotés

Une occasion rare d'acquérir un exemplaire exceptionnel d'une supercar de légende

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 en alliage de 3 929 cm³, double arbre à cames en tête

Quatre carburateurs Weber 40 IDL3C

385 ch à 7 850 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque ventilés Girling aux quatre roues

HIGHLIGHTS

The Ultimate Development of the Miura; One of Only 150 SVs Built

Desirable European Version Delivered New to Garage Foitek

Original Color Combination: *Giallo Fly* over Black Leather and Blue Cloth

Retains Matching-Numbers Engine and Numbered Bertone Body Panels

Rare Opportunity to Acquire an Exceptional Example of a Supercar Icon

SPECIFICATIONS

3,929 CC DOHC Alloy V-12 Engine

Four Weber 40 IDL3C Carburetors

385 BHP at 7,850 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Girling Disc Brakes

4-Wheel Independent Wishbone Suspension with Coil Springs, Tubular Shock Absorbers, and Anti-Roll Bars



de quatre litres associé à une boîte-pont à cinq vitesses, des suspensions entièrement indépendantes, des freins à disque aux quatre roues, et une structure privilégiant la légèreté ainsi qu'une organisation ingénieuse. Par ce geste audacieux, la marque montrait clairement toute sa confiance à travers l'acier et l'alliage.

Pour habiller cette sculpture mécanique, Lamborghini s'est tourné vers la Carrozzeria Bertone. Alors âgé de 25 ans, Marcello Gandini a imaginé un design qui allait devenir l'un des plus emblématiques de l'époque. La voiture arborait ainsi une carrosserie incroyablement basse et étonnamment moderne : une silhouette tendue et féline réunissant des coques avant et arrière spectaculaires, des phares délicatement encadrés et un réseau d'écoques et de prises d'air savamment étudié. À l'intérieur, la Miura développait sa thématique avant-gardiste avec des sièges baquets très enveloppants, une large console centrale et un panneau vitré derrière les sièges offrant une vue spectaculaire sur les carburateurs Weber posés au sommet du V12.

Plus tard, l'historien Stefano Pasini décrira l'effet procuré par la Miura avec une précision caractéristique : « Lorsque tous ses détails furent finalisés, tout le monde réalisa que la P400 était bien plus qu'un magnifique objet : elle était nouvelle, elle était "différente", quelque chose de vraiment exceptionnel dans le paysage conservateur des GT haut de gamme. » Le nom, emprunté à la lignée de taureaux de combat la plus redoutable d'Espagne, ne faisait que renforcer son charisme.

Pourtant, le génie de la Miura supposait également quelques défis. En raison de sa configuration, ses composants, et ses pilotes, étaient plus sollicités que dans les autres GT traditionnelles de l'époque. Les ingénieurs de Lamborghini, en étroite collaboration avec le légendaire pilote d'essai Bob Wallace, ont lancé un programme de perfectionnement continu, visant à renforcer progressivement la structure, à améliorer le refroidissement et à optimiser la gestion de la puissance. Leurs efforts, qui ont d'abord permis à la P400 S d'apparaître en 1968, ont finalement abouti à la spectaculaire P400 SV dévoilée au Salon de l'automobile de Genève en 1971.

Avec la SV, Lamborghini portait la Miura à son pinacle. Avec ses passages de roue élargis à l'arrière, ses larges jantes Campagnolo et ses phares retrouvant un design épuré sans fioritures, elle affichait une posture plus affirmée. Sous la carrosserie, la SV bénéficiait d'un châssis renforcé, d'une suspension arrière repensée pour une meilleure stabilité, de freins ventilés et d'un moteur à la puissante augmentée jusqu'à un niveau annoncé de 385 ch à 7 850 tr/min. La transformation était profonde : la SV était bien plus rapide, plus stable et plus mature que n'importe quelle Miura avant elle, sans sacrifier pour autant le charisme extravagant qui avait instantanément fait de ce modèle une icône. Alors que ses journalistes n'avaient même pas pu la tester, le magazine Road & Track a classé la SV parmi les « Dix meilleures voitures du monde » en 1971 et l'a qualifiée avec justesse de « Valhalla de l'automobile sur route ».

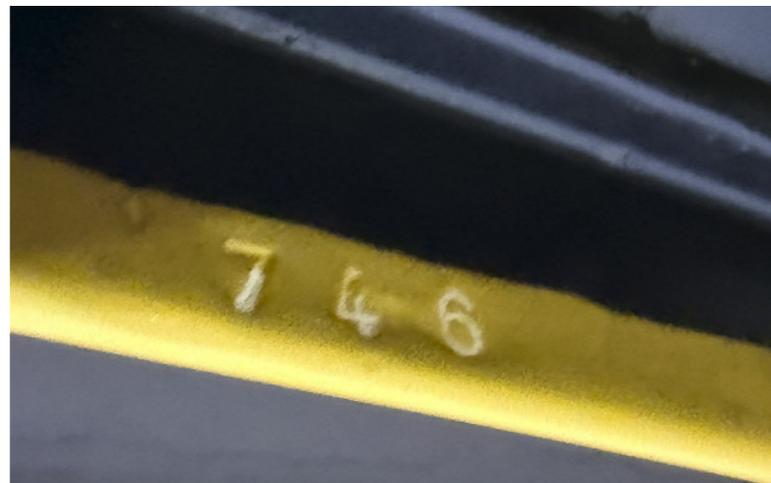
La SV a été produite en seulement 150 exemplaires entre 1971 et 1973, soit moins d'un

To clothe this mechanical sculpture, Lamborghini turned to Carrozzeria Bertone, where a 25-year-old Marcello Gandini penned what would become one of the most celebrated automotive designs of the era. The resulting body was impossibly low and startlingly modern: a taut, feline form with dramatic front and rear clamshells, delicately framed headlamps, and a network of purposeful vents and intakes. Inside, the Miura continued its avant-garde theme with deeply bolstered bucket seats, a sweeping center console, and a glass panel behind the seats that offered a tantalizing glimpse of the Weber carburetors perched atop the V-12.

Historian Stefano Pasini later captured the Miura's effect with characteristic precision: "When all its details were finished, the P400 appeared to everyone as something more than beautiful: it was new, it was 'different,' it was something really exceptional in the conservative panorama of the high-class GTs." The name, borrowed from Spain's most fearsome line of fighting bulls, only amplified its presence.

Yet the Miura's brilliance came with challenges. Its cutting-edge layout asked more of its components – and its drivers – than traditional GT cars of the era. Lamborghini's engineers, working closely with legendary test driver Bob Wallace, embarked on a continuous refinement program, progressively strengthening the structure, improving cooling, and optimizing power delivery. Their efforts led first to the P400 S in 1968 and ultimately to the spectacular P400 SV, unveiled at the 1971 Geneva Motor Show.

The SV represented the Miura at its absolute peak. Its flared rear arches, wide Campagnolo wheels, and headlights – returned to a clean, eyelash-free design – gave it a more assertive





cinquième de la production totale de Miura. Sa rareté, combinée à sa sophistication mécanique et à son apparence agressive, en fait aujourd'hui l'une des supercars des années 1970 les plus prisées.

Selon les archives d'usine, la fabrication de cette Miura P400 SV, châssis n° 4908, s'est achevée le 29 juillet 1971. Elle portait le numéro de production 646, et la carrosserie Bertone correspondante avait reçu le numéro 746. Avec sa spectaculaire palette de couleurs associant le *Giallo Fly* (jaune Fly) et le vinyle noir à des inserts en tissu bleu, cet exemplaire du début de la production, destiné au marché européen, a été livré neuf en Suisse et vendu par le célèbre Garage Foitek de Zurich. D'après sa fiche dans le très fiable *Lamborghini Miura Register*, la 4908 a été fournie à son premier propriétaire par l'intermédiaire de Ruf AG, le célèbre spécialiste allemand de la marque Porsche. Puis, en 1977, elle est passée chez le propriétaire d'un atelier de carrosserie local, qui la conservera pendant plus de vingt ans. En 1999, son propriétaire suisse actuel en a fait l'acquisition lors de la vente aux enchères Brooks de Genève. Elle affichait alors seulement 24 660 km.

Depuis 25 ans, le châssis n° 4908 est resté dans la même collection privée discrète. Durant les premières années, la voiture a été exposée dans un musée de Genève, mais plus récemment, elle est restée loin des regards du public. Aujourd'hui, cette Miura constitue un exemplaire bien entretenu et authentique. Il convient de noter qu'elle conserve son moteur d'origine « matching numbers » (30650), et tous les panneaux de carrosserie principaux, y compris les coques et les portes, présentent les estampilles correctes de la carrosserie Bertone au numéro 746. Au moment du catalogage, le compteur affichait seulement 25 553 km, ce qui correspond à l'utilisation limitée de son propriétaire actuel depuis de nombreuses années.

Telle qu'elle est proposée aujourd'hui, la 4908 est une Miura SV particulièrement intéressante. C'est l'une des supercars les plus abouties de son époque et elle est présentée dans ses couleurs d'origine avec les spécifications européennes, les plus prisées, et des composants numérotés d'origine. Elle n'a en outre connu qu'un petit nombre de propriétaires au cours de ses cinq décennies sur les routes. La SV est la version de Miura la plus développée et la plus désirable et les occasions d'acquérir des exemplaires aussi parfaits et à l'historique aussi clair sont de plus en plus rares. Pour les collectionneurs à la recherche d'une SV authentique, « matching numbers », avec une véritable présence et un passé immaculé, la 4908 constitue une excellente porte d'entrée vers le plus fort témoignage du savoir-faire de Lamborghini.

stance. Under the skin, the SV benefited from a reinforced chassis, redesigned rear suspension for improved stability, ventilated brakes, and engine output increased to a quoted 385 bhp at 7,850 rpm. The transformation was profound: the SV was altogether faster, more composed, and more mature than any Miura before it, without sacrificing the outrageous charisma that had made the model an instant icon. *Road & Track*, placing the SV among the "Ten Best Cars in the World" in 1971 – despite not having tested one – aptly labeled it "the Valhalla of road motoring."

Just 150 SVs were constructed between 1971 and 1973, representing less than one-fifth of total Miura production. Their scarcity, combined with mechanical sophistication and aggressive appearance, places them today at the pinnacle of 1970s supercar desirability.

According to factory records, this Miura P400 SV, chassis 4908, was completed on July 29, 1971, assigned production no. 646, and corresponding Bertone body no. 746. Finished in the striking color scheme of *Giallo Fly* (Fly Yellow) over black vinyl with blue cloth inserts, this early-production, European-specification example was delivered new to Switzerland and retailed by the noted Zürich agent Garage Foitek. The authoritative *Lamborghini Miura Register* records that 4908 was supplied to its first owner via Ruf AG, the famed German Porsche specialist, before passing in 1977 to a local body shop owner who retained it for more than two decades. In 1999, it was acquired by its current Swiss owner at the Brooks Geneva Auction, showing just 24,660 km at the time.

For the past 25 years, chassis 4908 has remained in the same discreet private collection. Early in its tenure, it was displayed for several years in a Geneva museum, though it has been kept largely out of public view in more recent times. Today, the Miura presents as a well-maintained and authentic example. Significantly, it retains its original matching-numbers engine (30650), and all major body panels – including both clamshells and doors – are correctly stamped with Bertone body no. 746. At the time of cataloguing, the odometer displayed just 25,553 km, consistent with its limited use under the current long-term ownership.

As offered here, 4908 represents an especially compelling Miura SV: one of the definitive supercars of its era, presented in its original colors and preferred European specification, with its original numbered components, and benefiting from a modest roster of caretakers over more than five decades. The SV is the most developed and most desirable Miura variant, and opportunities to acquire examples of such purity and continuity are increasingly rare. For collectors seeking an authentic, numbers-matching SV with genuine presence and an unblemished history, 4908 offers a superb entry into the highest echelon of Lamborghini connoisseurship.



1971 LAMBORGHINI MIURA P400 SV

LOT 19

1958 AC ACECA BRISTOL

€100,000–€140,000
sans réserve

CHASSIS N° BEX693
MOTEUR N° 85C 1518

without reserve

CHASSIS NO. BEX693
ENGINE NO. 85C 1518

[LEARN MORE](#)

L'Aceca Bristol châssis n° BEX693 fait partie des 14 voitures livrées neuves aux États-Unis, en 1958, par la société Foreign Cars de Detroit, dans l'État du Michigan. Le registre de l'AC Owners Club indique que son premier propriétaire s'appelait C. Bross. Ses premières années passées aux États-Unis ne sont que partiellement documentées, mais on sait qu'à la fin des années 1980, elle se trouvait en Californie, auprès d'un certain William Durant. En 2002, la BEX693 est revenue en Europe et a fait un bref passage aux Pays-Bas avant son acquisition par Lionel Clarke, du comté du Lincolnshire, au Royaume-Uni.

En 2008, cette Aceca est arrivée chez Mike Berrisford, qui a entrepris une restauration intensive jusqu'aux moindres détails ayant duré sept ans. Comme la voiture n'avait plus son moteur d'origine, l'équipe de restauration a envisagé d'installer un bloc Ford. Néanmoins, elle a ensuite eu la possibilité d'acquérir et de reconstruire un moteur Bristol BS1. À l'issue d'une rénovation méticuleuse, ce moteur a été associé à une boîte de vitesses Bristol améliorée avec l'ajout d'un overdrive Type J par Ben Yates.

En 2016, la BEX693 part en Belgique, chez son nouvel acheteur, Patrick Debussere. Celui-ci va retirer le moteur BS1 pour le monter dans son Arnolt-Bristol et réinstaller un moteur Bristol de la série 85C. En 2022, cette voiture arrive chez son propriétaire actuel et intègre une collection privée.

Chassis BEX693 is one of only 14 Aceca Bristols delivered new to the US in 1958, supplied via Foreign Cars of Detroit, Michigan, with the AC Owners Club register naming the first owner as C. Bross. Its early American history is only partially recorded; however, by the late 1980s, it was in California with William Durant. In 2002, chassis BEX693 returned to Europe and was briefly owned in the Netherlands before being acquired by Lionel Clarke of Lincolnshire, UK.

In 2008, the Aceca was acquired by Mike Berrisford, who embarked on an extensive seven-year, nut-and-bolt restoration. As the car was missing its factory engine, the restoration team considered a Ford power unit before the opportunity arose to acquire and rebuild a Bristol BS1 engine. Once meticulously overhauled, the engine was paired with a Bristol gearbox that had been upgraded with a J-Type overdrive by Ben Yates. This impressive restoration was documented in the AC Owners Club magazine *Action*.

In 2016, chassis BEX693 was purchased by Patrick Debussere of Belgium, who removed the BS1 unit for his Arnolt-Bristol and refitted the car with an 85C-series Bristol engine. In 2022, this car was acquired by the current owner, forming part of a private collection. Maintained by Aston Service London, this Aceca presents today as a beautiful, Bristol-engined example with an overdrive gearbox – making it an eminently usable, powerful, and elegant grand tourer worthy of close consideration.

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certificate

À RETENIR

Un exemplaire rare et original à conduite à gauche et équipé d'un moteur Bristol

Séduisante couleur British Racing Green associée à un intérieur beige

Sept ans de restauration entre 2008 et 2015

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 1 971 cm³

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec overdrive type J

Suspensions avant et arrière indépendantes avec ressorts à lames transversaux et triangles inférieurs

HIGHLIGHTS

A Rare, Original Left-Hand-Drive Example with Bristol Engine

Presented in Attractive British Racing Green over Beige

The Subject of a Seven-Year Restoration from 2008 to 2015

SPECIFICATIONS

1,971 CC Inline-Six Cylinder Engine

4-speed Manual Gearbox with J-Type Overdrive Unit

Front and Rear Independent Suspension with Transverse Leaf Springs and Lower Wishbones



1947 FIAT 750 PULIDORI

€200,000–€300,000

CHÂSSIS N° 105121

MOTEUR N° G1006

CHASSIS NO. 105121

ENGINE NO. G1006

[LEARN MORE](#)

Fruit de l'audacieuse créativité de l'Italie d'après-guerre, cette précieuse Fiat 750 Pulidori est l'œuvre de l'artisan toscan Dario Pulidori, qui a transformé la modeste Fiat 500 en une véritable machine de course entrant dans la catégorie 750. Selon les sources de l'époque, la voiture portant le numéro 46 lors de l'édition 1947 de la Mille Miglia était une Fiat S750 conduite par Pulidori et Giuseppe Cioni. Des récits contemporains ajoutent que leur Fiat-Giannini spéciale, construite à partir d'un châssis de Fiat 500 et propulsée par un rare moteur Giannini de 750 cm³, a mené la catégorie S750 du départ, à Brescia, pratiquement jusqu'à Rome avant de devoir finalement se retirer. Les archives montrent que Pulidori et Cioni réapparaissent à l'époque avec une Giannini 750, notée sous le châssis 105121, lors de la Coppa della Toscana 1950.

Les proportions délicates de sa carrosserie à ailes « cycle wings » façonnée à la main et le profil de barchetta déterminé insufflent à ce châssis n° 105121 tout l'esprit des courses de petite cylindrée organisées en Italie à la fin des années 1940. Son moteur enjoué préparé par Giannini, sa boîte de vitesses à quatre rapports et sa construction légère en font une candidate intéressante pour la Mille Miglia, ainsi que pour d'autres rallyes de régularité et pour les grands concours, où sa rareté et son histoire fascinante lui permettront de se démarquer du reste du plateau. Proposée par un propriétaire italien, cette Fiat 750 carrossée par Pulidori est une occasion rare d'acquérir une voiture dont la participation à la Mille Miglia est documentée et qui affiche un charme et un intérêt historique exceptionnels.

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

À RETENIR

Participation à la Mille Miglia 1947 avec Dario Pulidori et Giuseppe Cioni à son volant, documentée par des photographies d'époque

Carrosserie Pulidori construite à la main et moteur de compétition Giannini 750

Considérée comme l'unique Fiat 750 Special à carrosserie Pulidori encore existante

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 750 cm³

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Suspension avant indépendante avec ressort à lame transversal et essieu arrière rigide

HIGHLIGHTS

1947 1000 Miglia Entry Driven by Dario Pulidori and Giuseppe Cioni, Documented by Period Photography

Hand-Built Pulidori Coachwork with Giannini 750 Competition Engine

Believed to Be the Sole Surviving Pulidori-Bodied Fiat 750 Special

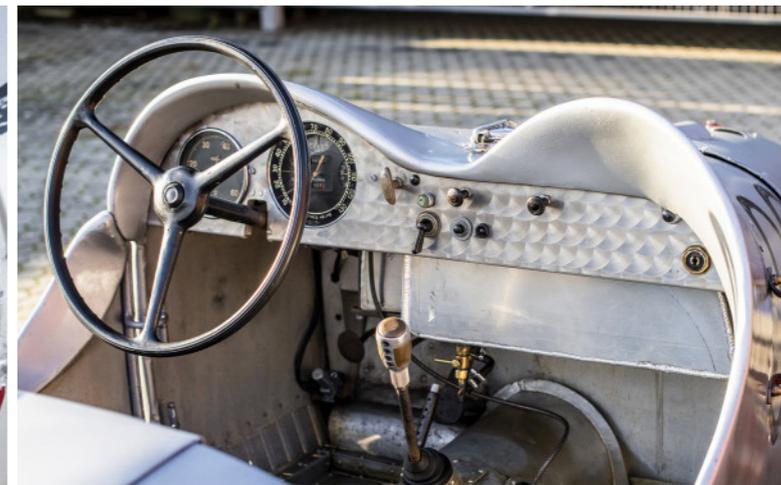
SPECIFICATIONS

750 CC Inline 4-Cylinder Engine

4-Speed Manual Gearbox

Front Independent Suspension with Transverse Leaf Spring and Live Rear Axle

Delicately proportioned, with hand-formed cycle-wing bodywork and purposeful barchetta lines, chassis 105121 captures the essence of small-displacement Italian racing in the late 1940s. Its lively Giannini-tuned engine, four-speed gearbox, and lightweight construction combine to deliver an engaging candidate for the 1000 Miglia, other regularity rallies, and major concours events, where its rarity and compelling story will set it apart from the rest of the field. Offered from Italian ownership, this Pulidori-bodied Fiat 750 is a rare opportunity to acquire a documented 1000 Miglia entrant of exceptional charm and historical interest.



1967 PORSCHE 911 2.0 S « SOFT WINDOW » TARGA

€175,000–€250,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 500623S
MOTEUR N° 961999

without reserve

CHASSIS NO. 500623S
ENGINE NO. 961999

[LEARN MORE](#)

Comme l'indique son certificat d'authenticité Porsche, le châssis 500623S est sorti d'usine en juin 1967, avec une carrosserie peinte dans la couleur très recherchée Gulf Blue (6603), une option qui a uniquement été proposée de 1966 à 1968. Doté d'un intérieur cuir noir, cet exemplaire était également équipé d'un chauffage Webasto, d'une radio Blaupunkt Frankfurt, d'un haut-parleur, d'une antenne et d'un rétroviseur côté conducteur.

Le transitaire, collectionneur de Porsche depuis plus de 20 ans, est un ancien propriétaire de la célèbre collection Milou. Il a également fait don d'une Porsche 911 de 1965 au MoMA de New York. C'est auprès d'un spécialiste Porsche aux États-Unis qu'il a obtenu cette voiture qui avait été restaurée précédemment. Propriétaire depuis une douzaine d'années, il a veillé à ce qu'elle soit soigneusement réglée afin d'en assurer la fiabilité et la facilité d'utilisation. L'entretien moteur a ainsi été réalisé par Marc de Siebenthal.

Cette Porsche 911 S est particulièrement recherchée en raison de sa palette de couleurs très prisée. Elle est accompagnée d'une boîte à outils et d'un dossier original, comprenant un manuel du propriétaire d'époque, une notice de la radio et une brochure Targa. Exceptionnel exemplaire de première génération, cette 911 Targa complètera remarquablement toute collection digne de ce nom.

À RETENIR

Une Targa S « soft window » issue de la première année de production ; Seulement 483 exemplaires construits en 1967

Moteur « matching numbers », comme l'atteste le certificat d'authenticité Porsche fourni

Couleur d'origine Gulf Blue avec inserts en tissu pied-de-poule sur les sièges

Proposée par Écurie Lyford

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres à plat de 1 991 cm³, arbre à cames en tête, refroidissement par air

160 ch à 6 600 tr/min

Boîte-pont manuelle à 5 rapports

In 1967, Porsche introduced the high-performance 911 S, which featured 23% more horsepower, as well as an upgraded suspension with adjustable KONI shocks. That same year, the company debuted the Targa roof option featuring a zip-out "soft" rear window for a more complete open-air experience. Just 483 of these examples were built in the 1967 model year.

Confirmed by its Porsche COA, chassis 500623S left the factory in June 1967, finished in desirable Gulf Blue (6603) – a color only available from 1966 to 1968. With an interior trimmed in black leatherette, this example was also optioned with a Webasto heater, Blaupunkt Frankfurt radio, loudspeaker, antenna, and driver-side mirror.

The consignor, a Porsche collector of more than 20 years, is a former owner of the famed Milou Collection, and the donor of a 1965 Porsche 911 to MoMA in New York. He sourced this previously restored example from a Porsche specialist in the US. Over his dozen-year ownership, he ensured that this S has been carefully dialed in for reliability and usability, with engine maintenance performed by Marc de Siebenthal.

Presented in a prized color scheme, this highly collectible Porsche 911 S is accompanied by a tool kit and original folio, including a period owner's manual, radio manual, and Targa brochure. An exceptional early example, this 911 Targa will make a standout addition to any distinguished collection.

HIGHLIGHTS

A First-Year S Soft-Window Targa;
One of Just 483 Examples Built for 1967

Retains Matching-Numbers Engine per Accompanying Porsche COA

Finished in Original Color of Gulf Blue with Addition of Pepita Seat Inserts

Offered from Écurie Lyford

SPECIFICATIONS

1,991 CC Air-Cooled SOHC Flat 6-Cylinder Engine

160 BHP at 6,600 RPM

5-Speed Manual Transaxle



1967 FERRARI 330 GTC

€450,000–€550,000

CARROSSERIE PAR
PININFARINA

CHÂSSIS N° 10317

COACHWORK BY
PININFARINA

CHASSIS NO. 10317

[LEARN MORE](#)

Dévoilée lors du Salon de l'automobile de Genève en 1966, la nouvelle Ferrari 330 GTC se positionnait entre la luxueuse 330 GT 2+2 et la sportive 275 GTB. La GTC associait des éléments des deux modèles : le châssis et la boîte-pont de pointe issus de la GTB et l'espace intérieur et le coffre de la GT 2+2. Pour se mouvoir, cette GTC était équipée d'un moteur V12 Colombo de quatre litres. Gavé par trois carburateurs double corps Weber, il pouvait produire pas moins de 300 ch à 6 600 tr/min.

Le dessin imaginé par Pininfarina pour la GTC reprend des éléments issus de modèles populaires l'ayant précédée, à l'image de sa proue, dont la forme est la même que celle de la 500 Superfast, et de sa poupe, qui rappelle la 275 GTS.

Au total, seulement 600 exemplaires de la 330 GTC ont été fabriqués par Ferrari pendant les trois années de sa production. Si le modèle est un succès commercial, il n'en représente pas moins une niche au sein de la gamme au cheval cabré et il a perdu en pertinence lorsque les modèles 2+2 ont été équipés d'une suspension arrière indépendante à la fin des années 1960. Aujourd'hui, grâce à son système de suspension avancé, à sa puissance exploitable et à sa carrosserie pratique, la 330 GTC reste

Unveiled at the Geneva Motor Show in 1966, Ferrari's new 330 GTC was positioned between the luxurious 330 GT 2+2 and the sporting 275 GTB. The GTC combined elements of the two models, with the sophisticated chassis and transaxle layout of the GTB and the comforts and trunk space of the GT 2+2. Powering the GTC was a four-liter Colombo V-12 engine, fed by three Weber twin-choke carburetors, capable of producing an impressive 300 hp at 6,600 rpm.

Pininfarina styled the GTC with cues from popular models that came before it, such as the nose – which is shaped like that of the 500 Superfast – and the tail, which is reminiscent of the 275 GTS.

In total, just 600 examples of the 330 GTC were built by Ferrari over a three-year production run – a commercial success, yet ultimately a niche within the company's lineup that became less relevant once the 2+2 models were equipped with independent rear suspension in the late 1960s. Today, due to its advanced suspension, usable power, and practical packaging, the 330 GTC remains one of the best-liked and most sought-after vintage Ferraris.

À RETENIR

L'une des Ferrari de route les plus agréables à conduire de l'époque

Couleurs d'origine *Azzurro Metallizzato* et intérieur cuir *Pelle Rossa*

Modèle livré neuf via Auto Becker ; exposé au Salon de l'automobile de Francfort 1967

Restauration en 2018, documentée dans un résumé figurant dans le dossier de vente

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 de 3 967 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs double corps Weber

300 ch à 6 600 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque hydrauliques aux quatre roues

HIGHLIGHTS

One of the Best-Driving Ferrari Road Cars of the Era

Finished in its Original Colors of *Azzurro Metallizzato* over *Pelle Rossa*

Delivered New via Auto Becker; Exhibited at the 1967 Frankfurt Motor Show

Recipient of Restorative Work in 2018; Documented in a Summary on File

SPECIFICATIONS

3,967 CC SOHC V-12 Engine

Three Weber Twin-Choke Carburetors

300 BHP at 6,600 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Hydraulic Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension with Coil Springs



l'une des Ferrari anciennes les plus appréciées et les plus prisées.

D'après l'ouvrage de référence sur le modèle, publié par Maurice Khawam, *Ferrari 330 GTC Elegance and Pedigree*, cette 330 GTC de 1967, châssis n° 10317, est le 341^e exemplaire fabriqué. Elle a été commandée en *Azzurro Metallizzato* (bleu ciel métallisé) avec un intérieur en cuir *Pelle Rossa* (rouge). La voiture a été livrée neuve par l'intermédiaire du distributeur Ferrari allemand Auto Becker et exposée au Salon de l'automobile de Francfort en septembre 1967. On n'a ensuite plus de trace de son histoire jusqu'en mars 2016, date à laquelle le transitaire fait l'acquisition de cette GTC auprès d'un collectionneur privé du Tessin, en Suisse.

Après son achat, le transitaire a confié la voiture au restaurateur Jean-Marc Huyghues Despointes, de La Garenne-Colombes. M. Despointes a notamment remplacé les moquettes et l'isolation intérieure, changé les rayons des jantes Borrani, installé de nouveaux planchers, refabriqué une console centrale et corrigé plusieurs autres éléments esthétiques. Ces travaux ont nécessité un peu plus de 200 heures. Ils sont documentés dans un résumé écrit précis ainsi que dans un album de photographies qui figure dans le dossier historique de la voiture.

Dans le compartiment moteur de cette GTC, à côté de l'impressionnant V12 Colombo quatre litres de Ferrari, une plaque constructeur allemande (*Hersteller*) bien visible est fixée à l'intérieur de l'aile. L'habitacle de cette 330 dispose d'équipements supplémentaires, notamment des vitres électriques et une radio Blaupunkt Frankfurt d'époque.

Avec son sa combinaison de couleurs d'origine recherchée et son historique comprenant une exposition dans un salon automobile, cette 330 GTC constitue un exemplaire intéressant de l'un des meilleurs modèles grand tourisme classiques V12 jamais produits par Ferrari.

According to Maurice Khawam's definitive book on the model, *Ferrari 330 GTC Elegance and Pedigree*, this 1967 330 GTC, chassis 10317, is the 341st example built and was specified in *Azzurro Metallizzato* (Metallic Sky Blue) over a *Rossa* (Red) leather interior. The car was delivered new via German Ferrari distributor Auto Becker and was displayed at the Frankfurt Motor Show in September 1967. Its subsequent provenance remains unknown until March 2016, when the GTC was acquired by the consignor from a private collector in Ticino, Switzerland.

Following acquisition, the consignor entrusted the car to restorer Jean-Marc Huyghues Despointes of La Garenne-Colombes. M. Despointes performed work that included replacing the carpets and interior insulation, respoking the Borrani wire wheels, fitting new footwell kick panels, fabricating a new center console, and addressing various other corrective cosmetic items. This work took just over 200 hours to complete, and has been documented in a detailed written summary and collection of photographs included in the car's history file.

Inside the GTC's engine bay – beside the Ferrari's impressive four-liter Colombo V-12 – a German *Hersteller* registration plate can be seen affixed to the car's inner fender. The 330's interior features additional equipment, including power windows and period Blaupunkt Frankfurt radio.

With its desirable factory color combination and auto show display history, this 330 GTC stands as an attractive example of one of the best classic V-12 grand touring cars ever built by Ferrari.



1967 FERRARI 330 GTC

LOT 23

1967 LANCIA FULVIA SPORT 1.3

€25,000–€50,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR ZAGATO
CHÂSSIS N° 818.332.001223

without reserve

COACHWORK BY ZAGATO
CHASSIS NO. 818.332.001223

[LEARN MORE](#)

Dévoilée en 1965 lors du Salon de l'automobile de Turin, la remarquable Fulvia Sport de Zagato a rejoint une gamme déjà florissante aux côtés des versions Coupé et Berline de la Lancia Fulvia. Construite sur la plateforme de pointe de la version Coupé, une base ayant remporté d'innombrables championnats en rallye tout au long des années 1960 et 1970, cette Sport a été conçue pour l'endurance et la course sur circuit. Sa carrosserie fastback dessinée pour fendre l'air par le célèbre styliste Ercole Spada, illustre parfaitement la fusion de la forme et de la fonction chez Zagato, en associant des lignes élégantes à une construction légère et un aérodynamisme bien travaillé.

Parmi les quelque 700 exemplaires construits entre 1966 et 1969, cette Sport 1.3 présente un avantage certain, celui d'être l'une des premières sorties d'usine, avec une carrosserie entièrement en aluminium, un capot à ouverture latérale et le moteur plus puissant tipo 818.302 de 1 298 cm³ lancé avec la production de ce modèle. Restaurée pour un budget supérieur à 45 000 €, cette voiture offre une présentation spectaculaire avec une livrée bleu vif complétée par une sellerie noire, des jantes en alliage moulées BWA d'époque, des élargisseurs d'ailes et un volant classique à trois branches. Éligible pour de nombreux rallyes et circuits historiques, cette exceptionnelle Fulvia Sport 1.3 incarne l'élégance, l'ingéniosité et la performance enthousiaste de l'automobile italienne du milieu du siècle dernier.

Certificat d'immatriculation français
French registration certificate

À RETENIR

Séduisante Fulvia carrossée par Zagato sur un dessin d'Ercole Spada

Modèle Sport 1.3 du début de la production avec une carrosserie entièrement en alliage et un moteur de type 818.302

Restauration récente, éligible pour différents événements et équipée d'accessoires d'époque

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V4 de 1 298 cm³, double arbre à cames en tête

87 ch à 6 000 tr/min

Boîte-pont manuelle à 4 vitesses

Unveiled at the 1965 Torino Motor Show, the striking Fulvia Sport by Zagato joined Lancia's accomplished Fulvia range alongside the Coupe and Berlina. Built upon the Coupe's advanced platform – a foundation that secured countless rally championships throughout the 1960s and 1970s – the Sport was conceived for endurance and circuit racing. Its wind-cheating fastback bodywork, penned by renowned stylist Ercole Spada, exemplified Zagato's fusion of form and function, pairing elegant lines with lightweight construction and effective aerodynamics.

One of approximately 700 examples built between 1966 and 1969, this Sport 1.3 combines the desirable early all-aluminum construction and side-hinged bonnet with the more powerful 1,298 cc tipo 818.302 engine introduced during the model's production run. Restored at a cost exceeding €45,000, it presents beautifully in a vivid bright blue livery with black upholstery, period-correct BWA cast-alloy wheels, fender flares, and a classic three-spoke steering wheel.

Eligible for numerous historic rallies and tours, this exceptional Fulvia Sport 1.3 embodies the elegance, ingenuity, and spirited performance of mid-century Italian motoring.

HIGHLIGHTS

Desirable, Zagato-Bodied Fulvia Styled by Ercole Spada

Early-Production Sport 1.3 with All-Alloy Body and 818.302 Engine

Recently Restored, Event Eligible, and Upgraded with Period-Correct Accessories

SPECIFICATIONS

1,298 CC DOHC V-4 Engine

87 BHP at 6,000 RPM

4-Speed Manual Transaxle



1928 BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT

€350,000–€450,000

CHÂSSIS N° 40662
MOTEUR N° 586

CHASSIS NO. 40662
ENGINE NO. 586

[LEARN MORE](#)

La Bugatti Type 40 a été lancée à la mi-1926 pour remplacer la très populaire Type 22 ainsi que les modèles Type 23 « Brescia » modifiés à 16 soupapes, en production depuis 1920 et ayant bénéficié de plusieurs améliorations. Construite sur un châssis comparable à celui de la Type 23, dont l'empattement est plus long, la Type 40 était propulsée par le moteur de la célèbre Type 37. Ce bloc à quatre cylindres (69 mm × 100 mm) était équipé d'un vilebrequin à cinq paliers lisses, de bielles simples et de trois soupapes par cylindre, tandis que les supports de carter étaient parallèles, ce qui constituait une modification par rapport aux supports en escalier que l'on retrouvait sur le modèle sportif Type 37. Plusieurs carrossiers, dont Jarvis et Gangloff, lui ont fourni différentes robes. Néanmoins, l'usine a monté des carrosseries torpédo quatre places pour de nombreux exemplaires. Il s'agissait alors de la célèbre Grand Sport, qui sera plus tard adaptée à la Type 43, plus grande.

Cette Bugatti Type 40 Grand Sport, châssis n° 40662 et moteur n° 586, a été livrée par René de Buck, l'agent de Bugatti en Belgique, à Joseph Reinartz, à Liège, le 21 septembre 1928, comme en attestent des copies des archives d'usine jointes au dossier. On ne dispose d'aucune information sur la voiture pendant les 27 années suivantes, mais en

The Bugatti Type 40 model was introduced in mid-1926 to replace the highly successful Type 22 and Type 23 "Brescia" Modified 16-valve models, which had been in production with several improvements since 1920. Built on a chassis similar to the longer-wheelbase Type 23, the Type 40 was powered by the well-known Type 37 engine. This four-cylinder unit (69 mm × 100 mm) employed a five plain-bearing crankshaft, plain connecting rods, three valves per cylinder, and featured parallel crankcase arms – a contrast to the stepped arms found on the Type 37 sports model. A variety of coachbuilders, including Jarvis and Gangloff, supplied coachwork; however, many examples wore factory-supplied four-seat torpédo bodies. This was the famous Grand Sport, which would be later adapted to the larger Type 43.

This Bugatti Type 40 Grand Sport, chassis 40662 with engine no. 586, was delivered via Belgian Bugatti agent René de Buck to Joseph Reinartz of Liège on September 21, 1928, according to copies of factory records on file. While the next 27 years of the car's provenance remains unknown, in 1955, the Type 40 belonged to Mr. Gillard, who traded it against a Type 49 to Brussels-based Bugatti dealer Jean De Dobbeleer. M. De Dobbeleer immediately sold the car to a priest named

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Un exemplaire disposant de sa carrosserie d'origine et d'un moteur « matching numbers » d'après les archives d'usine

Modèle d'entrée de gamme emblématique de Bugatti

Livré neuf en Belgique, où il est resté jusqu'en 1957

Faisait partie de la collection automobile Harrah

Restauré en Italie ; Participations régulières aux rallyes Mille Miglia et du club Bugatti

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1 496 cm³, arbre à cames en tête

Carburateur inversé

~60 ch à 4 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour mécaniques aux 4 roues

Essieu avant rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques

HIGHLIGHTS

An Original-Bodied Example with Matching-Numbers Engine per Factory Records

Iconic, Popular, Entry-Level Bugatti Model

Delivered New to Belgium; Remained There Until 1957

Formerly a Part of Harrah's Automobile Collection

Restored in Italy; Regular Participant in 1000 Miglia and Bugatti Club Rallies

SPECIFICATIONS

1,496 CC SOHC Inline 4-Cylinder Engine

Single Updraft Carburetor

60 BHP at 4,500 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Mechanical Drum Brakes

Front Solid Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs

Rear Live Axle with Quarter-Elliptical Leaf Springs



LOT 25



1955, cette Type 40 était la propriété de M. Gillard, qui l'échangea contre une Type 49 auprès du concessionnaire Bugatti bruxellois Jean De Dobbeleer. M. De Dobbeleer vendit immédiatement la voiture à un prêtre de Servey, l'Abbé Dubois, qui la paya en partie avec une Type 57. Plus tard, De Dobbeleer a racheté la voiture puis l'a vendue à un Américain en 1957. En 1962, elle faisait partie de la prestigieuse Collection automobile Harrah, à Reno, dans l'État du Nevada.

À la suite du décès de Bill Harrah, en 1978, cette Type 40 a été vendue aux enchères l'année suivante au collectionneur renommé Darryl Greenamyer. M. Greenamyer a conservé la voiture pendant 16 ans et en 1995, elle a été vendue à Emilio Comelli et exportée en Italie. Les descriptions de l'époque faisaient état d'un modèle non restauré et conservant son intérieur d'origine, même si une portière conducteur avait été ajoutée à la carrosserie Grand Sport dans l'intervalle.

Avec M. Comelli, la Type 40 a bénéficié d'une restauration comprenant un passage de la couleur extérieure du noir au bleu moyen qu'elle arbore aujourd'hui, ainsi que le retour de la carrosserie Grand Sport à sa configuration originale correcte sans portière conducteur. À l'issue de la restauration, cette Bugatti a été engagée dans de nombreux rallyes, notamment les Mille Miglia en 2003, 2004 et 2007 ainsi que les Bugatti International Meeting de 2009 en Toscane, et de 2017 en Sardaigne.

Avec sa carrosserie d'origine et son moteur « matching numbers », cette Type 40 Grand Sport offre une splendide opportunité d'acquérir ce modèle entrée de gamme sportif de Bugatti, dont l'histoire et les propriétaires successifs sont bien documentés et qui est éligible pour de nombreuses épreuves parmi les plus exclusives au monde.

l'Abbe Dubois de Servey, who gave him a Type 57 in part exchange. De Dobbeleer later reacquired the car and sold it to an American in 1957, and by 1962, it was a part of the distinguished Harrah's Automobile Collection in Reno, Nevada.

After Bill Harrah's passing in 1978, the Type 40 was sold at auction the following year to noted collector Darryl Greenamyer. Mr. Greenamyer retained the car for 16 years, until it was sold to Emilio Comelli and exported to Italy in 1995. At that time, it was described as unrestored and retaining its original interior – although a driver's door had been integrated into the Grand Sport coachwork at some point.

Under Mr. Comelli's ownership, the Type 40 received a restoration that included changing its exterior color from black to the medium blue seen today, as well as returning the Grand Sport coachwork to its correct original configuration without a driver's door. Following the restoration, this Bugatti was campaigned in numerous rallies, including the 1000 Miglia in 2003, 2004, and 2007, the International Bugatti Meeting in Tuscany in 2009, and the International Bugatti Meeting in Sardinia in 2017.

With its original coachwork and matching-numbers engine, this Type 40 Grand Sport presents a splendid opportunity to acquire an entry-level, sporting Bugatti with a well-documented ownership history and eligibility for many of the world's most exclusive driving events.



1928 BUGATTI TYPE 40 GRAND SPORT

LOT 25

1957 PORSCHE 356 A 1500 GS CARRERA COUPE

€350,000–€450,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR REUTTER

CHÂSSIS N° 101340

MOTEUR N° 90777 (VOIR LE
TEXTE)

without reserve

COACHWORK BY REUTTER

CHASSIS NO. 101340

ENGINE NO. 90777 (SEE TEXT)

[LEARN MORE](#)

Certificat d'immatriculation allemand

German registration certificate

Lancée en 1955, la Porsche 356 A 1500 GS Carrera constituait l'une des déclinaisons les plus spectaculaires de la gamme 356. Sa carrosserie familière signée Reutter cachait un groupe motopropulseur de pointe. Son moteur à double arbre à cames en tête de type 547 était dérivé du programme de compétition à succès de Porsche, rendu célèbre par le 550 Spyder. Avec environ 100 ch avec une zone rouge qui commence à 6 200 tr/min, la 356 Carrera était la Porsche de route la plus technologique et la plus rapide de son époque. Capable de dépasser les 200 km/h, cette petite bombe pouvait largement rivaliser avec les modèles hautes performances proposés alors par des constructeurs tels que Ferrari et Maserati, tout en étant beaucoup plus agile.

L'historique de ce superbe exemplaire, châssis n° 101340, est retracé dans une évaluation réalisée par Rolf Sprenger, co-auteur d'un livre complet sur les Porsche à moteur Carrera. Sortie d'usine le 23 août 1957, cette Carrera a été livrée neuve à l'importateur Porsche Max Hoffman à New York. Peu d'informations subsistent sur ses premières années passées aux États-Unis. On pense toutefois qu'elle a connu plusieurs propriétaires dans ce pays avant de finalement partir vers le Japon. Elle aurait alors intégré une importante collection privée et rejoint d'autres grandes

Introduced in 1955, the Porsche 356 A 1500 GS Carrera represented one of the ultimate expressions of the 356 line. Beneath its familiar Reutter bodywork lay an advanced powertrain: a double overhead camshaft type 547 engine, derived from Porsche's highly successful racing program made famous by the 550 Spyder. Producing approximately 100 hp with a redline of 6,200 rpm, the 356 Carrera was the most technically sophisticated and fastest road-going Porsche of its era. Capable of exceeding 125 mph, the car could compete with contemporary high-performance models from manufacturers such as Ferrari and Maserati on remarkably equal footing, while being much more agile.

An appraisal on file by Rolf Sprenger, the co-author of a comprehensive book on Carrera-engined Porsches, chronicles the history of this handsome example, chassis 101340. This Carrera was completed on August 23, 1957, and delivered new to the Porsche importer Max Hoffman in New York. Its early life in the US is not thoroughly documented, though it is believed to have passed through several owners stateside before eventually finding its way to Japan. From there, it is thought to have become part of a significant private collection, preserved among other important European sports cars.

À RETENIR

Documentation comprenant une évaluation de Rolf Sprenger, spécialiste des Carrera et auteur Équipée d'une horloge VDO et d'une radio Blaupunkt ; vendue avec une copie du Kardex Porsche

Exemplaire recherché en raison de son toit ouvrant et de sa teinte d'origine

Dispose d'un moteur Carrera du millésime correspondant de 1957, accouplé à une boîte de vitesses « matching numbers »

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres à plat double arbre à cames en tête de 1 498 cm³ de type 547/1 refroidi par air

Deux carburateurs Solex
100 ch à 6 200 tr/min

Boîte-pont manuelle à 4 vitesses

Freins à tambour hydrauliques aux 4 roues

Suspensions entièrement indépendantes avec barres de torsion et amortisseurs

HIGHLIGHTS

Documented with an Appraisal by Carrera Expert and Author Rolf Sprenger

Fitted with VDO Clock and Blaupunkt Radio; Accompanied by Copy of Porsche Kardex

Sought-After Factory-Sunroof Example Remaining in Its Original Color

Features Year-Correct 1957 Carrera Engine and Matching-Numbers Gearbox

SPECIFICATIONS

1,498 CC Type 547/1 Air-Cooled DOHC Flat 4-Cylinder Engine

Twin Solex Carburetors

100 BHP at 6,200 RPM

4-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Hydraulic Drum Brakes

Fully Independent Suspension with Torsion Bars and Shock Absorbers





According to Sprenger's appraisal, the 356 was purchased in Japan by the German enthusiast R.H. Brocker, who shipped it to Germany, where he retained it for nearly a decade. In 2011, it entered the collection of M. Kurt De Caluwe in Belgium, where it remained until 2013. At that point, it was acquired by the respected Danish Carrera specialist Peter Iversen, who treated it to a sympathetic mechanical and cosmetic restoration. The bodywork was refinished in its correct and original Silver Metallic, while the interior was retrimmed in black leather, complemented by anthracite carpets. The car's four-cam engine is noted in the appraisal as having been treated to mechanical attention in 2002 by noted Carrera specialist Karl Hloch of Schorndorf, Germany. After passing to the current owner in 2014, the 356 was TÜV-inspected and classified to German Oldtimer standards.

This 356 was originally and desirably optioned with a sunroof and headrests and has been tastefully accessorized with a rally timer, fog lights, and Nardi steering wheel. It also features a VDO clock and Blaupunkt radio. Although the engine is not the original, it is a 1957 unit, and the gearbox matches the number listed on a copy of its Porsche Kardex. Attractively presented today, this desirable 1500 GS Carrera remains a stunning example of one of the most potent and beautiful early Porsches; a rare classic eligible for the world's most prestigious motoring events.



voitures de sport européennes.

Selon l'évaluation de Sprenger, cette 356 a été achetée au Japon par le passionné allemand R.H. Brocker, qui l'a expédiée dans son pays, où il l'a conservée pendant près d'une décennie. En 2011, en Belgique, M. Kurt De Caluwe l'ajoute à sa collection, où elle est restée jusqu'en 2013. C'est ensuite un éminent spécialiste danois des modèles Carrera, Peter Iversen, qui en a fait l'acquisition et a fait réaliser une restauration mécanique et cosmétique bienvenue. La carrosserie a retrouvé sa bonne couleur gris métallisée d'origine, tandis que l'intérieur a été retapissé de cuir noir, avec des moquettes anthracite. L'évaluation indique que le moteur à quatre arbres à cames a bénéficié d'une révision mécanique en 2002, par le célèbre spécialiste Carrera Karl Hloch, à Schorndorf, en Allemagne. Vendue à son propriétaire actuel en 2014, cette 356 a alors été inspectée par le TÜV et classée comme véhicule de collection selon la législation allemande.

Équipée d'origine d'un toit ouvrant et d'appuie-tête, deux options très recherchées, elle dispose également d'accessoires sportifs soigneusement sélectionnés : chronomètre de rallye, phares antibrouillard et volant Nardi. Elle compte également une horloge VDO et une radio Blaupunkt. Bien que le moteur ne soit pas l'original, il s'agit bien d'un bloc de 1957. De plus, la boîte de vitesses correspond au numéro indiqué sur son historique Porsche Kardex. La 1500 GS Carrera qui est présentée aujourd'hui constitue un exemplaire plus que désirable de l'un des modèles les plus puissants et les plus beaux des débuts de la marque Porsche, une voiture classique et rare qui participera sans rougir aux événements automobiles les plus prestigieux au monde.



1957 PORSCHE 356 A 1500 GS CARRERA COUPE

LOT 26

1962 MASERATI 5000 GT COUPE

€750,000–€950,000

CARROSSERIE PAR FRUA

CHÂSSIS N° AM103.060

MOTEUR N° AM103.060

COACHWORK BY FRUA

CHASSIS NO. AM103.060

ENGINE NO. AM103.060

[LEARN MORE](#)

En novembre 1958, Reza Pahlavi, le Shah d'Iran, rencontra les dirigeants de Maserati, Adolfo Orsi et l'ingénieur Giulio Alfieri, pour leur exposer sa vision d'un nouveau modèle de grand tourisme ultra-exclusif. Le Shah souhaitait une voiture de route digne de son titre et proposa donc une machine associant le raffinement de la 3500 GT de Maserati à la puissance du V8 de la redoutable 450S de compétition. Maserati accepta la commande. Le résultat, désigné en interne Tipo 103, devint l'une des automobiles les plus extraordinaires de son époque : la légendaire 5000 GT.

Le cœur battant de la 5000 GT était un spectaculaire V8 de cinq litres de cylindrée à double arbre à cames en tête, cylindres hémisphériques et double allumage. Des blocs de 450S légèrement dégonflés avaient été montés sur les deux premiers exemplaires, mais Maserati a rapidement affiné le moteur pour permettre des trajets plus civilisés à grande vitesse. Les cotes internes ont été revues et la distribution à engrenages issue de la compétition a été remplacée par des chaînes de distribution plus silencieuses. L'injection mécanique Lucas, une technologie de pointe pour l'époque, s'est substituée aux carburateurs Weber, ce qui offrait plus de répondeur sur toute la plage de régimes. Pour faire face à une

In November 1958, Reza Pahlavi, the Shah of Iran, met with Maserati principals Adolfo Orsi and engineer Giulio Alfieri to outline his vision for a new, ultra-exclusive *gran turismo*. Desiring a road car worthy of his title, the Shah proposed a machine that combined the refinement of Maserati's 3500 GT with the might of the V-8 from the fearsome 450S sports-racer. Maserati accepted the commission, and the result – internally designated as the Tipo 103 – became one of the most extraordinary automobiles of its era: the legendary 5000 GT.

At the heart of the 5000 GT was a magnificent five-liter V-8 with dual overhead camshafts, hemispherical combustion chambers, and twin-spark ignition. The first two examples used lightly detuned 450S units, but Maserati soon refined the engine for civilized, high-speed touring, revising its internal dimensions and replacing the competition-specification gear drive with quieter timing chains. Lucas mechanical fuel injection, advanced for the period, replaced Weber carburetors and provided a crisper response across the rev range. To carry this formidable power, Maserati further strengthened the 3500 GT's chassis, pairing it with a ZF gearbox, twin-plate clutch, and four-wheel Girling disc brakes – technology normally associated with racing machinery.

Facture de vente
*Veuillez noter que ce véhicule est proposé sans certificat d'immatriculation.

Bill of Sale
*Please note that this vehicle is offered without a registration certificate.

À RETENIR

La « voiture de rois » de Maserati ; fabriquée à seulement 34 exemplaires

Construite sur commande pour Son Altesse l'Aga Khan IV, avec certains équipements sur mesure tels qu'un tourne-disque Philips 45 tours

Teinte d'origine Penombra Metallizzato (crépuscule métallisé) et intérieur beige Chiaro

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 4 953 cm³, double allumage, double arbre à cames en tête

Injection mécanique Lucas

325 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle ZF à 5 rapports

Freins à disque Girling hydrauliques assistés aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Maserati's "Car for Kings"; One of Only 34 Examples Built

Built to Order for His Highness the Aga Khan IV with Bespoke Features Including a Philips 45 RPM Record Player

Presented in Original *Penombra Metallizzato* (Metallic Twilight) over *Beige Chiaro*

Well-Documented Provenance; Extensive File Includes Copies of Maserati Records

SPECIFICATIONS

4,953 CC DOHC Twin-Plug V-8 Engine

Lucas Mechanical Fuel Injection

325 BHP at 5,500 RPM

5-Speed Manual ZF Gearbox

4-Wheel Servo-Assisted Girling Disc Brakes

Front Independent Coil-Spring Suspension with Telescopic Dampers

Rear Live Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs and Telescopic Dampers



puissance aussi redoutable, Maserati a renforcé davantage le châssis de la 3500 GT et l'a associé à une boîte de vitesses ZF, à un embrayage à double disque et à des freins à disque Girling aux quatre roues, une technologie généralement réservée aux machines de course. Le résultat : un modèle de grand tourisme capable de dépasser les 240 km/h et alliant des solutions d'ingénierie originales à un comportement routier irréprochable.

Entre 1960 et 1965, Maserati n'a produit que 34 exemplaires de la 5000 GT, tous habillés par les meilleurs carrossiers italiens : Allemano, Touring, Ghia, Pininfarina, et la très originale Carrozzeria Frua. Avec un châssis coûtant à lui seul environ 14 000 dollars, la 5000 GT attirait une clientèle d'élite : Gianni Agnelli, Briggs Cunningham, Ferdinando Innocenti et le roi Saoud, entre autres. C'était la voiture de route ultime de son époque, une GT construite pour les rois, les capitaines d'industrie et les chefs d'État.

Parmi cette clientèle prestigieuse, figurait Son Altesse l'Aga Khan IV, leader spirituel de la communauté des ismaéliens nizârites, et l'une des personnalités les plus cultivées et influentes dans le monde au XX^e siècle. Connu pour sa passion des pur-sang, de l'architecture et des arts, l'Aga Khan affichait également des goûts certains en matière d'automobile. À l'été 1962, après avoir essayé la première 5000 GT carrossée par Frua, le modèle exposé au salon de Genève et destiné au colonel Simone, il commanda un exemplaire sur mesure pour lui-même.

À la différence de la 5000 GT du salon, l'Aga Khan a choisi la couleur *Penombra Metallizzato* pour le châssis AM103.060, une teinte métallisée envoûtante qui évoque le coucher du soleil et oscille entre le gris, le bleu et le violet au gré de la lumière changeante. Cette deuxième 5000 GT produite par Frua reprenait largement les lignes gracieuses du modèle exposé à Genève. Fidèle à son élégance, à sa férocité subtile et à ses proportions parfaites, elle comportait toutefois certains équipements de luxe bien particuliers. Face au passager, la console intégrait un très chic tourne-disque Philips 45 tours, tandis que le conducteur avait devant lui un grand compte-tours central encadré par un magnifique volant à jante en bois dont les rayons formaient le caractéristique trident. L'intérieur était garni de cuir *Beige Chiaro* (beige clair) et comportait de nombreux détails lumineux, autre marque de fabrique de Frua, pour un contraste véritablement glamour.

La correspondance d'époque entre les agents parisiens Simone & Thépenier et l'usine confirme les demandes de l'Aga Khan : roues à rayons, différentiel à glissement limité, amortisseur de direction et trousse à outils complète. Spacieuse, aérienne et destinée à des voyages continentaux à grande vitesse, l'interprétation de la 5000 GT proposée par Frua constituait l'une des carrosseries les plus racées de toutes les versions de la série 103, avec une élégance discrète, un luxe sans ostentation et une précision de réalisation à la hauteur de cette commande sur mesure.

La facture *pro forma* émise par Maserati en date du 5 avril 1962 s'élevait à 21 500 dollars, soit le double du prix d'une Aston Martin DB4 Vantage et bien plus qu'une Ferrari 400 Superamerica. La voiture a été livrée à l'Aga Khan en août 1962, sous l'immatriculation

The result was a *gran turismo* capable of 150 mph, combining exotic engineering with impeccable road manners.

Between 1960 and 1965, Maserati produced just 34 examples of the 5000 GT, each bodied by one of Italy's finest coachbuilders – Allemano, Touring, Ghia, Pininfarina, and the highly individual Carrozzeria Frua. With the chassis alone costing approximately \$14,000, the 5000 GT attracted an elite clientele: Gianni Agnelli, Briggs Cunningham, Ferdinando Innocenti, and King Saud among them. It was the ultimate road car of its era, a grand tourer built for kings, captains of industry, and heads of state.

Among this roster of notable customers was His Highness the Aga Khan IV, spiritual leader of the Nizari Ismaili community and one of the most cultured and internationally influential figures of the 20th century. Well known for his passion for thoroughbred racehorses, architecture, and the arts, the Aga Khan also possessed refined automotive tastes. In the summer of 1962, after sampling the first Frua-bodied 5000 GT – Colonel Simone's Geneva show car – he commissioned a bespoke example of his own.

Distinguishing his 5000 GT, chassis AM103.060, from the Paris Salon car, the Aga Khan selected *Penombra Metallizzato*, an enchanting "Metallic Twilight" hue that shifts between gray, blue, and violet under changing light. Frua's second 5000 GT broadly echoed the graceful lines of the Geneva car – elegant, subtly muscular, and impeccably proportioned – but gained its own distinctive luxuries. A fashionable Philips 45 rpm record player occupied the console opposite the passenger, while the driver faced a large central tachometer framed by a beautifully finished wood-rimmed wheel with its distinctive





parisienne temporaire « 7097 TTA 75 » avant d'être réimmatriculée à Pregny-Chambésy en Suisse, une enclave connue pour ses missions étrangères et ses résidences diplomatiques. Des photographies d'époque la montrent dans différents lieux européens parmi les plus exclusifs. Début 1963, elle était de retour à Modène pour une visite d'entretien.

A la fin des années 1960 et au cours des années 1970, la 5000 GT est restée stockée à Paris. En 1983, le célèbre collectionneur américain Tom Price acheta cette Maserati à Simone & Thépenier, dans un lot qui incluait une 250 GTO. Plus tard au cours de cette décennie, elle devint la propriété de Terrence Teodori, un membre bien connu du Maserati Club. Dans un article du numéro de juillet 1991 du magazine *Classic & Sports Car*, on peut voir la voiture avec une peinture et une sellerie beige chez un propriétaire japonais.

En 1997, elle a été acquise par le célèbre amateur de Maserati Alfredo Brener, dont la collection comptait plusieurs exemplaires de 5000 GT. Après avoir découvert des traces de la teinte originale *Penombra Metallizzato*, Brener a commandé une restauration méticuleuse. Entre 1997 et 2003, cette Maserati est apparue dans des concours de premier plan, notamment à Pebble Beach, où elle a remporté la deuxième place de sa catégorie, et à New York en 2003, lors de la célébration de la marque Maserati, organisée par le président de Ferrari-Maserati, Luca Cordero di Montezemolo.

Cette 5000 GT a ensuite été vendue aux enchères au célèbre passionné de Maserati américain John Bookout. En 2004, elle partait à Hong Kong, chez un enthousiaste britannique, Ian Wade. Elle a fait son retour à Pebble Beach en 2007 et a été vendue lors des enchères de Gooding & Company à un collectionneur privé de célèbres automobiles italiennes de carrossiers. Son propriétaire actuel, un collectionneur allemand qui

trident-shaped spokes. The interior was trimmed in *Beige Chiaro* (Light Beige) leather, with the abundant brightwork – another Frua hallmark – providing a glamorous contrast.

Period correspondence between Paris agents Simone & Thépenier and the factory confirms the Aga Khan's requests: wire wheels, limited-slip differential, steering damper, and a complete tool kit. Spacious, airy, and designed for rapid continental travel, Frua's interpretation of the 5000 GT was among the most elegant of all 103-series bodies – sleek yet understated, luxurious without ostentation, and crafted with the precision of a bespoke commission.

Maserati issued a *pro forma* invoice dated April 5, 1962, for \$21,500 – twice the cost of an Aston Martin DB4 Vantage and significantly more than a Ferrari 400 Superamerica. The car was delivered to the Aga Khan in August 1962, wearing temporary Parisian registration "7097 TTA 75" before being re-registered at Pregny-Chambésy in Switzerland, an enclave known for foreign missions and diplomatic residences. Period photographs show the car in the most exclusive European locales, and by early 1963 it had returned to Modena for service.

Throughout the late 1960s and 1970s, the 5000 GT remained in storage in Paris. In 1983, noted American collector Tom Price acquired the Maserati from Simone & Thépenier in a package deal that included a 250 GTO, and later that decade ownership passed to Maserati Club figure Terrence Teodori. A feature in the July 1991 issue of *Classic & Sports Car* shows the car finished in dark blue with beige upholstery under Japanese ownership.



LOT 27



Aga Khan IV with his bespoke Maserati 5000 GT. Photo courtesy of Nicolas Maier.

compte une vaste expérience des Maserati de course et de collection, l'a acquise via un intermédiaire américain en 2013.

Depuis, le châssis AM103.060 a écumé les concours, remportant un prix de catégorie au Chantilly Arts & Elegance en 2015. Son passage à The Quail en 2019 a donné au journaliste Winston Goodfellow l'occasion de la tester pour le magazine *Magneto*. Sa description en capture toute l'essence : « comme un cheval de course qui tire sur les rênes... mélodique, mécanique et brutale ».

Soixante ans après ses premiers tours de roue, la 5000 GT reste la Maserati de route ultime, un modèle exclusif, aristocratique et à la mécanique exotique. La 5000 GT AM103.060, construite sur commande pour l'Aga Khan IV représente le summum de l'exclusivité de ce modèle. Avec une présentation magnifique dans ses couleurs d'origine et accompagnée d'un historique très documenté, comprenant des factures récentes relatives aux travaux mécaniques effectués, elle brille aujourd'hui comme en 1962 et offre une opportunité immanquable pour tout collectionneur appréciant le glamour et la sophistication de l'âge d'or de Maserati.

In 1997, the car was acquired by renowned Maserati connoisseur Alfredo Brener, whose collection included several examples of the 5000 GT. Discovering traces of the original *Penombra Metallizzato*, Brener commissioned a meticulous restoration. Between 1997 and 2003, the car appeared at major concours, including Pebble Beach – where it won Second in Class – and at the 2003 Maserati celebration in New York, hosted by Ferrari-Maserati president Luca Cordero di Montezemolo.

The car next passed at auction to prominent American Maserati aficionado John Bookout, then in 2004 to Hong Kong-based British enthusiast Ian Wade. It returned to Pebble Beach in 2007, selling at the Gooding & Company auction to a private collector of distinguished Italian coachbuilt automobiles. The current owner, a German collector with extensive Maserati racing and collecting pedigree, acquired it via a US intermediary in 2013.

AM103.060 has since enjoyed a continued concours career, earning a class award at Chantilly Arts & Elegance in 2015 and appearing at The Quail in 2019, where journalist Winston Goodfellow tested it for *Magneto* magazine. His description captures its essence: “like a racehorse tugging at the reins...melodic, mechanical, and brutal.”

Sixty years after its debut, the 5000 GT remains the ultimate Maserati road car – exclusive, aristocratic, and mechanically exotic. Built to order for the Aga Khan IV, AM103.060 stands at the pinnacle of the model's exclusivity. Beautifully presented in its original colors and accompanied by important documentation, including recent invoices for mechanical work performed, it appears today much as it did in 1962 and represents an unmissable opportunity for the collector who appreciates the glamour and sophistication of Maserati's golden era.



1962 MASERATI 5000 GT COUPE

|| LOT 27

1969 LAMBORGHINI ESPADA SERIES I

€175,000–€225,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR BERTONE
CHÂSSIS N° 7722

without reserve

COACHWORK BY BERTONE
CHASSIS NO. 7722

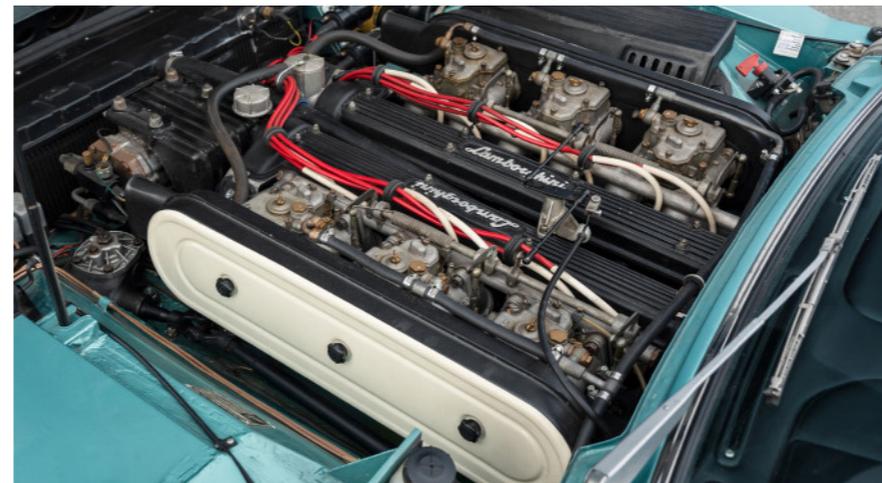
[LEARN MORE](#)

Le succès de la Miura et de la 400 GT 2+2 a ouvert la voie à un nouveau jalon important pour la marque : l'Espada. En 1968, Marcello Gandini s'est inspiré de ses concepts Marzal et Pirana pour le design de l'Espada. Pour la première fois, Lamborghini proposait un modèle offrant quatre vraies places. Aussi rapide que confortable, l'Espada occupait une catégorie véritablement à part et seulement 1 227 exemplaires ont été fabriqués, répartis entre ses trois séries distinctes.

L'Espada proposée ici est un modèle de la première série, qui compte seulement 186 exemplaires. À l'extérieur, la vitre arrière verticale de ces Espada de première série était barrée de plusieurs lattes. À l'intérieur, les deux compteurs formaient un double octogone comparable à ce qui avait été proposé avec la Marzal. La superbe teinte d'origine *Azzurro Mexico* (bleu mexicain) de cet exemplaire est mise en valeur par un intérieur spacieux en cuir bleu. À son arrivée dans la collection du transitaire en 2018, cette Lamborghini a fait l'objet d'une restauration très détaillée et présente un aspect particulièrement correct. La voiture affichait 5 888 km au compteur lors du catalogage, ce qui correspond vraisemblablement à la distance parcourue depuis la fin de sa restauration. L'Espada, l'une des automobiles les plus élégantes de son époque, et sans doute la première sportive à offrir quatre vrais sièges confortables, conservera toujours une place à part dans l'histoire de Lamborghini. C'est pourquoi cet exemplaire à la présentation impeccable mérite vraiment que l'on s'y attarde.

By the close of the 1960s, the Lamborghini Company had proven without doubt that it was capable of building sports cars on the cutting edge of both performance and styling. The success of the Miura and 400 GT 2+2 paved the way for Lamborghini's next milestone, the Espada. Launched in 1968, Marcello Gandini based the Espada's design on his Marzal and Pirana concept cars, and for the first time Lamborghini had a legitimate four-place offering. As fast as it was comfortable, the Espada was truly in a class by itself, with just 1,227 built in three distinct series over its 10-year production run.

The Espada offered here is a first-series example, of which only 186 were built. Outwardly, the first-series Espadas featured slats across the vertically mounted rear glass, and inside, their instrument binnacles had a stylized double-octagon shape similar to that of the Marzal. Finished in its stunning original shade of *Azzurro Mexico* (Mexico Blue), this example is accented by a spacious blue leather interior. Joining the consignor's collection in 2018, the Lamborghini has been the subject of a highly detailed restoration and presents particularly well. This Espada showed 5,888 km on its odometer when catalogued, presumably the distance it has traveled since its restoration was completed. One of the most stylish automobiles of its era, and arguably the first sports car to feature comfortable seating for four, the Espada will always have a special place in Lamborghini's history, and this shining example is worthy of close inspection and serious consideration.



Certificat d'immatriculation français
French registration certificate

À RETENIR

Une Espada de la très recherchée première série, produite en seulement 186 exemplaires

Spectaculaire couleur d'origine *Azzurro Mexico*

Modèle restauré en profondeur

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 3 929 cm³, double arbre à cames en tête

Six carburateurs Weber 40 DCOE

335 ch à 7 000 tr/min

HIGHLIGHTS

A Highly Desirable First-Series Espada and One of Just 186 Examples Built

Stunningly Finished in Its Originally Delivered Color of *Azzurro Mexico*

Recipient of a Highly Detailed Restoration

SPECIFICATIONS

3,929 CC DOHC V-12 Engine

Six Weber 40 DCOE Carburetors

335 BHP at 7,000 RPM

2013 FERRARI 458 GTE

€1,200,000–€1,450,000

CHÂSSIS N° 2868
MOTEUR N° 028

CHASSIS NO. 2868
ENGINE NO. 028

[LEARN MORE](#)

Construite à Padoue par Michelotto S.p.A., partenaire de longue date de Ferrari en compétition et créateur de ses GT de course modernes les plus performantes, cette 458 GTE, châssis 2868, figure parmi les exemplaires les plus aboutis de la dernière GT atmosphérique de la marque. Seules 52 Ferrari 458 GTE ont été produites, et parmi ces rares voitures de compétition conçues spécialement, peu d'entre elles possèdent un palmarès aussi complet, impressionnant et immaculé que cette remarquable machine engagée par le Team Taisan.

Fondé en 1983, le Team Taisan est l'une des structures privées de compétition les plus titrées et durables du Japon. En 40 ans, l'équipe a participé à presque toutes les grandes séries nationales, y compris la Fuji Long Distance, le JSPC, le JTC et le JGTC/Super GT. C'est dans ce dernier – le championnat GT le plus prestigieux du Japon – que le Team Taisan a imprimé sa marque la plus grande. Entre 1994 et 2018, il a participé à toutes les saisons, sauf une, et a remporté huit titres constructeurs et quatre championnats pilotes. Lors de campagnes de haut niveau en GT1 et dans les catégories prototype, le team a engagé des Ferrari F40 LM et des Porsche 962C. À l'international, il a couru plusieurs fois au Mans et a participé à l'Asian Le Mans Series.

Constructed by Michelotto S.p.A. in Padova – Ferrari's longtime competition partner and the creator of its most successful modern GT racing machines – this 458 GTE, chassis 2868, stands as one of the most accomplished examples of the marque's final naturally aspirated GT contender. Just 52 Ferrari 458 GTEs were produced, and among these rare, purpose-built competition cars, few possess a record as complete, impressive, and unblemished as this remarkable Team Taisan-entered machine.

Founded in 1983, Team Taisan is among Japan's most decorated and enduring privateer racing organizations. Over the course of four decades, the team participated in nearly every major domestic series, including the Fuji Long Distance, JSPC, JTC, and JGTC/Super GT. It was in the latter – Japan's premier GT championship – that Team Taisan made its most indelible mark, competing in all but one season between 1994 and 2018 and securing eight team titles and four drivers' championships. The team's top-level campaigns at GT1 and prototype level saw them field Ferrari F40 LMs and Porsche 962C machinery, while international outings included multiple Le Mans efforts and participation in the Asian Le Mans Series.

Voiture de compétition sans certificat d'immatriculation

Race car without registration certificate

À RETENIR

Seulement 52 exemplaires de 458 GTE construits par Michelotto S.p.A.

Livrée neuve au Team Taisan, légendaire équipe de course japonaise

Champion de l'ACO Asian Le Mans Series 2013

8e de sa catégorie aux 24 Heures du Mans en 2014

Éligible pour la Masters Endurance Legends Series et les courses de soutien WEC des Légendes du Mans

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 4 498 cm³, double arbre à cames en tête

Injection directe

Puissance estimée à 470 ch à 6 250 tr/min

Boîte de vitesses séquentielle Hewland à 6 rapports

Freins à disque Brembo aux quatre roues avec disques en acier

HIGHLIGHTS

One of Only 52 Examples of the 458 GTE Built by Michelotto S.p.A.

Delivered New to the Legendary Team Taisan of Japan

The 2013 ACO Asian Le Mans Series Champion

Placed 8th in Class at the 24 Hours of Le Mans in 2014

Eligible for Masters Endurance Legends Series and Legends of Le Mans WEC Support Race

SPECIFICATIONS

4,498 CC DOHC V-8 Engine

Direct Fuel Injection

Estimated 470 BHP at 6,250 RPM

6-Speed Hewland Sequential Gearbox

4-Wheel Brembo Disc Brakes with Steel Rotors

4-Wheel Independent Suspension with Double Wishbones





Le châssis 2868 a été livré neuf au Team Taisan en 2013 pour la saison inaugurale de l'Asian Le Mans Series organisée par l'Automobile Club de l'Ouest. Engagée sous le numéro 70 dans la catégorie LM GTE, cette voiture était pilotée par les anciennes stars de la Formule 1 Kamui Kobayashi et Shinji Nakano, aux côtés de Naoki Yokomizo, Akira Iida et Shogo Mitsuyama. Elle a dominé ce championnat en quatre manches, en remportant le classement général de chacune des courses, devenant la première concurrente de l'histoire de la série à réaliser une saison parfaite. Elle a ensuite automatiquement obtenu une invitation aux 24 Heures du Mans en 2014.

Pour cette campagne mancelle, le propriétaire du Team Taisan, Yasutsune « Ricky » Chiba, s'est associé, en raison d'engagements précédents au Japon, aux célèbres spécialistes allemands de l'endurance Farnbacher Racing. Martin Rich et le vétéran des 24 Heures du Mans Pierre Ehret, qui comptait déjà huit participations à cette course, ont rejoint Nakano pour former le trio de pilotes. Malgré une qualification à seulement trois places de la lanterne rouge sur la grille, le trio a mené une course déterminée et sans faute, qui lui a permis de terminer à une impressionnante 8e place de sa catégorie et 28e au général. Il faut surtout noter que cette Ferrari a couru pendant l'intégralité des 24 heures sans connaître d'avarie mécanique, un honneur dont seul un groupe restreint d'engagés en GTE cette année-là peut s'enorgueillir.

Après sa participation réussie au Mans, le châssis 2868 est retourné chez Michelotto pour une vaste remise à neuf de fin de saison, comme en témoigne une facture de décembre 2014 pour un montant total de plus de 47 000 €. Ces travaux comprenaient une reconstruction du moteur et de la boîte de vitesses, une révision de la suspension,

Chassis 2868 was delivered new to Team Taisan in 2013 for the inaugural season of the Automobile Club de l'Ouest's Asian Le Mans Series. Entered as car no. 70 in the LM GTE category, it was driven by ex-Formula 1 stars Kamui Kobayashi and Shinji Nakano, alongside Naoki Yokomizo, Akira Iida, and Shogo Mitsuyama. The car dominated the four-round championship, winning every race outright and earning an automatic invitation to the 24 Hours of Le Mans in 2014 – the first competitor in series history to achieve a perfect season.

For its Le Mans campaign, Team Taisan owner Yasutsune "Ricky" Chiba, due to commitments in Japan, partnered with renowned German endurance specialists Farnbacher Racing. Nakano was joined by Martin Rich and seasoned Le Mans entrant Pierre Ehret, who had already contested the event eight times. Despite starting from the third-to-last position on the grid, the trio drove a determined, faultless race, finishing an impressive 8th in Class and 28th Overall. Crucially, the Ferrari completed the full 24 hours without mechanical retirement – a distinction achieved by only a select group of contemporary GTE entrants.

Following its successful Le Mans appearance, chassis 2868 returned to Michelotto for an extensive post-season refresh, documented by a December 2014 invoice totaling over €47,000. This work included an engine and gearbox rebuild, suspension overhaul, bodywork refinishing, and comprehensive recommissioning. The Ferrari subsequently returned to Japan, where it saw minimal use, and in 2017 was acquired by one of its former Le Mans drivers, who added it to his private collection. Further preparation by Michelotto in 2019, followed by additional specialist work by DK Engineering, Pursuit Racing Ltd., and Stewart Roden Motors between 2023 and 2024, ensures that the car





une remise à neuf de la carrosserie et une remise en service complète. La Ferrari est ensuite retournée au Japon, où elle a été peu utilisée. En 2017, un de ses anciens pilotes du Mans en a fait l'acquisition et l'a ajoutée à sa collection privée. En 2019, elle a bénéficié d'une préparation supplémentaire par Michelotto, suivie de nouveaux travaux spécialisés réalisés par DK Engineering, Pursuit Racing Ltd. et Stewart Roden Motors entre 2023 et 2024. Ces interventions permettent à la voiture de présenter aujourd'hui un superbe état mécanique et esthétique, confirmé par une documentation exhaustive et un dossier technique détaillé. Selon son vendeur, cette Ferrari a roulé moins de cinq heures depuis sa dernière rénovation complète.

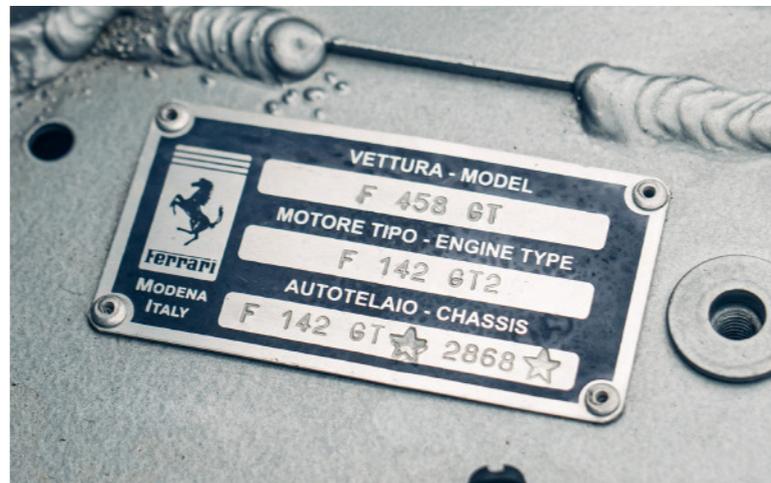
La vente de cette Ferrari s'accompagne d'un important lot de pièces détachées – notamment des roues, des éléments de carrosserie et des outils dédiés – ainsi que d'un manuel technique Michelotto et des documents d'homologation de l'arceau de sécurité FIA, des éléments rarement proposés avec les GTE issues d'équipes clientes. Une liste complète des pièces de rechange est disponible sur demande. L'intérêt de ce châssis 2868 réside en outre dans son éligibilité à des séries d'endurance modernes de premier plan telles que les Masters Endurance Legends, les Endurance Racing Legends et le Club Competizioni GT de Ferrari, qui figure désormais parmi les événements officiels de soutien lors de certaines manches du championnat WEC.

Le châssis 2868 est une Ferrari 458 GTE très originale, qui dispose d'une documentation parfaite, affiche un palmarès avec des victoires en championnat et une belle performance au Mans, et est accompagnée d'un ensemble de pièces détachées exceptionnel. À ce titre, cette voiture figure parmi les Ferrari GT de compétition les plus recherchées et polyvalentes de son époque.

presents today in superb mechanical and cosmetic condition, supported by extensive documentation and a detailed technical dossier. According to the consignor, the Ferrari has had less than five hours of run time since its last comprehensive rebuild.

Accompanying the Ferrari is a substantial package of spares – including wheels, bodywork components, and dedicated tools – along with a Michelotto technical manual and FIA safety-cage homologation papers, resources seldom offered with customer-team GTE machinery. A complete list of spares is available upon request. Chassis 2868 is further enhanced by eligibility for leading modern-endurance series such as Masters Endurance Legends, Endurance Racing Legends, and Ferrari's Club Competizioni GT, now featured as official support events at select WEC rounds.

A highly original, impeccably documented Ferrari 458 GTE with championship-winning credentials, a strong Le Mans finish, and an exceptional spares package, chassis 2868 stands among the most desirable and versatile GT competition Ferraris of its era.



2013 FERRARI 458 GTE

LOT 29

30

1955 JAGUAR XK140 FIXED HEAD COUPE

€100,000–€120,000
sans réserve

CHÂSSIS N° A815193DN

without reserve

CHASSIS NO. A815193DN

[LEARN MORE](#)

D'après le certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust qui accompagne la vente, cette Jaguar XK140 Fixed Head Coupe, fabriquée le 15 novembre 1955, et expédiée à l'importateur Jaguar Charles Hornburg, basé à Los Angeles. Entre 2019 et 2021, les spécialistes Jaguar Brightwell Motor Company et Woodham Mortimer ont réalisé une restauration minutieuse assortie d'une préparation vers la spécification « Fast Road ». L'objectif de ces trois années de travaux était d'engager cette XK140 dans de nombreux rallyes historiques à travers l'Europe continentale. Décrits en détail dans un dossier résumant la restauration et inclus avec la vente, ces travaux comprenaient la reconstruction et la préparation d'un moteur six cylindres en ligne de remplacement visant à produire la puissance impressionnante de 245 ch, l'installation d'une boîte de vitesses manuelle Tremec à cinq rapports, la fabrication et la pose de portes en aluminium et d'entrées d'air de style Le Mans sur les ailes avant, ainsi qu'un retour dans sa spectaculaire combinaison de couleurs d'origine : gris perle et intérieur rouge.

À l'issue de cette restauration, le transitaire a inscrit cette Jaguar à de nombreux rallyes entre 2022 et 2025, notamment, la Mille Miglia et la Modena Cento Ore. D'après le transitaire, le coût de la restauration et de la préparation de cette Jaguar pour la participation à ces rallyes s'est élevé à plus de 300 000 €.

This Jaguar XK140 Fixed Head Coupe was manufactured on November 15, 1955 and shipped to Los Angeles-based Jaguar importer Charles Hornburg, according to a copy of the JDHT Certificate on file. Over a three-year span from 2019 through 2021, this XK140 was the subject of a detailed restoration and upgrade to "Fast Road" specification by Jaguar Specialists Brightwell Motor Company and Woodham Mortimer, with the goal of entering the car in numerous historic rally events throughout Continental Europe. This work, chronicled in a restoration summary on file, included rebuilding and upgrading a replacement inline six-cylinder engine to produce an impressive 245 hp, fitting a Tremec five-speed manual gearbox, fabricating and installing aluminum doors and Le Mans-style air vents to the front wings, and refinishing the car in its original and attractive color combination of Pearl Grey over a red interior.

Following the completion of its restoration, the consignor entered the Jaguar in numerous rally events from 2022 through 2025, including the 1000 Miglia and Modena Cento Ore. According to the consignor, the cost to restore and prepare the Jaguar for these rallies totaled over €300,000. This highly competitive and endlessly eligible vintage Jaguar coupe presents collectors and driving enthusiasts alike with an attractive entry point into premier vintage rally events worldwide.

Certificat d'immatriculation britannique

United Kingdom registration certificate

À RETENIR

XK140 du premier millésime, préparée pour la compétition en rallye historique

Restaurée par les spécialistes Jaguar Woodham Mortimer et Brightwell Motor Company

A participé à la Mille Miglia; vendue avec une copie de son passeport FIVA

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 3 442 cm³ à double arbre à cames en tête

245 ch à 5 700 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

HIGHLIGHTS

First-Model-Year XK140 Prepared for Historic Rally Competition

Restored by Jaguar Specialists Woodham Mortimer and Brightwell Motor Company

Veteran of the 1000 Miglia and Modena Cento Ore; Accompanied by Copy of FIVA Identity Card

SPECIFICATIONS

3,442 CC DOHC Inline 6-Cylinder Engine

245 BHP at 5,700 RPM

5-Speed Manual Gearbox



LOT 30

1958 FERRARI 250 GT LWB CALIFORNIA SPIDER

€5,500,000–€6,500,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

CHÂSSIS N° 0923 GT
MOTEUR N° 0923 GT

COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS NO. 0923 GT
ENGINE NO. 0923 GT

[LEARN MORE](#)

« Officiellement, elle s'appelle Ferrari 250 Granturismo Spyder California, et pour ceux qui ont eu la chance d'en conduire une, de monter à bord ou simplement d'en voir une passer à pleine vitesse, elle ne peut que procurer un sentiment de respect total pour une machine qu'il convient de considérer comme l'incarnation même de la voiture de sport découvrable classique : une puissance redoutable associée à la fiabilité et la polyvalence, un toit qui s'efface, une tenue de route et une maniabilité excellentes, le tout avec un style qui va au-delà des mots. »
-George M. Carrick, *The Spyder California: A Ferrari of Particular Distinction (La California Spyder : une Ferrari si particulière, non traduit)*

En 1957, Ferrari a commencé la conception d'un nouveau modèle découvrable de 250 GT spécialement destiné à un marché nord-américain alors en plein essor. Les deux agents les plus influents de la marque aux États-Unis, Luigi Chinetti sur la côte Est et John von Neumann sur la côte Ouest, avaient convaincu Enzo Ferrari de la nécessité d'une 250 GT Spider simple et répondant à deux usages : une voiture capable d'emmener son propriétaire au bureau pendant la semaine et de gagner des courses le week-end.

“Officially, it is known as the Ferrari 250 Granturismo Spyder California; but, to those who have driven, ridden in or seen one speed by, it can only produce an all-encompassing feeling of respect for what must be recognized as the epitome of a classic open sports car – solid power with reliability and versatility, a convertible top, excellent road holding and handling, and a style that speaks for itself.”
-George M. Carrick, *The Spyder California: A Ferrari of Particular Distinction*

In 1957, Ferrari began to develop a new open 250 GT model designed specifically for the flourishing North American market. The company's two most influential US agents, Luigi Chinetti on the East Coast and John von Neumann on the West, had impressed upon Enzo Ferrari the need for a straightforward, dual-purpose 250 GT Spider – a car that could be driven to the office during the week and raced with success on the weekend.

Their desire for such a machine led to the creation of the 250 GT California Spider, a brilliantly conceived sports car combining performance, elegant styling, and unmatched versatility. As its name suggested, the California Spider was aimed squarely at a particular segment of Ferrari's

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certificate

À RETENIR

La quintessence même de l'emblématique 250 GT California Spider à châssis long

L'un des 38 exemplaires fabriqués d'origine avec les très désirables phares carénés

Historique bien documenté

Certifiée Ferrari Classiche avec son livre rouge - châssis, carrosserie et moteur d'origine

Documentation compilée par Marcel Massini, spécialiste reconnu dans les concours et sur le circuit

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 2 953 cm³ Tipo 128C, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 36 DCL3

220 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour hydrauliques aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Quintessential Example of the Iconic Long-Wheelbase 250 GT California Spider

One of Only 38 Originally Built with the Desirable Covered-Headlight Treatment

Well-Documented Provenance

Ferrari Classiche Red Book Certified – Retains Original Chassis, Body, and Engine

Documented by Marcel Massini; A Proven Concours and Tour Veteran

SPECIFICATIONS

2,953 CC SOHC Tipo 128C V-12 Engine

Three Weber 36 DCL3 Carburetors

220 BHP at 7,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Hydraulic Drum Brakes

Front Independent Coil-Spring Suspension

Rear Live Axle with Trailing Arms and Shock Absorbers



C'est de leur désir de voir une telle machine qu'est née la 250 GT California Spider, une voiture de sport de conception brillante, qui allie des performances solides, un style élégant et une polyvalence inégalée. Comme son nom l'indique, la California Spider s'adressait directement à un segment particulier de la clientèle américaine de Ferrari : les jeunes passionnés fortunés à la recherche d'un véhicule de caractère aussi à l'aise sur route que sur piste.

Toute comme d'autres voitures de sport européennes hautes performances destinées au marché nord-américain, la California Spider se distinguait par des détails minimalistes qui ne laissaient rien au hasard : pare-brise incliné, capote légère repliable, sièges baquets et intérieur épuré totalement tourné vers l'expérience de conduite. La Carrozzeria Scaglietti s'est vu confier le travail de carrosserie et a transformé sa Berlinetta Tour de France de l'époque en un roadster deux places plus glamour et découvrable. Sous ses lignes sculptées dans l'acier et l'aluminium, la California cache le célèbre moteur V12 de trois litres conçu par Colombo pour Ferrari. Elle y associe un châssis convaincant, une boîte de vitesses à quatre rapports et des suspensions finement réglées.

Dans la droite ligne de l'objectif qu'on lui avait fixé, la California Spider a rapidement prouvé sa valeur en compétition et a remporté plusieurs victoires dans sa catégorie au Mans et à Sebring, ainsi que de nombreux succès en championnat SCCA B-production à travers les États-Unis. Parallèlement, le modèle a attiré toute une clientèle composée d'acteurs de premier plan, de playboys et de sportifs fortunés qui étaient ravis de s'afficher au volant d'une Ferrari le long de la Pacific Coast Highway californienne, ou sur la Côte d'Azur.

Entre 1957 et 1963, Ferrari n'a produit que 106 exemplaires de sa California Spider : 50 modèles originaux à châssis long (LWB) et 56 exemplaires de la variante ultérieure à châssis court (SWB). Aujourd'hui, ces voitures figurent encore parmi les Ferrari les plus admirées, les plus célèbres et les plus recherchées de toute la production. Leur palmarès en compétition, leurs lignes parfaites et l'héritage culturel qu'elles représentent sont unanimement salués.

Le magnifique exemplaire présenté ici, châssis numéro 0923 GT, est l'une des premières California Spider à châssis long. Il constitue un exemple parfait de ce modèle emblématique. Sorti d'usine en juillet 1958, il s'agissait du deuxième exemplaire de la production et seulement du troisième jamais produit, en incluant le prototype. Tout comme pour le reste des modèles du début de la production, la 0923 GT a été équipée du moteur V12 tipo 128C avec des culasses six trous, trois carburateurs Weber 36 DCL3 et un distributeur Magneti Marelli unique monté à l'arrière.

La carrosserie de cette California, fabriquée à la main par Scaglietti à Modène, en fait l'un des rares 38 exemplaires à empattement long livrés d'origine avec ses élégants phares carénés de Perspex, un détail très prisé des connaisseurs exigeants. Comme il s'agit d'un des premiers modèles produits, la 0923 GT partage de nombreux éléments de design avec la Berlinetta Tour de France fabriquée par Scaglietti à la même époque,

American clientele – young, affluent enthusiasts who desired a thoroughbred that was equally at home on road or track.

Like other high-performance European sports cars destined for the North American market, the California Spider featured purposeful, minimalist details: a raked windscreen, lightweight folding soft top, bucket seats, and a pared-down interior focused entirely on the driving experience. Carrozzeria Scaglietti was entrusted with the bodywork, transforming their contemporary Tour de France Berlinetta into a more glamorous, open two-seat roadster. Beneath its sculpted steel-and-aluminum bodywork lay Ferrari's renowned Colombo-designed three-liter V-12 engine, coupled with a robust chassis, four-speed gearbox, and finely tuned suspension.

Faithful to its original intent, the California Spider soon proved its mettle in competition, earning class victories at Le Mans and Sebring and achieving numerous SCCA B-production wins across the US. At the same time, the model attracted a clientele that included leading actors, playboys, and wealthy sportsmen who were content to be seen in a Ferrari while cruising California's Pacific Coast Highway or the French Riviera.

Between 1957 and 1963, Ferrari produced only 106 examples of the California Spider – 50 of the original long-wheelbase (LWB) variant and 56 of the later short-wheelbase (SWB) model. Today, these cars remain among the most admired, famous, and sought-after Ferraris of all time, prized for their blend of competition pedigree, aesthetic perfection, and cultural significance.

The magnificent example presented here, chassis 0923 GT, is one of the earliest long-wheelbase California Spiders built and is a quintessential example of this landmark model. Completed in July 1958, it was the second production example built and only the third ever produced, including the prototype. As with other early examples of the model, 0923 GT was equipped with the tipo 128C V-12 engine featuring six-port cylinder heads, three Weber 36 DCL3 carburetors, and a single, rear-mounted Magneti Marelli distributor.

The California's coachwork, hand built by Scaglietti in Modena, is one of just 38 long-wheelbase examples originally delivered with elegant Perspex-covered headlights, a feature preferred by discerning connoisseurs. In keeping with its early build sequence, 0923 GT displays numerous design cues shared with Scaglietti's contemporaneous Tour de France Berlinetta, including its single-piece side vents, taillamps, bumpers, and headlamp covers. These details lend the early California Spiders an especially restrained and purposeful aesthetic, one that captures the very essence of Ferrari's late-1950s style.

According to the research of Ferrari historian Marcel Massini, 0923 GT was originally finished in a traditional red livery and delivered new to Don Hampton of Palo Alto, California. A successful new car dealer and early advocate of European marques, Hampton founded the Imported Car Center, where he represented Citroën, Alfa Romeo, Fiat, and Lancia, among others. By 1960, he secured the rights to become Ferrari's exclusive agent for





notamment ses ventilations latérales monoblocs, ses feux arrière, ses pare-chocs et ses carénages de phares. Tous ces composants offrent aux premières California Spider une esthétique particulièrement sobre et résolue, qui capture toute l'essence du style de Ferrari de la fin des années 1950.

D'après les recherches menées par Marcel Massini, expert en Ferrari anciennes, la 0923 GT arborait une livrée rouge traditionnelle lorsqu'elle a été livrée neuve à Don Hampton, à Palo Alto, en Californie. Vendeur de voitures neuves prospère et adepte de la première heure des marques européennes, Hampton a fondé Imported Car Center pour représenter des marques telles que Citroën, Alfa Romeo, Fiat ou encore Lancia. En 1960, il est devenu l'agent exclusif de Ferrari dans le nord de la Californie. Il passait alors par Ferrari Representatives of California, à Hollywood, la société de John von Neumann (le distributeur de la marque sur la côte ouest), pour obtenir ses voitures. Également collectionneur passionné, Hampton possédait plusieurs Ferrari remarquables, dont une des premières 166 Touring Berlinetta.

En janvier 1966, Robert Lancaster, habitant de Sacramento, achète la 0923 GT et l'immatricule en Californie sous le numéro « BAW 119 ». Deux ans plus tard, elle arrive chez le célèbre collectionneur Marshall Mathews, basé à Woodside, qui la présentera au Pebble Beach Concours d'Elegance® en 1978. M. Mathews a conservé cette California Spider jusqu'au début des années 1980, puis l'a vendue au Dr Constantine M. Voyagis, un passionné de Ferrari habitant dans le luxueux quartier de Brentwood à Los Angeles. Le Dr Voyagis a soigneusement conservé cette Ferrari pendant plus d'une décennie, jusqu'en 1998. Elle a alors été vendue, par l'intermédiaire de Carey Kendall de Santa Barbara, à un collectionneur japonais.

Parmi les propriétaires suivants figurent notamment Patrick Smiekel, puis, en 1999, un éminent collectionneur basé au Royaume-Uni. Durant cette longue période, la 0923 GT a été exposée à l'occasion de certains des événements automobiles les plus prestigieux au monde, notamment le concours annuel du Ferrari Owners' Club au château de Broughton, le festival Goodwood Revival, le concours du Hurlingham Club et le concours Cartier Style et Luxe du Goodwood Festival of Speed.

En 2006, cette California Spider a bénéficié d'une restauration complète, incluant une peinture réalisée par Moto Technique, une sellerie confectionnée par Surrey Trimming et une révision mécanique prise en charge par les spécialistes de la marque GTO Engineering. Depuis, elle a obtenu sa certification Ferrari Classiche et a reçu son très convoité livre rouge, qui confirme que la 0923 GT conserve son châssis, sa carrosserie, son moteur et sa boîte de vitesses d'origine. La seule différence notable par rapport aux caractéristiques à sa sortie d'usine est son différentiel 508C, qui reste conforme au type.

En 2008, ce modèle est apparu en couverture du magazine Classic & Sports Car, pour illustrer un article élogieux de Mick Walsh. Celui-ci y déclarait que « les voitures de sport découvrables n'ont jamais été aussi glamour que la sublime 250 GT California Spider ».

Northern California, sourcing cars through West Coast distributor John von Neumann's Ferrari Representatives of California in Hollywood. Hampton was also a passionate collector, owning several notable Ferraris, including an early 166 Touring Berlinetta.

In January 1966, 0923 GT was acquired by Robert Lancaster of Sacramento and registered in California as "BAW 119." Two years later, it passed to noted Woodside-based collector Marshall Mathews, who presented the car at the 1978 Pebble Beach Concours d'Elegance®. Mr. Mathews retained the California Spider until the early 1980s, when it was sold to Dr. Constantine M. Voyagis, a Ferrari enthusiast residing in the exclusive Brentwood enclave of Los Angeles. Dr. Voyagis cherished the Ferrari for over a decade, keeping it until 1998, when it was sold via Carey Kendall of Santa Barbara to a Japanese collector.

Subsequent owners included Patrick Smiekel, followed in 1999 by a prominent UK-based collector. During this long-term ownership, 0923 GT was exhibited at some of the world's most prestigious motoring events, including the Ferrari Owners' Club Annual Concours at Broughton Castle, the Goodwood Revival, the Hurlingham Club concours, and the Cartier Style et Luxe concours at the Goodwood Festival of Speed.

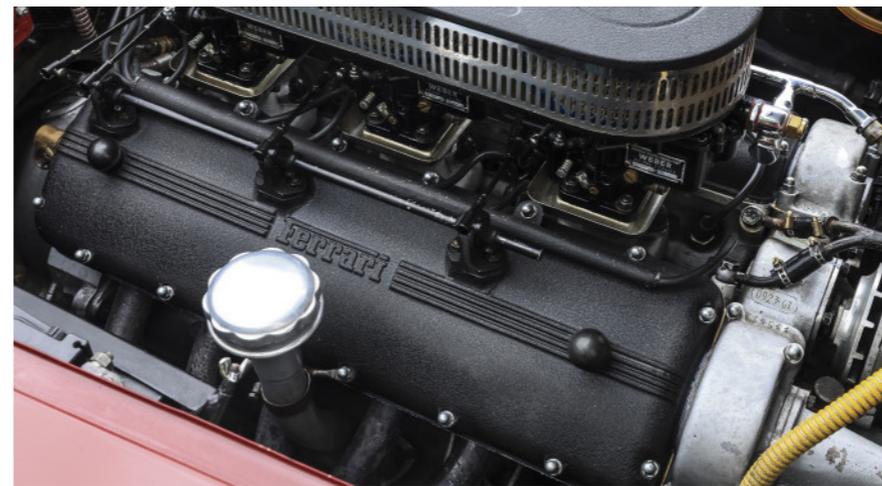
In 2006, the California Spider underwent an extensive restoration, with paintwork by Moto Technique, upholstery by Surrey Trimming, and a mechanical overhaul by marque specialists GTO Engineering. It has since been certified by Ferrari Classiche and issued the coveted Red Book, confirming that 0923 GT retains its original chassis, body, engine, and gearbox. The only notable deviation from factory specification is its correct-type 508C differential.

In 2008, the car was prominently featured on the cover of *Classic & Sports Car* magazine, accompanied by Mick Walsh's glowing feature article declaring, "Open sports cars don't come any more glamorous than the sublime 250 GT California Spider."

Since 2008, 0923 GT has resided in a private collection comprising some of the world's most exclusive coachbuilt and one-off Ferraris. Under current ownership, it has participated in a number of prestigious driving tours, including the Corthay-Groupe Edmond de Rothschild Excellence Run, the Italia Classica Ferrari Gran Tour, the privately organized Le 250 Tornano a Casa, and several editions of Ferrari's Cavalcade Classiche. It has also been displayed at Salon Privé in both 2014 and 2017, further underscoring its dual-purpose nature.

Expertly maintained since its restoration and prepared for both touring and concours exhibition, 0923 GT represents an exceptional opportunity to acquire one of the finest surviving examples of the original, long-wheelbase California Spider – the purest and most elegant iteration of this celebrated Ferrari model.

Accompanied by Marcel Massini's detailed report, copies of the factory build sheets, and an extensive documentation file including California registration records dating



LOT 31



Depuis 2008, la 0923 GT fait partie d'une collection privée qui réunit certaines des Ferrari de carrossiers et des modèles uniques les plus exclusifs au monde. Son propriétaire actuel l'a fait participer à différents circuits de prestige, notamment le Corthay-Groupe Edmond de Rothschild Excellence Run, l'Italia Classica Ferrari Gran Tour, l'événement privé Le 250 Tornano a Casa, et plusieurs éditions de la Cavalcade Classiche de Ferrari. Elle a également été exposée au Salon Privé en 2014 et en 2017, témoignage supplémentaire de sa double vocation.

Entretenu à la perfection depuis sa restauration et aussi bien préparée pour les sorties que pour les concours, la 0923 GT offre une occasion exceptionnelle d'acquérir l'un des plus beaux exemplaires encore existants de la California Spider originale à châssis long, l'incarnation la plus pure et la plus élégante de ce célèbre modèle Ferrari.

Le dossier de vente inclut un rapport détaillé de Marcel Massini, des copies des fiches de montage de l'usine et une documentation complète comprenant les registres d'immatriculation californiens remontant à 1966. Le numéro de châssis 0923 GT figure également dans les ouvrages de référence sur ce modèle, y compris *The Spyder California* de George M. Carrick et *Ferrari Spyder California* de Stanley Nowak. Certifiée par Ferrari Classiche, dotée des désirables phares carénés et bénéficiant d'un historique largement documenté qui remonte aux premiers collectionneurs pionniers de Californie, la 0923 GT constitue un exemple exceptionnel et magnifiquement préservé d'une voiture qui a véritablement défini l'âge d'or de Ferrari.

Fidèle admirateur de cette extraordinaire California Spider depuis de nombreuses années, Gooding Christie's est fier de présenter la 0923 GT, une machine exceptionnelle qui incarne tout l'art, tout le génie technique et toute l'esthétique intemporelle de la voiture de sport découvrable la plus légendaire de Ferrari.

back to 1966, chassis 0923 GT is also documented in the definitive references on the model, including George M. Carrick's *The Spyder California* and Stanley Nowak's *Ferrari Spyder California*. Certified by Ferrari Classiche, clothed in desirable covered-headlight coachwork, and boasting a well-documented provenance that traces back to California's pioneering collectors, 0923 GT stands as a genuine and beautifully preserved example of the model that defined Ferrari's golden era.

Having known and admired this extraordinary California Spider for many years, Gooding Christie's is proud to present 0923 GT – an exceptional automobile that encapsulates the artistry, engineering brilliance, and enduring allure of Ferrari's most legendary open sports car.



1958 FERRARI 250 GT LWB CALIFORNIA SPIDER

LOT 31

1993 VENTURI 400 TROPHY

€350,000–€450,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
VKCHL61193CE0066

without reserve

VIN. VKCHL61193CE0066

LEARN MORE

Fondée à Monaco en 1984 par les ingénieurs Claude Poiraud et Gérard Godfroy, la marque Venturi s'est donné pour mission de créer un véritable modèle de grand tourisme français, capable de défier les modèles contemporains de marques telles qu'Aston Martin, Ferrari et Porsche. Parmi ses réalisations les plus marquantes figure le programme 400 Trophy, une initiative remontant aux débuts de l'entreprise et conçue avec Stéphane Ratel, qui deviendra plus tard l'architecte du championnat FIA GT et dessinera le paysage mondial moderne des championnats GT. Lancé en 1992, le Venturi Gentlemen Drivers Trophy proposait un championnat clé en main monomarque. Bâtie autour d'une 400 Trophy conçue sur mesure, cette compétition s'est disputée pendant quatre saisons.

La 400 Trophy a ensuite servi de base technique à la 400 GT, l'une des voitures de production françaises les plus avancées et les plus performantes de son époque. Il s'agissait également de la première voiture de route au monde à être équipée en série de freins en carbone, avec six ans d'avance sur Mercedes-Benz. Seules 72 versions Trophy ont été construites. Avec seulement 1 200 kg sur la balance grâce à une coque en composite de carbone de pointe, et un puissant moteur V6 biturbo

Founded in Monaco in 1984 by engineers Claude Poiraud and Gérard Godfroy, Venturi set out to create a truly French "Grand Tourisme" capable of challenging contemporaries from Aston Martin, Ferrari, and Porsche. Among the marque's most compelling achievements was the 400 Trophy program, an early racing initiative conceived with Stéphane Ratel – later the architect of the FIA GT Championship and the modern global GT racing landscape. Launched in 1992, the Venturi Gentlemen Drivers Trophy offered a turnkey, one-make championship built around the bespoke 400 Trophy and ran for four competitive seasons.

The 400 Trophy formed the technical foundation for the later 400 GT, one of the most advanced and highest-performing French production cars of its era. It was also the first road car in the world to feature carbon brakes as standard – predating their use by Mercedes-Benz by six years. Only 72 Trophy cars were built, each combining an advanced carbon composite body shell weighing just 1,200 kg with a potent 407 hp twin-turbo V-6, reflecting the marque's uncompromising commitment to performance engineering.

Completed in 1993, chassis 0066 is one of the final Trophy cars and

À RETENIR

Seulement 72 Venturi Trophy construites

A couru pendant deux saisons le Venturi Gentlemen Drivers Trophy

Capot, pare-chocs, phares escamotables et jantes en magnésium OZ conformes à la spécification GT

Moins de 5 500 km parcourus depuis la sortie d'usine, modèle converti pour la route et ayant été récemment révisé par DK Engineering en 2024

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V6 biturbo de 2 975 cm³

Injection électronique

407 ch à 6 200 tr/min

Boîte-pont à 5 vitesses Sadev

Freins à disque en carbone-céramique aux 4 roues

Suspensions indépendantes à ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière avec double triangulation

HIGHLIGHTS

One of Only 72 Venturi Trophy Cars Built

Raced for Two Years in the Venturi Gentlemen Drivers Trophy

Fitted with GT-Specification Hood, Bumper, Pop-Up Headlamps, and OZ Magnesium Wheels

Less than 5,500 Km from New, Road Converted by Venturi, and Freshly Serviced by DK Engineering in 2024

SPECIFICATIONS

2,975 CC Twin-Turbocharged V-6 Engine

Electronic Fuel Injection

407 BHP at 6,200 RPM

5-Speed Sadev Transaxle

4-Wheel Carbon Ceramic Disc Brakes

Front and Rear Independent Coil-Spring Suspension with Double Wishbones



de 407 ch pour les propulser, ces voitures illustrent l'engagement sans compromis de la marque en faveur de l'ingénierie au service de la performance.

Sorti d'usine en 1993, le châssis 0066, l'une des dernières Trophy produites, a été livré neuf au pilote français Francis Andriveau. Cette voiture a disputé deux saisons complètes du Gentlemen Drivers Trophy en 1993 et 1994 avant de revenir à l'usine pour le programme exclusif de conversion routière de Venturi, réservé aux seuls détenteurs de modèles de la marque. Moins de 10 exemplaires auraient été convertis, et chacun pouvait recevoir une configuration personnalisée suivant une série d'options proposées par l'usine.

Le châssis 0066 a reçu l'un des ensembles de mises à niveau les plus complets, comprenant le capot et les pare-chocs de la version GT, des blocs de phares escamotables, des portes modifiées avec vitres électriques en remplacement des modèles coulissants de compétition, et une coque arrière modifiée intégrant des emplacements de clignotants visibles sur les côtés. Les roues OZ Futuras de course installées d'origine ont été remplacées par des jantes légères OZ Magnesio à cinq branches. L'habitacle a lui aussi été amélioré avec la climatisation et des sièges baquets Recaro SPG, tandis que l'arceau de sécurité interne complet a été conservé, ce qui est très rare. Seuls deux modèles Trophy convertis pour la route auraient conservé cette caractéristique.

Après sa conversion, la 0066 est arrivée à Gabriac, chez un pilote français de courses de côte, même si elle n'a jamais été utilisée en compétition. Elle est ensuite passée entre les mains d'un autre passionné français avant son acquisition par le propriétaire actuel en 2020. Les factures d'un entretien complet réalisé par DK Engineering en 2024 figurent dans les documents joints à la vente. Magnifique dans sa livrée d'époque et avec moins de 5 500 km d'origine, cette rare 400 Trophy est une voiture exceptionnelle qui associe un historique en sport automobile d'époque, un faible kilométrage et des possibilités d'utilisation routière validées par l'usine. Elle offre une occasion de plus en plus rare d'acquérir l'une des créations les plus technologiques et exclusives de Venturi.

was delivered new to French driver Francis Andriveau. It contested two full seasons of the Gentlemen Drivers Trophy in 1993 and 1994 before returning to the factory for Venturi's exclusive road-conversion program, offered only to existing owners. Fewer than 10 examples are believed to have been converted, each individually configured through a factory options scheme.

Chassis 0066 received one of the most extensive upgrade packages, including the GT-specification hood and bumper, pop-up headlamp assemblies, revised doors with electric windows in place of the sliding competition units, and a modified rear clamshell incorporating side-visible indicator recesses. Lightweight OZ Magnesio five-spoke wheels replaced the original racing OZ Futuras. The cabin was enhanced with air-conditioning and Recaro SPG bucket seats, while – most unusually – the full internal roll cage was retained. Only two road-converted Trophy cars are known to have preserved this feature.

Following its conversion, 0066 passed to a French hill climb driver in Gabriac, though it was never used competitively, and later to another French enthusiast before acquisition by the current owner in 2020. A comprehensive service performed by DK Engineering in 2024 is documented in the accompanying invoices. Presenting beautifully in its period-correct livery and showing less than 5,500 km from new, this rare 400 Trophy offers an exceptional blend of period motorsport provenance, low mileage, and factory-sanctioned road usability – an increasingly scarce opportunity to acquire one of Venturi's most advanced and exclusive creations.



1993 VENTURI 400 TROPHY

LOT 32

1976 PORSCHE 911 TURBO 3.0

€200,000–€250,000

CHÂSSIS N° 9306800074

MOTEUR N° 6860099

CHASSIS NO. 9306800074

ENGINE NO. 6860099

[LEARN MORE](#)

Après sa domination dans la catégorie Can-Am au cours des saisons 1972 et 1973, Porsche a décidé d'appliquer à ses modèles routiers de production le savoir-faire durement acquis sur la piste en matière de turbocompression. Dévoilée au Salon de l'Automobile de Paris en 1974, la Type 930 ouvrait un nouveau chapitre audacieux de l'histoire des performances chez Porsche. Avec son moteur six cylindres à plat turbocompressé de 3,0 litres, ses ailes élargies, ses suspensions améliorées et son aileron arrière légendaire en forme de « queue de baleine », la 930 est immédiatement reconnaissable. Aussi exaltante qu'exigeante à conduire, elle constituait la référence de son époque en matière de performance et pouvait passer de 0 à 100 km/h en moins de six secondes puis tutoyer les 250 km/h en vitesse de pointe.

De couleur Blanc Grand Prix associée à un intérieur en cuir cannelle, cette Porsche 930 de 1976 fait partie des 520 exemplaires du premier millésime destinés au marché américain et construits entre septembre 1975 et juillet 1976. Spécialement commandée par l'avocat de Los Angeles Ronald M. Resch aux établissements Porsche-Audi de Ralph Cutright à Santa Monica le 27 août 1975, ce modèle se distingue par une mention sur la facture de commande originale indiquant qu'il s'agit de la

Following its domination of the Can-Am racing series in 1972 and 1973, Porsche applied its hard-won turbocharging expertise from the track to road-going production. Unveiled at the 1974 Paris Motor Show, the Type 930 represented a bold new chapter in Porsche performance. Its 3.0-liter turbocharged flat-six engine, widened wheel arches, uprated suspension, and signature “whale tail” rear spoiler made it instantly recognizable. Both thrilling and demanding to drive, the 930 delivered benchmark performance for its era, accelerating from 0–60 mph in under six seconds and reaching a top speed of around 155 mph.

Finished in Grand Prix White over a Cinnamon leather interior, this 1976 Porsche 930 is among 520 first-year examples built for the US market between September 1975 and July 1976. Specially ordered by Los Angeles attorney Ronald M. Resch through Ralph Cutright Porsche-Audi in Santa Monica on August 27, 1975, the car is distinguished on its original ordering invoice as the first 930 ordered for American delivery. Equipped with a host of desirable options, the invoice lists Recaro sport seats, limited-slip differential, 1.5 hp starter motor, electric sunroof, Becker Mexico cassette stereo, and wider 8- and 9-inch Fuchs alloy wheels, for an estimated total price of \$27,972.

Certificat de propriété américain

US title

À RETENIR

La première Porsche de route turbocompressée produite en série

Un des premiers exemplaires, moteur 3 litres, couleur Blanc Grand Prix assortie des emblématiques décalcomanies « Turbo »

Vendu avec documentation, outils, cric, certificat d'authenticité Porsche, et un important dossier

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres turbocompressé, arbre à cames en tête, type 930/50 de 2 994 cm³

Injection Bosch K-Jetronic

Turbocompresseur KKK

260 ch à 5 500 tr/min

Boîte-pont manuelle à 4 vitesses

Freins à disque ventilés aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Early Three-Liter Example
Finished in Grand Prix White with Iconic Turbo Graphics

Highly Original, Well-Preserved Example with Long-Term California Ownership

Desirably Equipped with Sport Seats, Limited-Slip Differential, and Electric Sunroof

Accompanied by Books, Tools, Jack, Porsche COA, and Extensive Documentation

SPECIFICATIONS

2,994 CC Type 930/50 SOHC
Turbocharged 6-Cylinder Engine

Bosch K-Jetronic Fuel Injection

Single KKK Turbocharger

260 BHP at 5,500 RPM

4-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension with Torsion Bars



première 930 commandée pour une livraison aux États-Unis. La facture détaille la liste des nombreuses options particulièrement désirables : sièges sport Recaro, différentiel à glissement limité, démarreur de 1,5 ch, toit ouvrant électrique, chaîne stéréo à cassettes Becker Mexico et jantes en alliage Fuchs plus larges de 8 et 9 pouces. Le prix total estimé s'élevait à 27 972 dollars.

Bien qu'elle fasse figure de première 930 commandée pour le marché américain, la production a été retardée en raison de cette configuration si particulière, et elle a finalement été livrée le 6 février 1976. Prise en charge par l'importateur Volkswagen Porsche Audi pour la région ouest des États-Unis, à Culver City, en Californie, elle est partie d'Allemagne en janvier 1976 et a été livrée neuve à M. Resch le mois suivant. Celui-ci était tellement impatient qu'il avait déjà obtenu une immatriculation californienne personnalisée, « 930 », avant même la livraison. Ce détail est confirmé dans une lettre du California Department of Motor Vehicles qui figure dans le dossier de vente.

M. Resch aurait conservé et soigneusement entretenu la voiture jusqu'en 1997 environ. À cette date, elle a été vendue à la famille propriétaire de la célèbre boutique d'équipements de plein air The Grant Boys, située à Costa Mesa, en Californie. Cette 930 est ensuite passée entre les mains de Michael Maclaran, à Yorba Linda, en Californie. Vendue en 2015, elle a été confiée au garage spécialiste Porsche Jakob, à North Vancouver. Le moteur a alors été sorti du châssis et reconstruit, la boîte de vitesses inspectée et révisée, et de nouveaux pneus Michelin TB5 ont été montés sur ses jantes Fuchs d'origine spécialement commandées. En 2017, cette 930 a été vendue et exportée vers l'Allemagne. Elle a depuis été transmise à un autre propriétaire.

Encore dans un état très proche de l'origine, et bien conservée, cette 930 3 litres particulièrement désirable est accompagnée d'un dossier et d'équipements exceptionnels remontant jusqu'à sa livraison – y compris des documents d'usine, des factures, des correspondances, un certificat d'authenticité Porsche, des notices, des outils et deux jeux de plaques « 930 » personnalisées. Ce modèle, l'une des premières 930 turbo produites pour le marché américain, marque un tournant dans l'évolution de Porsche, qui a infusé sa domination sur la piste à cette routière aux performances légendaires.

Although identified as the first 930 ordered for the US market, the car's special-order configuration resulted in delayed completion and delivery on February 6, 1976. Processed through Volkswagen Porsche Audi of America's Western Region in Culver City, California, it was shipped from Germany in January 1976 and delivered new to Mr. Resch the following month. Such was his anticipation that he secured personalized California license plates reading "930" even before taking delivery – a detail confirmed by a letter from the California Department of Motor Vehicles included in the file.

Mr. Resch reportedly retained and carefully preserved the car until about 1997, when it was sold to the family behind The Grant Boys, a well-known Costa Mesa, California retailer of outdoor gear. Later owned by Michael Maclaran of Yorba Linda, California, the 930 was sold in 2015 and entrusted to Jakob's Porsche of North Vancouver, where the engine was removed and rebuilt, the gearbox inspected and serviced, and new Michelin TB5 tires mounted on its original special-order Fuchs wheels. In 2017, this 930 was sold and exported to Germany, and has since passed to one additional owner.

Remaining in largely original, well-preserved condition, this desirable three-liter 930 is accompanied by an exceptional trove of documentation and delivery equipment – including factory records, invoices, correspondence, a Porsche Certificate of Authenticity, books, tools, and two sets of personalized "930" plates. As one of the earliest US-market Turbos produced, it stands as a landmark in Porsche's evolution from racing dominance to road-going performance icon.



1976 PORSCHE 911 TURBO 3.0

LOT 33

1958 ASTON MARTIN DB MK III SALOON

€300,000–€400,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR
TICKFORD

CHÂSSIS N° AM300/3/1566
MOTEUR N° DBA/1193

without reserve

COACHWORK BY TICKFORD

CHASSIS NO. AM300/3/1566
ENGINE NO. DBA/1193

[LEARN MORE](#)

L'Aston Martin Mk III a été un modèle clé pour la marque, puisque c'est avec lui qu'est apparu le nouveau traitement de la calandre dit à « nez ouvert » qui définit son identité depuis. Immédiatement reconnaissable et toujours recherchée par les collectionneurs, la Mk III est particulièrement rare en conduite à gauche.

La voiture présentée ici, châssis n° 1566, est un exemplaire particulièrement séduisant qui a été livré neuf à Paris à son propriétaire d'origine par l'intermédiaire du Garage Mirabeau. Le dossier contient une copie du registre de fabrication d'usine d'Aston Service Dorset confirmant que l'acheteur, M. Delannoy, a reçu cette Aston dans la combinaison de couleurs intemporelle Moonbeam Grey (gris) avec un intérieur cuir rouge contrasté. Selon une lettre d'Aston Service Dorset, cette Mk III fut mise en configuration DBB en 1960. Elle est ensuite partie pour l'Autriche, où elle a participé à l'Ennstal-Classic. Elle a également été présentée au Salon Privé au Royaume-Uni. Elle accompagne son propriétaire actuel depuis 2018.

Aujourd'hui, cette voiture est désormais magnifique, grâce à des rénovations commandées par des propriétaires successifs soigneux, la plus récente étant un retapisage des magnifiques cuirs rouges réalisé par Aston Martin Works.

The Aston Martin Mk III is a seminal model for the marque, introducing the revised "open nose" grille treatment that has defined its identity ever since. Instantly recognizable and consistently prized by collectors, the Mk III is particularly rare in left-hand-drive form.

Presented here is a truly exquisite example, chassis 1566, which was delivered new in Paris via Garage Mirabeau to its original owner. An accompanying copy of the factory build record from Aston Service Dorset confirms that the buyer, M. Delannoy, received this Aston in the timeless combination of Moonbeam Grey with a contrasting red leather interior. According to a letter from Aston Service Dorset, the Mk III was upgraded to DBB specification in 1960. The car later spent time in Austria, where it participated in the Ennstal-Classic, and it was also shown at Salon Privé in the UK. It has been with the present custodian since 2018.

Today, the car presents in superb condition following refurbishments carried out under successive caring ownerships, including, most recently, a retrim in rich red hides performed by Aston Martin Works.

Desirably specified and undeniably elegant, this is a particularly special DB Mk III worthy of close consideration.

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certificate

À RETENIR

Exemplaire parisien d'origine avec conduite à gauche ; moteur « matching numbers »

Préparation en 1960 selon les caractéristiques du moteur DBB, attestée par une lettre d'Aston Service Dorset

Un modèle utilisable et populaire pour les rallyes et les tours de véhicules anciens

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 2 922 cm³, double arbre à cames en tête

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque avant, freins à tambour Alfin arrière

HIGHLIGHTS

Original Parisian Left-Hand-Drive-Delivery Example; Retains Matching-Numbers Engine

Upgraded in 1960 to DBB Engine Specifications per Aston Service Dorset Letter

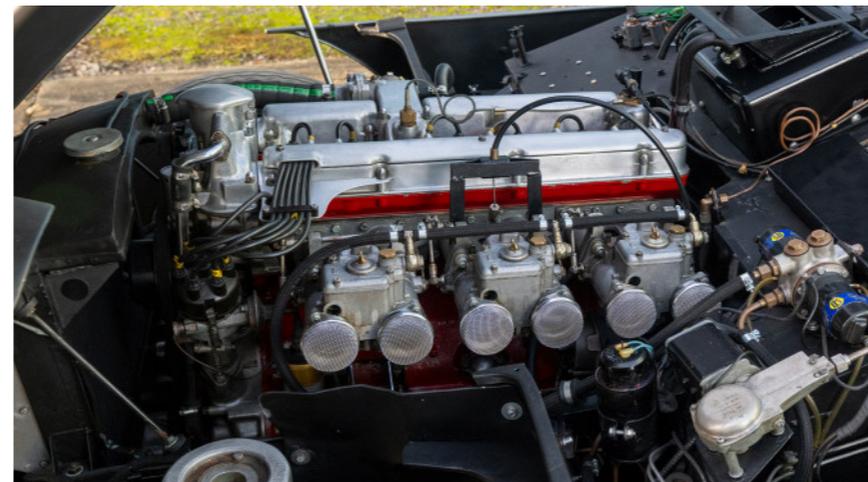
A Usable and Popular Model for Retrospective Rallies and Tours

SPECIFICATIONS

2,922 CC DOHC Inline
6-Cylinder Engine

4-Speed Manual Gearbox

Front Disc, Rear Alfin Drum
Brakes



1938 TALBOT-LAGO T150-C-SS TEARDROP COUPE

€6,500,000–€7,500,000

CARROSSERIE PAR
FIGONI ET FALASCHI

CHÂSSIS N° 90112

COACHWORK BY
FIGONI ET FALASCHI

CHASSIS NO. 90112

[LEARN MORE](#)

Peu d'automobiles peuvent incarner l'esprit artistique et culturel de la France d'avant-guerre aussi bien que la Talbot-Lago T150-C-SS « Goutte d'eau ». La Goutte d'eau, comme elle fut appelée plus tard, est issue de la collaboration réussie d'Anthony Lago et Joseph Figoni. Ces deux émigrés d'origine italienne ont contribué à façonner l'exubérant paysage automobile parisien des années 1930. Leur partenariat a donné naissance à un petit nombre de grandes voitures de sport, qui associaient des solutions technologiques de pointe et des carrosseries sculpturales. Parmi elles, les plus spectaculaires sont incontestablement les coupés carrossés par Figoni et Falaschi, qui constituent encore aujourd'hui certaines des automobiles les plus célèbres jamais créées.

Antonio Franco Lago, né à Venise en 1893, était un personnage charismatique et déterminé qui a commencé sa carrière dans la vente d'automobiles à Londres durant les années 1920. En 1933, il a repéré une opportunité formidable chez un constructeur automobile français en difficulté, Automobiles Talbot-Darracq S.A., dont le siège était à Suresnes, près de Paris. La société, alors filiale de Sunbeam-Talbot-Darracq, était au bord de la faillite. À l'issue de négociations audacieuses et stratégiquement habiles, Lago a pris le contrôle de la marque et a

Few automobiles embody the artistic and cultural spirit of prewar France as completely as the Talbot-Lago T150-C-SS "Goutte d'Eau." The Teardrop, as it later came to be known, emerged from the inspired collaboration of Anthony Lago and Joseph Figoni – Italian-born émigrés who helped define the exuberant Parisian automotive landscape of the 1930s. Their partnership produced a small number of grand sporting cars that blended advanced engineering with sculptural coachwork, and none more dramatically than the Figoni et Falaschi-bodied coupes that remain among the most celebrated automotive designs ever created.

Antonio Franco Lago, born in Venice in 1893, was a charismatic and determined figure who built his early career in the London motor trade during the 1920s. By 1933, he had identified a remarkable opportunity in the ailing French automaker Automobiles Talbot-Darracq S.A., headquartered in Suresnes outside Paris. The company – by then a subsidiary of Sunbeam-Talbot-Darracq – was on the brink of collapse. Through bold and strategically deft negotiations, Lago secured control of the marque and immediately began shaping a new identity for Talbot. His vision centered on elegant road cars, competitive racing machines, and high-quality engineering that would reassert France's standing in

Certificat de propriété américain
Formulaire suisse 13.20 A

US title
Swiss Form 13.20 A

À RETENIR

Fantastique exemplaire de l'une des plus grandes automobiles françaises de tous les temps

Châssis T150-C-SSS haute performance dérivé de la course

Goutte d'eau Modèle New York incontestable ; considéré comme le chef-d'œuvre de Joseph Figoni

Exposée aux Concours d'Élégance de Bruxelles, Paris, et Deauville en 1939

Première de sa catégorie à Pebble Beach et « Best of Show » à Meadow Brook

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 3 996 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Stromberg

140 ch à 4 100 tr/min

Boîte de vitesses Wilson à 4 rapports et présélecteur

Freins mécaniques à tambour aux quatre roues

Suspension avant indépendante avec triangle supérieur et ressort à lames semi-elliptique transversal inférieur

HIGHLIGHTS

Extraordinary Example of One of the All-Time Great French Automobiles

Features a Race-Derived, High-Performance T150-C-SS Chassis

Definitive *Modèle New York* Teardrop; Regarded as Joseph Figoni's Masterpiece

Displayed at the Brussels, Paris, and Deauville Concours d'Élégance in 1939

Awarded First in Class at Pebble Beach and Best of Show at Meadow Brook

SPECIFICATIONS

3,996 CC OHV Inline 6-Cylinder Engine

Three Stromberg Carburetors

140 BHP at 4,100 RPM

4-Speed Wilson Preselector Gearbox

4-Wheel Mechanical Drum Brakes

Front Independent Suspension with Upper Wishbone and Lower Transverse Semi-Elliptical Leaf Spring



LOT 35

immédiatement commencé à façonner une nouvelle identité pour Talbot. Sa vision était axée sur des voitures de route élégantes, des machines de course compétitives et une ingénierie de haute qualité réaffirmant la position de la France sur un marché européen du luxe de plus en plus sophistiqué.

C'est au salon de Paris en 1934 que Lago fit son premier grand coup d'éclat avec le lancement du prototype T150 Grand Sport. Cette voiture mettait en valeur toutes les forces combinées de sa société remise en ordre de marche : une carrosserie élégante dessinée par Joseph Figoni, un robuste moteur six cylindres en ligne conçu par Walter Becchia, et une boîte de vitesses innovante Wilson à présélecteur, une transmission de pointe fluide dont Lago détenait les droits. Déterminé à susciter davantage l'intérêt du public, Lago s'est tourné vers le sport automobile. Les modèles de compétition T150-C, construits pour la nouvelle formule quatre litres de l'ACF lancée en 1936, se révélèrent rapidement redoutables avec des pilotes talentueux tels que René Dreyfus et Luigi Chinetti, ce qui a contribué à renforcer le prestige de la marque.

En 1936, au salon de Paris, Lago présenta sa sportive routière ultime : la T150-C-SS. Cette version « Super Sport » à empattement court reposait sur un châssis bas reprenant largement la formule des voitures de compétition de la marque. Le capot abritait un six cylindres en ligne de quatre litres développant 140 ch grâce à trois carburateurs et une culasse hémisphérique légère en alliage, ce qui permettait des performances considérables pour l'époque. Le châssis intégrait des suspensions avant indépendantes à ressorts à lame transversaux, un essieu arrière suspendu, des roues à rayons Rudge à écrou central « knock-off », un système de lubrification centralisé et un réservoir de carburant volumineux de 120 litres, adapté aussi bien aux voyages qu'aux courses d'endurance. Avec un châssis nu commercialisé au prix de 78 000 francs, la T150-C-SS destinait clairement la marque Talbot-Lago aux élites, et rivalisait avec des modèles contemporains tels que la Bugatti Type 57S et l'Alfa Romeo 8C 2900.

Extrêmement peu de châssis T150-C-SS ont été produits entre 1937 et 1939. Ils étaient destinés à recevoir des carrosseries sur mesure réalisées par les carrossiers européens les plus célèbres. Néanmoins, les exemplaires les plus spectaculaires et mémorables étaient issus des ateliers de Figoni et Falaschi.

Joseph Figoni, dont la famille avait émigré dans la banlieue ouvrière de Boulogne-sur-Seine depuis le nord de l'Italie, avait perfectionné son art chez Lavocat et Marsaud avant de fonder sa propre entreprise de carrosserie en 1923. Ses premiers travaux étaient axés sur des carrosseries légères et sportives, mais c'est au début des années 1930 que la réputation de Figoni a explosé. Fruits d'un partenariat avec l'influent concessionnaire Alfa Romeo Luigi Chinetti, les 8C 2300 carrossées par Figoni triomphèrent au Mans en 1932 et 1933. Son alliance avec Anthony Lago à partir de 1934 a encore augmenté sa visibilité, même si des contraintes financières limitaient la taille de ses activités.

Les choses ont changé en 1935, lorsqu'il s'est associé avec le financier italien Ovidio

the increasingly sophisticated European luxury market.

Lago's first major statement came at the 1934 Paris salon with the debut of the T150 Grand Sport prototype. The car showcased the combined strengths of the revitalized firm: sleek coachwork styled by Joseph Figoni, a robust inline six-cylinder engine engineered by Walter Becchia, and the innovative Wilson preselector gearbox – an advanced and smooth-shifting transmission for which Lago held the patent rights. Determined to amplify public interest, Lago turned to motorsport. The T150-C competition cars, built for the ACF's new four-liter formula introduced for 1936, quickly proved formidable under talented drivers such as René Dreyfus and Luigi Chinetti, further raising the marque's profile.

At the 1936 Paris salon, Lago introduced his ultimate road-going sports car: the T150-C-SS. This “Super Sport” variant featured a short-wheelbase, low-slung frame closely related to the company's competition cars. Under the hood lay a four-liter, 140 hp inline six with three carburetors and a lightweight alloy hemispherical head, providing substantial performance for the era. The chassis incorporated independent transverse leaf front suspension, an underslung rear axle, Rudge knock-off wire wheels, a single-shot lubrication system, and a capacious 120-liter fuel tank suitable for both touring and endurance competition. Offered as a bare chassis priced at 78,000 francs, the T150-C-SS positioned Talbot-Lago squarely among the elite, rivaling contemporaries such as the Bugatti Type 57S and Alfa Romeo 8C 2900.

An extremely limited number of T150-C-SS chassis were produced between 1937 and 1939. They were intended for bespoke coachwork from Europe's most celebrated coachbuilders, but the most arresting and memorable examples were those shaped by Figoni et Falaschi.

Joseph Figoni, whose family emigrated from northern Italy to the working-class suburb of Boulogne-sur-Seine, had honed his craft at Lavocat et Marsaud before founding his own coachbuilding atelier in 1923. His early work emphasized lightweight, sporting bodies, but it was in the early 1930s that Figoni's reputation blossomed. In partnership with the influential Alfa Romeo concessionaire Luigi Chinetti, Figoni-bodied 8C 2300s triumphed at Le Mans in 1932 and 1933. His alliance with Anthony Lago beginning in 1934 broadened his exposure, though his small operation was limited by financial constraints.

This changed in 1935, when Italian financier Ovidio Falaschi became his business partner. Although Falaschi served solely as the enterprise's financial backbone, the partnership allowed Figoni the freedom to experiment boldly with form, proportion, and aerodynamics. The carrosserie's golden era soon followed. Figoni's 1936 Delahaye Roadster, inspired by the sinuous illustrations of automotive artist Géo Ham, signaled a radical shift in French styling – embracing voluminous pontoon fenders, flowing beltlines, and a sculptural purity that heralded a new age of streamline design.

Figoni's most lasting masterpiece, however, was his aerodynamic coupe. Known internally



LOT 35



Falaschi. Bien que la participation de Falaschi dans l'entreprise n'ait été que financière, ce partenariat a donné à Figoni la liberté d'expérimenter audacieusement avec les formes, les proportions et l'aérodynamique. Sa carrosserie a alors rapidement connu un véritable âge d'or. La Delahaye Roadster de 1936 de Figoni, inspirée par les illustrations tout en courbes de l'artiste automobile Géo Ham, a marqué un changement radical dans le style français : les garde-boue volumineux, les lignes de caisse filantes et la pureté sculpturale annonçaient une nouvelle ère de design fluide.

Le chef-d'œuvre le plus durable de Figoni fut cependant son coupé aérodynamique. Appelé Faux Cabriolet en interne mais plus connu aujourd'hui à travers le monde sous le nom de Goutte d'eau, cette forme étonnante représentait le sommet du design automobile français des années 1930. Entre 10 et 12 exemplaires ont été construits pour des châssis de T150-C-SS, en deux versions distinctes : le Coupé Jeancart tri-corps, nommé d'après son premier client, et le Modèle New York bi-corps, présenté au Salon international de l'automobile de New York en 1937.

La voiture proposée ici, châssis n° 90112, est largement considérée comme l'une des plus belles et distinctives de tous les modèles Goutte d'eau de Figoni et Falaschi. Inscrite dans les archives du carrossier sous la commande n° 681, sa carrosserie correspond aux caractéristiques du Modèle New York. Terminée en mai 1938, elle a quitté les ateliers de Figoni dans une superbe livrée Noir Iris. D'après les registres, son premier propriétaire était un certain M. Toussaint, directeur du Casino de Namur en Belgique, une destination idéale et glamour pour une voiture d'une telle élégance.

Comme on peut le lire dans l'ouvrage de référence signé Richard Adatto *De la Passion à la Perfection*, la 90112 a fait plusieurs apparitions remarquées dans des concours durant ses premières années. Elle a été présentée au Concours d'Élégance de Bruxelles en 1939, puis, au cours du printemps cette même année, elle a été exposée au Concours d'Élégance de l'Auto en Paris, inscrite sous le numéro 35 et présentée par l'actrice suisse Myno Burney. À l'occasion de cet événement, la voiture arborait des pneus blancs Dunlop, elle remporta le grand prix des coupés aérodynamiques. Le 14 juillet 1939, elle a été exposée à nouveau à Deauville.

Au déclenchement de la guerre et en raison de l'invasion allemande de la Belgique en mai 1940, le châssis 90112 disparut de la vue du public. Il refit surface à Bruxelles en mai 1946 lors d'un concours et devint en 1961 la propriété du collectionneur belge Stéphane Falise, qui possédait par ailleurs la Bugatti Type 59 de l'ancien roi Leopold. Il resta pendant de nombreuses années stocké dans le garage de M. Falise, en partie démonté en vue d'une restauration qui ne se fit jamais. Par conséquent, lorsqu'il se retrouva en 2005 au sein de la collection privée d'un Américain, la 90112 était l'un des Goutte d'eau les plus complets et des moins modifiés connus.

La société RM Auto Restoration s'est vu confier la tâche de remettre la 90112 en état concours. Étonnamment, la majeure partie de l'ossature en bois d'origine qui soutenait

as the Faux Cabriolet but celebrated today worldwide as the *Goutte d'Eau* or Teardrop, this striking form represented the zenith of 1930s French automotive design. Between 10 and 12 examples were created for the T150-C-SS chassis, in two distinct variations: the notchback *Coupé Jeancart*, named for its first client, and the fastback *Modèle New York*, introduced at the 1937 New York International Auto Show.

The car offered here, chassis 90112, is widely acclaimed as one of the most beautiful and distinctive of all Figoni et Falaschi Teardrops. Listed in the coachbuilder's ledger as order no. 681, its body is of the *Modèle New York* specification. Completed in May 1938, it left Figoni's works finished in a deep *Noir Iris* (Iris Black). It is believed that its first owner was M. Toussaint, the director of the Casino at Namur in Belgium – an appropriately glamorous custodian for a car of such elegance.

As chronicled in Richard Adatto's authoritative work *From Passion to Perfection*, 90112 made several notable concours appearances in its early years. It appeared at the Brussels Concours d'Elegance in 1939, and later that spring was shown at the Concours d'Elegance de l'Auto in Paris, listed as Entry No. 35 and presented by Swiss actress Myno Burney. For this event, the car wore distinctive white Dunlop tires and was awarded the grand prize for aerodynamic coupes. On July 14, 1939, it was exhibited again at Deauville.

With the outbreak of war and Germany's invasion of Belgium in May 1940, chassis 90112 vanished from public view. It resurfaced in May 1946 at a concours in Brussels and by 1961 it passed into the ownership of Belgian collector Stéphane Falise, who also owned the ex-King Leopold Bugatti Type 59. For many years, it remained in storage in Falise's garage, partially disassembled in preparation for a restoration that was never completed. As a result, when ownership passed to a private American collector in 2005, 90112 remained one of the most complete and untouched original Teardrops known.

RM Auto Restoration was entrusted with the task of returning 90112 to concours condition. Remarkably, most of the original wooden framework supporting Figoni's coachwork had survived; the structure was meticulously cleaned, stabilized, or recreated using traditional materials and methods. The original sheet metal, while largely intact, bore evidence of old repairs and required careful metalwork to restore its original surfaces. Hundreds of hours of surface preparation preceded the final paintwork – executed in a period-correct silver complemented by a subtle gray secondary tone.

The chassis proved exceptionally well preserved and required only cleaning and refinishing. Major mechanical components were rebuilt, refinished, and reinstalled with rigorous attention to originality. To ensure absolute authenticity, the restoration team conducted extensive research and made several trips to study other surviving Teardrops, documenting details to replicate original finishes, fasteners, textures, and mechanical subtleties.

The results were exceptional. In 2009, chassis 90112 debuted at the Pebble Beach Concours d'Elegance®, where it earned three major awards: First in Class, the J.B. and



Swiss film actress Myno Burney poses with 90112 at the Concours d'Elegance de l'Auto, May 1939. Photo courtesy of Peter Larsen.

LOT 35

la carrosserie de Figoni avait survécu. La structure a été méticuleusement nettoyée, stabilisée ou reconstruite à l'aide de matériaux et de méthodes traditionnels. Les tôles d'origine, bien que largement intactes, présentaient des traces d'anciennes réparations et un travail minutieux du métal a été nécessaire pour que la voiture retrouve ses surfaces d'origine. Des centaines d'heures de préparation de surface ont précédé la mise en peinture finale, réalisée dans une teinte argentée correspondant à l'époque et complétée par une subtile teinte grise secondaire.

Le châssis s'est révélé exceptionnellement bien conservé et n'a nécessité qu'un nettoyage et une peinture. Les principaux éléments mécaniques ont été reconstruits, rénovés et réinstallés avec une rigoureuse attention à préserver leur caractère original. Pour garantir une authenticité absolue, l'équipe de restauration a mené des recherches approfondies et effectué plusieurs voyages destinés à étudier d'autres exemplaires de Goutte d'eau encore en état pour en recenser les détails afin de reproduire les finitions, les fixations, les textures et les subtilités mécaniques d'origine.

Le résultat a été exceptionnel. En 2009, le châssis 90112 a fait ses débuts au Concours d'Elegance® de Pebble Beach, où il a remporté trois prix majeurs : premier de sa catégorie, Trophée J.B. et Dorothy Nethercutt de la voiture fermée la plus élégante, et Prix de l'ArtCenter College of Design. Son succès ne s'est pas démenti l'année suivante, puisque cet exemplaire a remporté le Breitling Watch Award de la Voiture à la Beauté Intemporelle au concours d'Amelia Island, ainsi que les prix « Best in Class » et « Best of Show » à Meadow Brook.

Depuis 2013, cette voiture fait partie d'une collection privée suisse et n'a pas été montrée en public en plus de dix ans. Son prochain propriétaire pourrait ainsi être tenté de faire à nouveau apparaître cette magnifique Goutte d'eau sur les pelouses des grands concours mondiaux.

Depuis plus de huit décennies, la Talbot-Lago T150-C-SS est considérée comme l'une des plus belles automobiles françaises de son époque. Avec l'incomparable carrosserie Goutte d'eau dessinée par Figoni, ce châssis s'est transformé en sculpture roulante dont les lignes capturent l'optimisme, le savoir-faire artistique et la fascination pour l'aérodynamisme de ce véritable âge d'or. Ce design est encore aujourd'hui non seulement un véritable marqueur de l'histoire automobile, mais aussi l'une des grandes réalisations de l'art industriel.

Parmi les rares coupés Modèle New York à carrosserie d'origine encore existants, le châssis n° 90112 se distingue par sa beauté, son histoire, sa restauration exceptionnelle et son palmarès en concours. Les occasions d'acquérir une véritable Goutte d'eau signée Figoni sont extrêmement rares, d'autant plus à Paris, la ville où ses créateurs ont autrefois façonné l'avenir du style automobile.

Voici une chance unique d'acquérir l'un des chefs-d'œuvre de la carrosserie française les plus extraordinaires jamais réalisés.

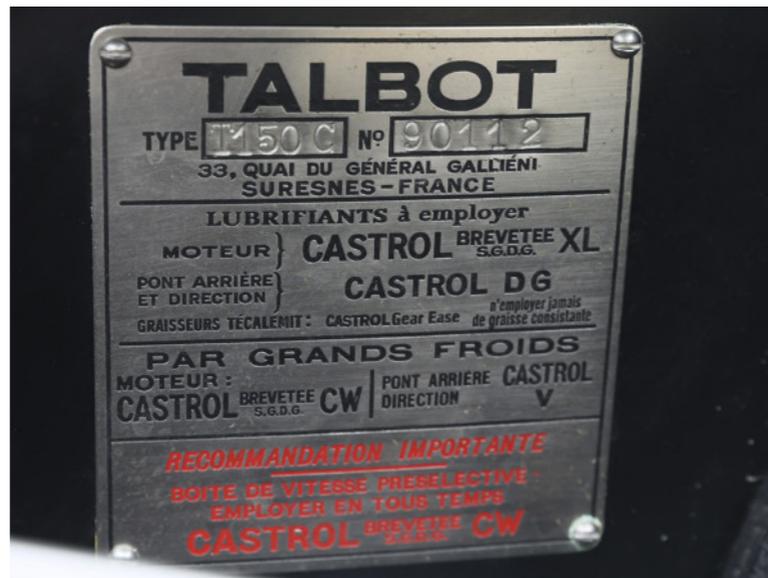
Dorothy Nethercutt Most Elegant Closed Car Trophy, and the ArtCenter College of Design Award. Its acclaim continued in 2010, earning the Breitling Watch Award for the Car of Timeless Beauty at Amelia Island, then Best in Class and Best of Show at Meadow Brook.

Since 2013, this car has resided in a private Swiss collection, unseen in public for over a decade – making this an enticing opportunity for its next owner to return this magnificent Teardrop to the world's great concours lawns.

For more than eight decades, the Talbot-Lago T150-C-SS has been revered as one of the finest French automobiles of its era. Dressed in Figoni's incomparable *Goutte d'Eau* coachwork, the chassis became a rolling sculpture – its lines capturing the optimism, artistry, and aerodynamic fascination of a golden age. The design stands today not only as a landmark in automotive history, but as one of the great achievements of industrial art.

Among the few surviving original-bodied *Modèle New York* coupes, chassis 90112 is distinguished by its beauty, provenance, exceptional restoration, and decorated concours career. Opportunities to acquire a genuine Figoni Teardrop are exceedingly rare; to do so in Paris, where its creators once shaped the future of automotive style, is rarer still.

Here is a singular chance to obtain one of the most extraordinary French coachbuilt masterpieces ever constructed.



1938 TALBOT-LAGO T150-C-SS TEARDROP COUPE

LOT 35

1901 DE DION-BOUTON 4½ HP REAR-ENTRANCE TONNEAU

€90,000 – €120,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 1102
MOTEUR N° 5509

without reserve

CHASSIS NO. 1102
ENGINE NO. 5509

[LEARN MORE](#)

Originaire du Royaume-Uni, ce magnifique exemplaire du premier quadricycle De Dion-Bouton bénéficie d'un historique remontant jusqu'à 1928, lorsqu'il a été immatriculé pour circuler sur les routes britanniques avec le numéro « BW 398 ». Il était alors, et probablement depuis longtemps déjà, la propriété de la famille Wall, des fabricants de cordes établis de longue date dans la célèbre ville de Burford, dans la région des Cotswolds. La voiture a ensuite été acquise par J.J. Cullimore Allen, l'un des pionniers du Veteran Car Club au Royaume-Uni.

M. Allen a soigneusement restauré cette voiture qui accusait déjà le poids. Il a recréé son inhabituelle carrosserie tonneau à entrée arrière en s'appuyant sur ce qu'il en restait et sur une photographie d'époque fournie par Hutton-Stott et sur laquelle on pouvait voir la voiture à ses débuts. À l'issue de la restauration, la famille Allen a activement utilisé cette De Dion, notamment en l'inscrivant à la première édition d'après-guerre de la course entre Londres et Brighton, en 1946. À partir de 1972, la voiture a passé de nombreuses années chez un propriétaire privé. Elle est ensuite réapparue dans le paysage des ancêtres automobiles au début des années 2010 à l'occasion d'une légère rénovation et d'une remise en état de marche par les ingénieurs renommés d'Arthur Archer Ltd. Datée avec précision par le Veteran Car Club, cette De Dion-Bouton de 1901 est éligible pour la Course de voitures anciennes Londres-Brighton, ainsi que pour les épreuves organisées par le Club des Teuf-Teuf en France.

This handsome, British-supplied example of the first four-wheel De Dion-Bouton voiturette traces its life back to 1928, when it was registered for the road in the UK as "BW 398." Its owner then – and quite possibly even earlier – was the Wall family, long-established rope makers in the famed Cotswolds town of Burford. The car was later acquired by J.J. Cullimore Allen, one of the early proponents of the Veteran Car Club in the UK.

Mr. Allen carefully restored the car, recreating its unusual rear-entrance tonneau bodywork based on the surviving hardware and a period photograph supplied by Hutton-Stott showing the car in its early days. Following the restoration, the Allen family actively campaigned this De Dion, most notably entering it in the first postwar edition of the London to Brighton Run in 1946.

The car passed into long-term private ownership in 1972, and reemerged on the veteran car scene in the early 2010s, when it was lightly refreshed and brought into running order by renowned engineers Arthur Archer Ltd. Accurately dated by the Veteran Car Club, this 1901 De Dion-Bouton is eligible for the London to Brighton Veteran Car Run, as well as those of the Teuf-Teuf Club in France. Early motoring enthusiasts should take careful note not to miss this opportunity.

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certificate

À RETENIR

Une automobile de 125 ans à la provenance fascinante

Exemplaire charmant et bien documenté ; connu de longue date au sein des cercles de véhicules anciens

Éligible pour la Course de voitures anciennes Londres-Brighton et les événements du « Club des Teuf-Teuf »

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur monocylindre de 443 cm³ à soupapes latérales

Puissance estimée de 4,5 ch à 1 500 tr/min

Boîte de vitesses planétaire manuelle à 2 rapports

HIGHLIGHTS

A 125-Year-Old Automobile with Fascinating Provenance

Charming and Well-Documented Example; Long Known within Club Circles

Eligible for the London to Brighton Veteran Car Run and "Teuf-Teuf" Events

SPECIFICATIONS

443 CC L-Head Single-Cylinder Engine

Estimated 4½ HP at 1,500 RPM

2-Speed Manual Planetary Gearbox



1975 LANCIA STRATOS HF STRADALE

€750,000–€850,000

CARROSSERIE PAR BERTONE

CHÂSSIS N° 829AR0*001932*

MOTEUR N° 829A000*001439

COACHWORK BY BERTONE

CHASSIS NO. 829AR0*001932*

ENGINE NO. 829A000*001439

[LEARN MORE](#)

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

C'est en 1970, au Salon de l'automobile de Turin, qu'a débuté l'histoire de la sportive d'après-guerre la plus célèbre de Lancia. La Carrozzeria Bertone avait alors stupéfié le public avec son concept radical Stratos Zero. Son spectaculaire profil en biseau, son pare-brise ouvrant futuriste et son moteur Fulvia en position centrale ne ressemblaient à rien de ce qui circulait alors sur les routes. Ce saisissant prototype a immédiatement attiré l'attention du directeur de Lancia, Ugo Gobbato, et du responsable de HF Squadra Corse, Cesare Fiorio.

À l'époque, le programme en compétition de Lancia était centré sur les Flavia et les Fulvia, des voitures que l'équipe de Fiorio avait mises au point pour en faire de redoutables concurrentes en rallye. La Stratos offrait une opportunité inédite : une machine de rallye conçue sur mesure à partir d'une feuille blanche, qui mettrait également en valeur le design audacieux et l'innovation technique de l'entreprise. Avec l'approbation de Gobbato, Nuccio Bertone, le designer Marcello Gandini et le département course de Lancia ont collaboré pour créer le premier prototype de Stratos HF.

La Stratos a fait ses débuts officiels en compétition lors du Tour de

The story of Lancia's most celebrated postwar sports car begins at the 1970 Torino Motor Show, where Carrozzeria Bertone stunned audiences with the radical Stratos Zero concept. Its dramatic wedge profile, futuristic front-hinged canopy, and mid-mounted Fulvia engine were unlike anything then on the road. The striking prototype immediately caught the attention of Lancia director Ugo Gobbato and HF Squadra Corse chief Cesare Fiorio.

At the time, Lancia's competition program centered on the Flavia and Fulvia, cars that Fiorio's team had developed into formidable rally contenders. The Stratos presented an unprecedented opportunity: a clean-sheet, purpose-built rally machine that would also showcase the company's bold design and technical innovation. With Gobbato's approval, Nuccio Bertone, designer Marcello Gandini, and Lancia's racing department collaborated to create the first Stratos HF prototype.

The Stratos made its formal competition debut at the 1972 Tour de Corse, and one month later Ferrari agreed to supply a production run of 2.4-liter Dino V-6 engines. With the drivetrain secured, and two prototypes already completed, Lancia enlisted engineer Giampaolo

À RETENIR

Une Lancia rare et emblématique ; seulement 492 exemplaires produits

HF Stradale couleur *Celeste* d'origine livrée neuve à Rome

Conservée plus de 45 ans par son premier propriétaire, Mario Righini

Exemplaire exceptionnel parfaitement préservé avec seulement 2 000 km au compteur

Vendue avec la trousse à outils d'origine, le carnet de garantie, le livret et les documents de livraison

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V6 à 65° de 2 418 cm³, double arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 40 IDF 190 ch à 7 400 tr/min

Boîte de vitesse manuelle à 5 rapports

Freins à disque Girling aux quatre roues

Suspensions indépendantes à triangulation et ressorts hélicoïdaux, barres antiroulis et amortisseurs télescopiques

HIGHLIGHTS

A Rare and Important Lancia Model; One of Only 492 Examples Built

Original *Celeste* HF Stradale Delivered New to Rome, Italy

Retained by Original Owner Mario Righini for over 45 Years

Exceptional Time Capsule Example Showing Just 2,000 Km

Offered with Original Tool Kit, Warranty Book, Libretto, and Delivery Papers

SPECIFICATIONS

2,418 CC DOHC 65° V-6 Engine

Three Weber 40 IDF Carburetors

190 BHP at 7,400 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Girling Disc Brakes

Fully Independent Wishbone Suspension with Coil Springs, Anti-Roll Bars, and Telescopic Shock Absorbers



Corse 1972. Un mois plus tard, Ferrari a accepté de fournir une série de moteurs V6 2,4 litres de Dino. Une fois le moteur confirmé et alors que deux prototypes étaient déjà assemblés, Lancia a fait appel à l'ingénieur Giampaolo Dallara pour affiner les versions rallye et routière.

Fin 1973, les préparatifs de la production étaient en cours, et Bertone livra 500 châssis monocoques. Le modèle a obtenu son homologation FIA en Groupe 4 Special GT le 1er octobre 1974. Cette date a ouvert une longue période de domination en rallye : pendant les cinq années suivantes, la Stratos a remporté plus de 80 victoires internationales, dont 14 épreuves du Championnat du monde, consolidant ainsi sa réputation de l'une des plus grandes voitures de compétition de l'époque.

Seulement 492 exemplaires de la révolutionnaire Stratos ont été construits, dont environ la moitié ont été livrés en version HF Stradale homologuée pour la route.

Cette Stradale, châssis n° 001932, a été achevée par Bertone en 1975, avec sa teinte *Celeste* (bleu ciel), sa sellerie en Alcantara et sa moquette *Saval Sereno* (bleu Sérène). Une fois terminée, elle a été livrée neuve au concessionnaire officiel Lancia Antonio Capacci de Rome.

Les documents originaux de vente et de garantie confirment que cette Stratos a été vendue neuve en décembre 1977 au célèbre collectionneur italien Mario Righini, dont la fameuse collection d'automobiles historiques est conservée dans le Castello di Panzano, un édifice du XVe siècle situé à Castelfranco Emilia. Cette Lancia est restée dans cette collection privée jusqu'à son acquisition récente par le transitaire, et a toujours été immatriculée à Modène sous le numéro « MO 424620 ».

Rarement sortie pendant les 45 ans passés dans la collection de M. Righini, cette Stratos affichait seulement 2 000 km au compteur lors du catalogage. Il s'agit donc de l'un des exemplaires non restaurés au plus faible kilométrage à l'heure actuelle. Selon le transitaire, cette voiture conserve sa peinture et son intérieur d'origine, ainsi que des détails originaux et rarement observés, tels que les marques d'inspection sur le châssis, les vitrages Saint-Gobain et Glaverbel corrects, ainsi que les conduites Cavis d'origine. La trousse à outils originale, le carnet de garantie, le livret italien et les documents de livraison de 1977-1978 sont joints à la vente. A noter que, selon les archives de l'usine, les numéros de moteur et de caisse sont les bons.

Présentée au public pour la première fois, dans un état de préservation extraordinaire, non restaurée et avec une documentation exemplaire, cette Stratos HF Stradale offre un envoûtant voyage dans le temps avec une des voitures de sport italiennes les plus emblématiques, influentes et réussies des années 1970. Elle s'adresse aux collectionneurs pour qui l'état d'origine absolue et le design avant-gardiste sont primordiaux.

Dallara to refine both rally and road-going configurations.

By late 1973, production preparations were underway, and Bertone delivered 500 monocoque chassis. On October 1, 1974, the model achieved FIA Group 4 Special GT homologation. What followed was a period of rally dominance: over the next five years, the Stratos captured more than 80 international victories, including 14 World Championship events, cementing its reputation as one of the greatest competition cars of the era.

Just 492 examples of the groundbreaking Stratos were built, approximately half of which were delivered as road-legal HF Stradale versions.

This HF Stradale, chassis 001932, was completed by Bertone in 1975, finished in *Celeste* (Sky Blue) with Alcantara upholstery and *Saval Sereno* (Serene Blue) carpeting. Upon completion, it was delivered to official Lancia concessionaire Antonio Capacci of Rome.

Original sales and warranty documents confirm that in December 1977, the Stratos was sold as a new car to renowned Italian collector Mario Righini, whose celebrated stable of historic automobiles is housed within the 15th-century Castello di Panzano at Castelfranco Emilia. Retained in his private collection until its recent acquisition by the consignor, the Lancia remained continuously registered in Modena as "MO 424620."

Driven sparingly during Sig. Righini's more than 45 years of ownership, the Stratos displays just 2,000 km at the time of cataloguing, making it among the lowest-mileage, unrestored examples extant. The consignor reports that this car retains its original paint and interior, along with rarely seen factory-correct details such as inspection markings on the chassis, correct St. Gobain and Glaverbel glass, and original Cavis hoses. Its original tool kit, warranty book, Italian libretto, and 1977-1978 delivery records accompany the sale. Significantly, the engine number and Scocca number are correct per factory records.

Offered publicly for the first time, and preserved in extraordinary unrestored condition with exemplary documentation, this Stratos HF Stradale is a mesmerizing time capsule example of one of the most iconic, influential, and successful purpose-built Italian sports cars of the 1970s. It is offered with confidence to collectors who prize absolute originality and forward-thinking design.



1975 LANCIA STRATOS HF STRADALE

LOT 37

1953 MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET

€350,000–€450,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 188.010.0031553
MOTEUR N° 188.920.3500349

without reserve

CHASSIS NO. 188.010.0031553
ENGINE NO. 188.920.3500349

LEARN MORE

Présentée au Salon de l'automobile de Francfort de 1951, la nouvelle Mercedes-Benz W186 Série 300 est venue se placer directement au sommet de la gamme de la marque. Avec leur style élégant, une production limitée et une fabrication à la main de qualité, ces voitures rappelaient le glamour et l'exclusivité des modèles Mercedes-Benz les plus luxueux d'avant-guerre, tout en constituant un progrès majeur pour l'entreprise, tant sur le plan technique qu'esthétique.

La série 300 a bénéficié d'améliorations constantes tout au long de sa production. Une version 300 S améliorée est ainsi sortie à la fin de l'année 1951, le S signifiant Sonderklasse (Classe spéciale). Des versions coupé, cabriolet et roadster étaient également proposées. Toutes étaient construites sur la base d'un châssis raccourci et avec une puissance portée à 150 ch. Avec un prix catalogue commençant à 34 500 deutsche marks, alors que le salaire mensuel moyen d'un ouvrier s'élevait à environ 150 deutsche marks, cette voiture n'était accessible qu'aux très riches. Certaines des personnalités les plus célèbres de l'époque l'ont ainsi choisie. Environ 560 exemplaires de 300 S ont été fabriqués, et seulement 203 d'entre eux étaient des versions cabriolet.

Introduced at the Frankfurt Motor Show in 1951, the new W186 Mercedes-Benz 300 Series took its place as the marque's top model line. With elegant styling, limited production, and hand-built quality, these cars recalled the glamour and exclusivity of the most luxurious prewar Mercedes-Benz models, yet marked a significant step forward for the company, both technically and aesthetically.

The 300 Series was continually improved throughout production and, in late 1951, the updated 300 S was introduced. The S stood for Sonderklasse (Special Class) and coupe, cabriolet, and roadster variants were available, all on a shorter chassis and with power increased to 150 hp. The model was priced starting at 34,500 DM, and since an average worker's monthly wage was around 150 DM at the time, the car was only attainable to the very wealthy, becoming the choice for some of the era's most famous personalities. Approximately 560 examples of the 300 S were built, with only 203 made in cabriolet form.

This lovely 300 S Cabriolet was originally completed on October 13, 1953 in Hellblau (Light Blue, DB 353) with blue leather and was delivered in July 1954 to Dr. Duisberg, according to a copy of a build record on file.

Certificat d'immatriculation allemand
German registration certificate

À RETENIR

Un superbe exemplaire de la Mercedes-Benz Cabriolet la plus luxueuse des années 1950

Extrêmement rare puisqu'il s'agit de l'un des 203 exemplaires de Cabriolet jamais produits

Livré neuf en Allemagne ; plus de 75 000 € de factures d'entretien et de rénovation depuis 2012

Entretenu par le Mercedes-Benz Classic Center à Stuttgart

Moteur d'origine « matching numbers » selon la copie du certificat de production de l'usine

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 2 996 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Solex inversés
150 ch à 5 000 tr/min

boîte manuelle à 4 vitesses

Freins à tambour hydrauliques aux 4 roues

Suspensions avant et arrière indépendantes avec ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

Handsome Example of the Most Luxurious Mercedes-Benz Cabriolet of the 1950s

Exceedingly Rare as One of Only 203 Cabriolet Models Built

Delivered New in Germany; Over €75,000 Spent on Maintenance and Refurbishment Since 2012

Maintained by the Mercedes-Benz Classic Center in Stuttgart

Retains Matching-Numbers Engine per Copy of Factory Build Record

SPECIFICATIONS

2,996 CC OHC Inline 6-Cylinder Engine

Three Solex Downdraft Carburetors

150 BHP at 5,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Hydraulic Drum Brakes

Front and Rear Independent Suspension with Coil Springs





It is believed that the car's first owner retained it for some 54 years, during which time the Cabriolet was repainted and upholstered in its current black over red color scheme. Its next recorded owner, a former Mercedes-Benz employee of 40 years, purchased the car from the Mercedes-Benz Classic Center in Stuttgart in 2007.

The current owner acquired the 300 S from the Mercedes-Benz Classic Center in Stuttgart in 2012 and has continued to have it serviced there, with invoices on file totaling over €75,000. Work performed in 2019 included repairing and resurfacing the cylinder head, as well as the installation of new rear-axle shaft seals, brake hoses, and a new exhaust manifold. Consistent with the current owner's fastidious nature, the 300 S has just received detailing work at Mercedes-Benz Classic Center.

Adding to its usability, this Mercedes has been discreetly equipped with a modern radio system featuring SD and USB connectivity, neatly housed within the glovebox, and a Belmogtwin trip meter rounds out the luxurious cabin. Accompanying this 300 S at auction are a roadside jack and tools, manuals, and two spare wheels, as well as copious documentation, including letters and invoices. A rare 1950s gem, offered at no reserve, this 300 S Cabriolet warrants close attention.



Cette magnifique 300 S Cabriolet est sortie d'usine le 13 octobre 1953 dans une couleur Hellblau (Bleu Clair, DB 353) avec un intérieur cuir bleu. Elle a été livrée en juillet 1954 au Dr Duisberg, comme l'atteste la copie du registre de production. Son premier propriétaire l'aurait conservée pendant environ 54 ans. Durant cette période, ce cabriolet a été repeint et tapissé pour présenter sa palette de couleurs actuelle, carrosserie noire et intérieur rouge. Le propriétaire suivant, ancien employé de Mercedes-Benz pendant 40 ans, a acheté la voiture au Mercedes-Benz Classic Center de Stuttgart en 2007.

C'est ensuite en 2012 que cette 300 S est arrivée chez son propriétaire actuel, qui l'a achetée au Mercedes-Benz Classic Center de Stuttgart, où il a continué à la faire entretenir, pour un montant total dépassant les 75 000 euros. Des travaux réalisés en 2019 comprenaient la réparation et le resurfaçage de la culasse, ainsi que le remplacement des joints du train arrière, des conduites de frein et du collecteur d'échappement. Particulièrement méticuleux, le propriétaire actuel a fait procéder à une rénovation esthétique complète au Mercedes-Benz Classic Center.

Afin de la rendre plus agréable à utiliser, cette Mercedes a été équipée d'un discret système audio moderne, avec une connectivité SD et USB, soigneusement installé dans la boîte à gants. Elle dispose également d'un compteur de distance Belmogtwin, qui complète son habitacle luxueux. Les enchères de cette 300 S incluent également un cric de bord et des outils, des manuels, ainsi que deux roues de secours, et une documentation abondante, incluant des correspondances et des factures. Véritable perle rare des années 1950 proposée sans prix réserve, cette 300 S Cabriolet mérite tout particulièrement qu'on s'y attarde.



1953 MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET

LOT 38

1932 ROLLS-ROYCE PHANTOM II COUPÉ DE VILLE

€230,000–€330,000

CARROSSERIE PAR
LETOURNEUR ET
MARCHAND

CHÂSSIS N° 25JS
MOTEUR N° KZ25

COACHWORK BY
LETOURNEUR ET
MARCHAND

CHASSIS NO. 25JS
ENGINE NO. KZ25

[LEARN MORE](#)

Sur les 140 dernières années de l'histoire de l'automobile, l'une des voitures les plus célèbres jamais produites a été la Bugatti Royale. La Chiron de cette époque n'a toutefois pas connu un destin heureux et seulement une poignée ont été construites. Parmi le nombre restreint de clients à qui Ettore Bugatti pouvait vendre sa colossale machine, le plus connu était sans nul doute Armand Esders, un riche fabricant de vêtements qui pouvait se targuer d'un œil excellent. M. Esders a commandé l'unique roadster construit sur le gigantesque châssis de la Royale, une voiture qui allait figurer sur la majorité des publicités d'époque de la marque. Détail frappant, elle était dépourvue de phares dès la conception. On disait en effet que M. Esders n'avait aucun intérêt à conduire sa Royale la nuit, et pensait qu'ils gâcheraient les lignes.

C'est ce même Armand Esders qui a acheté cette Rolls-Royce Phantom II neuve, et chargé Letourneur et Marchand de concevoir un spectaculaire coupé à conduite ouverte, un choix qui n'est pas sans rappeler la Bugatti Royale Coupé Napoléon. Dotée d'un habitacle arrière compact dont les angles arrondis et les proportions sont comparables, on peut facilement imaginer que la Napoléon a eu une influence sur le design de cette voiture. Il est intéressant de noter que le carrossier a choisi de l'exposer

Throughout the past 140 years of automobile history, one of the most famous cars ever produced was the Bugatti Royale – an ill-fated Chiron of its day, of which only a mere handful were built. Of the small number of clients to whom Ettore could sell the colossal machine, there is a strong argument that the most notable was Dr. Armand Esders, a wealthy clothing manufacturer with a great eye. Dr. Esders commissioned the sole roadster constructed on the Royale's gargantuan frame, a car that would be depicted on much of the contemporary advertising for these Bugattis. One striking detail was the fact that headlights were omitted from the design – for it was said that Dr. Esders had no interest in driving his Royale at night, and believed they would spoil the lines.

It was that very same Armand Esders who purchased this Rolls-Royce Phantom II when new, commissioning Letourneur et Marchand to pen a striking open-drive coupe, which bears a close resemblance to the Bugatti Royale Coupe Napoleon. With its compact rear cabin featuring similarly rounded edges and proportions, it is not far-fetched to imagine that the Napoleon proved of influence in this car's design. Interestingly, the coachbuilder elected to display the car on its stand at the 1932 Paris Salon de l'Automobile.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Une Rolls-Royce à la carrosserie unique, qui est toujours restée en France depuis sa sortie d'usine

Commandée neuve par Armand Esders, également propriétaire d'une Bugatti Royale Roadster

Dossier comprenant des images d'époque et des registres de l'usine et du carrossier

Un exemplaire qui suscitera l'intérêt des juges dans les concours d'élégance du monde entier

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 7 668 cm³ à soupapes en tête

Carburateur vertical

120 ch à 2 750 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour mécaniques servo-assistés aux 4 roues

Suspension semi-elliptique à l'avant et à l'arrière

HIGHLIGHTS

Unique Coachbuilt Rolls-Royce, Resided in France from New

Commissioned New by Bugatti Royale Roadster Owner Dr. Armand Esders

Accompanied by Period Images and Factory and Coachbuilder Records

Intriguing Potential for Concours d'Elegance Events Around the World

SPECIFICATIONS

7,668 CC OHV Inline 6-Cylinder Engine

Single Updraft Carburetor

120 BHP at 2,750 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Servo-Assisted Mechanical Drum Brakes

Front and Rear Semi-Elliptical Suspension





Dr. Esders retained both this Rolls-Royce and the Bugatti until his death in 1940 at the age of 51. Remarkably, this car has remained in France throughout its life, with just four further custodians after WWII. It was discovered by the previous owner in the south of France 22 years ago, igniting a 13-year pursuit that led to its acquisition. As purchased, the Rolls-Royce was found to have been carefully adapted into a more 1930s-style guise with a closed driving compartment. Fortunately, careful work revealed that the conversion had not been intrusive, and nearly all of its distinctive features were revealed beneath that cloak. Of further interest was the fact that neither the front leather nor the interior cloth appeared to have been replaced, suggesting a modest mileage. This Rolls-Royce has since been carefully returned to its original configuration, during which its authenticity was further confirmed – many fittings were found to have the maker's body number (2793) stamped on them.

Accompanied by factory records and period images depicting it both alongside the Esders Royale and as built, this is an intriguing, unique, high-quality coachbuilt Coupé de Ville. Having never been exhibited at a major concours – nor having left France – this Rolls-Royce Phantom II offers considerable potential for future display.



sur son stand lors du Salon de l'Automobile de Paris en 1932.

M. Esders a conservé cette Rolls-Royce, ainsi que la Bugatti, jusqu'à sa mort, en 1940, à l'âge de 51 ans. Étonnamment, cette voiture n'a jamais quitté la France depuis sa sortie d'usine et n'a connu que quatre autres propriétaires depuis la Seconde Guerre mondiale. Sa découverte par son précédent propriétaire dans le sud de la France il y a 22 ans, a déclenché 13 années d'une véritable quête qui ont mené jusqu'à son acquisition. Quand il l'a achetée, cette Rolls-Royce avait fait l'objet d'une adaptation soignée destinée à lui donner un style plus habituel dans les années 1930, avec un poste de conduite fermé. Heureusement, un travail minutieux a révélé que cette conversion n'avait pas été intrusive, et presque toutes ses caractéristiques si particulières étaient encore présentes sous cette robe. Vous noterez également que ni le cuir à l'avant ni le tissu intérieur ne semblaient avoir été remplacés, ce qui suggère un kilométrage modeste. Depuis, cette Rolls-Royce a été soigneusement remise dans sa configuration d'origine. Durant ce processus, son authenticité a été confirmée par les nombreux aménagements sur lesquels le numéro de carrosserie du fabricant (2793) était estampillé.

Accompagnée de documents d'usine et d'images d'époque la montrant à la fois aux côtés de la Royale de M. Esders et telle qu'elle avait été construite, cette voiture est un Coupé de ville de carrossier unique et de haute qualité. Cette Rolls-Royce Phantom II, qui n'a jamais participé à un grand concours, ni même quitté la France, offre un potentiel considérable pour une future exposition.



1932 ROLLS-ROYCE PHANTOM II COUPÉ DE VILLE

LOT 39

40

2018 FERRARI FXX K EVO

€5,500,000–€6,500,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFF84DXX000242785

without reserve

VIN: ZFF84DXX000242785

LEARN MORE

Le Programme XX de Ferrari représente depuis longtemps l'expression la plus évoluée et radicale des efforts de recherche et développement de la marque, un terrain de jeu sur lequel Maranello s'affranchit de toutes les contraintes liées à une homologation routière ou aux réglementations sportives pour explorer les limites extrêmes de la performance. Dans le cadre de ce programme, qui a commencé en 2005 avec la FXX avant de s'élargir avec la 599XX, un nombre limité de clients parmi les plus fidèles du Cheval cabré étaient invités à participer directement à la mise au point des véhicules dans le cadre de séances exclusives sur circuit avec l'assistance de l'usine. Dans ces environnements contrôlés, les ingénieurs collectaient les données de télémétrie en temps réel tandis que les propriétaires agissaient comme de véritables pilotes d'essai et préparaient les futures innovations.

Lorsque Ferrari a lancé la technologie hybride avec sa LaFerrari, son modèle routier phare, cette nouvelle frontière allait irrémédiablement constituer le nouveau point de départ pour la prochaine itération du Programme XX. La FXX K était née. Pour Ferrari, il s'agissait de « l'expression la plus extrême de la LaFerrari », un signal clair annonçant une voiture conçue pour dépasser tout ce qui avait été réalisé jusqu'alors.

Ferrari's XX Programme has long represented the company's most advanced and uncompromising expression of research and development, an arena where Maranello removes every constraint of road homologation and competitive regulation to explore the outer limits of performance. Beginning with the FXX in 2005 and later expanded with the 599XX, the programme invited a select number of Ferrari's most committed clients to participate directly in vehicle development through exclusive, factory-supported track sessions. In these controlled environments, engineers gathered real time telemetry while owners functioned as genuine test drivers, shaping future innovations.

When Ferrari introduced hybrid technology into its road-going flagship LaFerrari, it was inevitable that this new frontier would form the basis of the next XX model. The result was the FXX K, which Ferrari described as "the most extreme expression of LaFerrari," a clear signal that the car was designed to push beyond anything previously achieved in the programme.

Although derived conceptually from LaFerrari, the FXX K was engineered from the beginning as a track-only prototype without compromise. Ferrari

Voiture de compétition sans
certificat d'immatriculation

Race car without registration
certificates

À RETENIR

Moins de 100 km connus ;
Conduite exclusivement par des
techniciens de Ferrari

Hypercar exclusivement réservée
à un usage sur circuit, développée
dans le cadre du programme
exclusif XX de Ferrari

Un unique propriétaire ; FXX K
Evo d'usine disposant de plus de
1000 ch

Seulement 40 exemplaires de
FXX K fabriqués entre 2015 et 2018

Proposé uniquement à une
sélection limitée de clients Ferrari

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 6 262 cm³ à 65°,
double arbre à cames en tête et
assistance électrique HY-KERS

Gestion électronique du moteur
avec hybridation

Puissance combinée d'environ
1 050 ch

Boîte automatique à double
embrayage à 7 rapports

Freins à disque Brembo en
carbone-céramique aux quatre
roues

HIGHLIGHTS

Less Than 100 Km Recorded;
Exclusively Driven by Ferrari
Technicians

Track-Only Hypercar Developed
within Ferrari's Exclusive XX
Programme

Single-Owner, Factory-Born
FXX K Evo Delivering over
1,000 HP

One of Approximately 40 FXX K
Models Built from 2015 to 2018

Offered Only to a Hand-Selected
Group of Ferrari Clients

SPECIFICATIONS

6,262 CC DOHC 65° V-12 Engine
with HY-KERS Electric Motor
Assist

Electronic Engine Management
with Hybrid Power Delivery

Combined Output of
Approximately 1,050 BHP

7-Speed Dual-Clutch Automated
Gearbox

4-Wheel Carbon-Ceramic
Brembo Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension



LOT 40

avec ce programme.

Même si le concept s'inspirait de la LaFerrari, la FXX K a été conçue dès le départ comme un prototype sans compromis, exclusivement réservé à la piste. Ferrari a expliqué que «la FXX K a été pensée uniquement pour une utilisation sur circuit et n'est pas destinée à la compétition ou à une homologation routière», une caractéristique clé qui a permis aux ingénieurs de rechercher la performance absolue. Le bien connu V12 de 6,3 litres a été largement retravaillé : nouveaux arbres à cames, actionneurs mécaniques pour la levée des soupapes, conduits d'admission repensés et système d'échappement dédié «créé exclusivement pour un usage sur piste».

Avec le système de récupération d'énergie HY-KERS en complément, le groupe motopropulseur atteignait une puissance exceptionnelle. La marque l'a confirmé : «La puissance totale est de 1050 ch, 860 pour le V12 et 190 pour le moteur électrique.» Ce système hybride n'était pas destiné à réduire la consommation de carburant, mais à améliorer les performances dynamiques en apportant un couple instantané, un freinage régénératif et un déploiement stratégique de la puissance adapté à l'utilisation sur circuit. Le pilote pouvait choisir entre quatre modes hybrides à l'aide du manettino installé sur le volant. Ferrari proposait les options «qualification», «long relais», «boost manuel» et «charge rapide», chacune étant adaptée à un besoin de performance particulier.

Le package aérodynamique de la FXX K apportait lui aussi une autre rupture majeure par rapport au modèle routier dont elle était inspirée. Ferrari a souligné que ce modèle adoptait «une série de solutions aérodynamiques actives et passives garantissant un appui aérodynamique et une efficacité exceptionnels sur la piste». À l'avant, la voiture faisait appel à une imposante lame, associée à des générateurs de vortex verticaux, à des canaux élargis sous le plancher et à une structure arrière spécifique avec deux ailerons complétant un spoiler surélevé. Mises bout à bout, ces caractéristiques assuraient une charge aérodynamique impressionnante sur une large plage de vitesses. Le châssis, les suspensions, les freins et la conception des pneus étaient également tous réglés pour fonctionner malgré les exigences provoquées par l'appui élevé et l'hybridation. La machine qui en résultait était à la fois agressive dans ses accélérations et remarquablement maîtrisée dans les virages à grande vitesse.

Fidèles à l'esprit du Programme XX, les propriétaires de FXX K ont participé à des événements exclusifs sur circuit organisés par la division Corse Clienti de Ferrari. Dans une description rapide de ce programme, la marque affirmait qu'il permettait «à un petit groupe de clients de devenir de véritables pilotes d'essai Ferrari». Lors de ces événements, les ingénieurs téléchargeaient les données de télémétrie, évaluaient le comportement des batteries, surveillaient les systèmes mécaniques soumis à des contraintes prolongées et fournissaient des retours détaillés aux pilotes. Chaque séance servait à la fois de test pour le développement des modèles et de cours de formation pour les pilotes, ce qui renforçait la nature collaborative du programme.

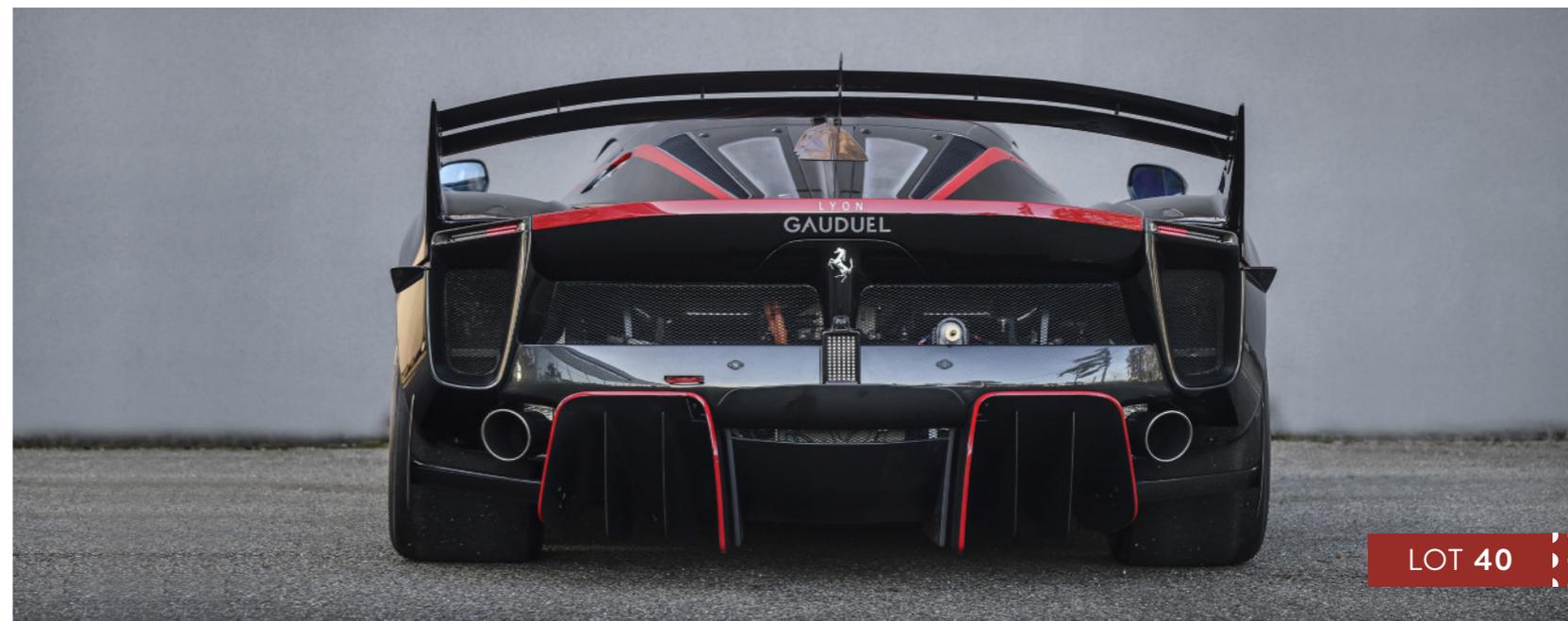
stated that “the FXX K was designed exclusively for track use and is not intended for competition or road homologation,” an important distinction that freed the engineers to pursue absolute performance. The familiar 6.3-liter V-12 was extensively reworked with new camshafts, mechanical valve actuation, redesigned intake ducts, and a dedicated exhaust system “created exclusively for track use.”

Paired with the HY-KERS energy recovery system, the powertrain delivered extraordinary output. As Ferrari confirmed, “Total power is 1050 hp, 860 from the V-12 engine and 190 from the electric motor.” This hybrid system was not a fuel-saving tool, but a dynamic performance enhancer, allowing instantaneous torque fill, regenerative braking, and strategic deployment tailored to circuit conditions. The driver could select from four hybrid modes via a steering wheel mounted manettino, with Ferrari noting the options as “Qualify, Long Run, Manual Boost, and Fast Charge,” each suited to a specific performance requirement.

The FXX K's aerodynamic package represented another major departure from its road-going sibling. Ferrari emphasized that the model “adopts a series of active and passive aerodynamic solutions that ensure exceptional downforce and efficiency on the track.” The car employed a deep front splitter, vertical vortex generators, expanded underbody channels, and a distinctive twin fin rear structure supporting an elevated spoiler element. These features collectively delivered dramatic aerodynamic load across a wide speed range. The chassis, suspension, brakes, and tire construction were each tuned to operate with the demands of both high downforce and hybrid assistance, resulting in a machine that was both violent in acceleration and remarkably composed through high speed corners.

In keeping with the philosophy of the XX Programme, owners of the FXX K participated in exclusive track events organized by Ferrari's Corse Clienti division. Ferrari described the programme succinctly, stating that it “allows a small group of Clients to become real Ferrari test drivers.” At these events, engineers downloaded telemetry, assessed battery behavior, monitored mechanical systems under extended stress, and provided detailed feedback to drivers. Each session served as both a development test and a driver training exercise, reinforcing the collaborative nature of the programme.

After two seasons of development and thousands of kilometers of running, Ferrari introduced the next evolution of the platform, the FXX K Evo, in 2017. The Evo package represented a comprehensive advancement of the original FXX K. The most visible updates centered on aerodynamics. Ferrari created a new fixed rear wing element mounted above a dual fin structure, paired with a completely reprofiled rear diffuser and a sharper, more aggressive front section. These revisions produced staggering aerodynamic benefits. Ferrari disclosed that the FXX K Evo “generates 640 kg of downforce at 200 km/h,” a figure comparable to that achieved by contemporary GT race cars. The company also stated that “the Evolution package increases overall downforce by 23 percent compared to the standard FXX K,” while delivering roughly 75 percent more downforce than LaFerrari.





Après deux saisons de développement et des milliers de kilomètres parcourus, Ferrari a lancé, en 2017, l'évolution suivante de cette plateforme, la FXX K Evo. La version Evo apportait des progrès sur tous les plans par rapport à la FXX K originale. Les améliorations les plus visibles portaient notamment sur l'aérodynamique. Ferrari a créé un nouvel aileron arrière fixe monté au-dessus d'une structure à double dérive et associé à un diffuseur arrière au profil entièrement revu et à une section avant plus tranchante et agressive. Les bénéfices apportés par ces modifications sur le plan aérodynamique étaient impressionnants. D'après Ferrari, la FXX K Evo «génère 640 kg d'appui aérodynamique à 200 km/h», un chiffre comparable à ce que produisent les GT de compétition contemporaines. La marque a également déclaré que «le pack Evolution augmente l'appui aérodynamique global de 23 % par rapport à la FXX K standard», tout en générant environ 75 % d'appui en plus par rapport à une LaFerrari.

L'allègement a été un autre point clé des améliorations de l'Evo. En utilisant plus largement la fibre de carbone dans les ailes, les soubassements et les structures du cockpit, Ferrari a réduit le poids par rapport à la FXX K d'origine. Les systèmes de commande hybrides ont été recalibrés pour optimiser la distribution au regard de la charge aérodynamique supplémentaire, et les algorithmes de différentiel, de contrôle de traction, de logique de stabilité et de récupération d'énergie ont tous été affinés pour maintenir un comportement équilibré à des vitesses de virage plus élevées. Le volant a été modifié et adoptait une disposition inspirée de la Formule 1, intégrant des commandes supplémentaires pour la gestion hybride et les réglages du châssis. L'affichage dans le cockpit a été actualisé pour fournir des informations plus claires sur l'état de charge de la batterie, le déploiement d'énergie et la télémétrie en temps réel.

Weight reduction was another key component of the Evo update. Through more extensive use of carbon fiber in the wings, underbody, and cockpit structures, Ferrari trimmed mass compared with the original FXX K. The hybrid control systems were recalibrated to optimize torque delivery under the increased aerodynamic load, and the differential, traction control, stability logic, and energy recovery algorithms were each refined to maintain balance at higher cornering speeds. The steering wheel was redesigned with a layout inspired by Formula 1, incorporating additional controls for hybrid management and chassis settings. The cockpit display was updated to provide clearer information on battery charge state, energy deployment, and real time telemetry.

Although Ferrari has not disclosed exact production figures for the FXX K or FXX K Evo, consistent with the secrecy maintained around the XX Programme, most authoritative sources estimate that approximately 40 examples of the FXX K were produced, with the majority later upgraded to Evo specification once the package was introduced in 2017. A small number of cars are believed to have been assembled directly in Evo form by the factory. Regardless of the precise total, the FXX K Evo remains one of the rarest and most advanced experimental models in Ferrari's history, and represents the pinnacle of hybrid era development within the programme.

Finished in Nero (Black) over a Nero (Black) Alcantara interior, this particular Ferrari FXX K Evo example is particularly notable, as one of the very few FXX K cars completed by Ferrari directly in Evo specification rather than converted from an earlier build. As such, it represents the ultimate and most advanced expression of the model as conceived within the XX Programme. Remarkably, this factory-born Evo remains in exceptionally



Même si, en raison du secret qui entoure le Programme XX, Ferrari n'a divulgué aucun chiffre précis concernant la production de la FXX K ou de la FXX K Evo, la plupart des sources dignes de confiance estiment à environ 40 exemplaires le nombre de FXX K fabriquées, la majorité d'entre elles ayant ensuite été actualisées selon les spécifications Evo après le lancement de ce pack, en 2017. Quelques voitures seulement auraient été assemblées directement en version Evo par l'usine. Indépendamment du nombre total d'exemplaires, la FXX K Evo reste l'un des modèles expérimentaux les plus rares et les plus avancés de l'histoire de Ferrari. Elle constitue le paroxysme du développement de l'ère hybride dans le cadre de ce programme.

De couleur *Nero* (noir) associée à un intérieur Alcantara *Nero* (noir), cet exemplaire particulier de Ferrari FXX K Evo est particulièrement remarquable, car il s'agit de l'une des très rares FXX K fabriquées directement par Ferrari selon les spécifications de la version Evo et non pas d'un modèle converti a posteriori. Elle représente donc l'expression ultime et la plus avancée du modèle tel qu'il a été conçu au sein du Programme XX. Fait remarquable, cette Evo d'usine soit restée dans un état aussi exceptionnellement préservé, car elle n'a jamais participé à aucun événement du Programme XX. Son compteur n'indiquait que 95 km au moment du catalogage, tous parcourus sur le circuit de Fiorano, à savoir 80 km pour ses premiers réglages en 2018 et 15 km supplémentaires réalisés lors de sa visite d'entretien à Maranello en mars 2025. Elle a tout de même bénéficié d'un entretien significatif chez Ferrari en juillet 2025, comme l'attestent des factures d'un montant total de plus de 145 000 €.

La FXX K Evo est un modèle situé au point de rencontre entre la technologie hybride dérivée des monoplaces de Formule 1 de Ferrari et les recherches les plus en pointe sur les voitures de route. Le couple de son V12 atmosphérique est complété par un renfort électrique et elle fusionne l'aérodynamique calculée par ordinateur avec un colossal niveau d'appui mécanique. Enfin, elle associe les retours apportés par le pilote à un flux continu d'analyse téléométrique. Plus que tout autre modèle précédent du Programme XX, la FXX K Evo démontre la conviction claire de Ferrari : l'avenir des performances extrêmes repose sur l'intégration fluide de l'innovation en matière de motorisation, de la gestion de l'énergie, de l'aérodynamique et des systèmes de contrôle avancés.

Telle qu'elle est proposée ici, avec ses boîtes d'accessoires montées sur roues, cette Evo constitue une acquisition exceptionnelle pour tout amateur de supercars, ou passionné de la marque. Son prochain gardien pourra table sur un accueil chaleureux lors du concours d'élégance centré sur le Cheval cabré et d'événements du service Corse Clienti, ou simplement explorer les capacités remarquables de cette voiture sur piste. Elle représente une opportunité assurément unique d'acquiescer un exemplaire pratiquement neuf du prototype de développement hybride le plus sophistiqué de Ferrari.

preserved condition, having never participated in any XX Programme events. It showed just 95 km at the time of cataloguing, all at Fiorano – 80 km from its 2018 shakedown and another 15 km logged during its March 2025 Maranello maintenance visit. Nonetheless, it received an extensive servicing by Ferrari in July 2025, with invoices on file totaling over €145,000.

As a model, the FXX K Evo stands at the convergence of Ferrari's Formula 1-derived hybrid technology and its most advanced road-car research. It unites a naturally aspirated V-12 with electric torque enhancement, merges computational aerodynamics with immense mechanical downforce, and pairs driver involvement with a continuous stream of telemetry analysis. More than any previous XX model, the FXX K Evo demonstrates Ferrari's conviction that the future of extreme performance rests in the seamless integration of powertrain innovation, energy management, aerodynamics, and advanced control systems.

As offered here, including wheeled accessory boxes, this Evo would make an outstanding acquisition for any supercar enthusiast, or devoted marque aficionado. Its next caretaker can expect a warm welcome at Ferrari's marque-focused concours d'élégance and Corse Clienti events, or simply explore the car's remarkable capabilities on circuit. It offers what must be an unrepeatable opportunity to acquire an essentially new example of Ferrari's most sophisticated hybrid-era development prototype.



2018 FERRARI FXX K EVO

LOT 40

2008 FERRARI FXX EVO

€4,500,000–€5,500,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR
PININFARINA

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFFHX62X000162628

without reserve

COACHWORK BY
PININFARINA

VIN: ZFFHX62X000162628

[LEARN MORE](#)

Voiture de compétition sans
certificat d'immatriculation

Race car without registration
certificate

Ferrari a presque toujours fait progresser ses technologies les plus avancées à l'aide de plateformes expérimentales extrêmement concentrées. Cette philosophie a franchi un cap déterminant avec le lancement du programme XX en 2005. Conçue non pas comme une voiture homologuée pour la route ni comme une machine de compétition, la FXX était destinée à être un pur outil de développement, créé pour accélérer les progrès techniques en associant des séances d'essais contrôlées par l'usine à des retours en temps réel des pilotes, collectés sur des conditions de piste déterminées avec précision.

Ferrari a clairement exprimé ses intentions dès le départ. Son directeur général, Amedeo Felisa, l'a expliqué noir sur blanc pendant son développement : « La FXX ne sera pas alignée en compétition. C'est uniquement une voiture d'essai. » C'est ce principe qui a défini le Programme XX. Chaque FXX était équipée d'un vaste ensemble de capteurs de télémétrie capables d'enregistrer des centaines de paramètres, notamment la pression sur l'accélérateur et le frein, l'angle de braquage, les mouvements de la suspension, la température des pneus, la répartition de l'appui et le comportement thermique sur l'ensemble du châssis. À l'issue de chaque séance, les propriétaires étaient débriefés de

Ferrari's longstanding practice of advancing its most sophisticated technologies through tightly focused experimental platforms reached a defining milestone with the introduction of the XX Programme in 2005. Conceived not as a homologated road car nor as a competition machine, the FXX was envisioned as a pure development tool, created to accelerate engineering progress by pairing factory-controlled testing with real-time driver input, gathered under precisely managed track conditions.

Ferrari made its intentions clear from the outset. As General Manager Amedeo Felisa stated during development, "The FXX will not be raced. It is a test car only." That principle defined the XX Programme. Each FXX was equipped with an extensive telemetry suite capable of recording hundreds of parameters, including throttle and brake inputs, steering angle, suspension movement, tire temperature, load distribution, and thermal behavior across the chassis. After every session, owners were debriefed in a manner similar to Formula 1 drivers, reviewing their data directly with Ferrari engineers. It was an unprecedented partnership between factory and client, transforming owners from customers into active participants in Ferrari's research effort.

À RETENIR

Environ 30 exemplaires de FXX fabriqués entre 2005 et 2007

Un unique propriétaire ;
Prototype de développement réservé à la piste

Rare version Evoluzione d'usine avec 860 ch et changements de vitesse en 60 millisecondes

Constitue le modèle de développement le plus avancé du Programme XX de première génération de Ferrari

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 à 65° de 6 262 cm³, double arbre à cames en tête

Injection électronique numérique intégrée Bosch Motronic ME7

860 ch à 8 500 tr/min

Boîte de vitesse F1 robotisée à 6 rapports avec palettes au volant

Freins à disque Brembo carbone-céramique aux quatre roues

Suspension indépendante aux quatre roues avec amortisseurs à pousoirs

HIGHLIGHTS

One of Approximately 30 FXX Examples Built from 2005 to 2008

Single-Owner, Factory Track-Only Development Prototype

Rare Factory-Born Evoluzione Specification with 860 HP and 60 Millisecond Shifts

Represents the Most Advanced Development Stage of Ferrari's First-Generation XX Programme

SPECIFICATIONS

6,262 CC DOHC 65° V-12 Engine

Bosch Motronic ME7 Integrated Digital Electronic Fuel Injection

860 BHP at 8,500 RPM

6-Speed Automated F1 Paddle-Shift Gearbox

4-Wheel Carbon Ceramic Brembo Racing Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension with Pushrod-Operated Dampers



la même manière que des pilotes de Formule 1. Ils examinaient leurs données directement aux côtés des ingénieurs Ferrari. Il s'agissait d'un partenariat inédit entre l'usine et ses clients. Les propriétaires n'étaient alors plus seulement des clients, mais devenaient des acteurs à part entière du processus de recherche de Ferrari.

Bien que la FXX reprenne une grande partie de la structure de l'Enzo, il s'agissait quasiment d'une nouvelle machine. Son V12 atmosphérique de 6,2 litres produisait 800 ch, grâce à des culasses repensées, à une admission à la géométrie révisée, à des arbres à cames au profil retravaillé et à un système d'échappement nettement plus libre. La boîte de vitesses modernisée de style F1 permettait des changements de vitesses d'une rapidité remarquable. Comme l'a indiqué le magazine *Motor Trend* dans son essai de janvier 2006 : « les passages de vitesses sont si rapides qu'on ne les ressent pas autant qu'on les entend », un commentaire qui illustrait parfaitement le caractère mécanique de la voiture. La monoque en fibre de carbone et en nid d'abeille Nomex a été maintenue. En revanche, tous les éléments de confort ont été retirés et la voiture a été équipée d'une suspension développée pour la compétition, de freins Brembo en carbone céramique, et de pneus slicks de course Bridgestone 19 pouces sur mesure créés uniquement pour le programme.

À l'intérieur, les sensations étaient encore plus extrêmes. Pour décrire la vue à travers le pare-brise enveloppant, *Motor Trend* évoquait un « un pare-brise courbé comme un aquarium dans lequel le poisson, c'est vous », ce qui illustre à merveille l'environnement immersif et transparent de la FXX. Même le simple fait de démarrer la voiture était théâtral. Dans le même essai, on pouvait lire que « le V12 de 6,3 litres s'anime avec un son si violent que les personnes situées le long du muret des stands sont littéralement repoussées ». Rien dans la FXX n'était adouci ou atténué, chaque détail étant pensé pour la réactivité et l'instantanéité.

Les performances sont venues confirmer le succès de cette approche expérimentale. Selon Ferrari, la FXX parvenait à boucler un tour du circuit de Fiorano en six secondes de moins que l'Enzo, un résultat stupéfiant qui montrait à quel point le programme avait fait progresser cette plateforme. Des milliers de kilomètres d'essai, notamment des séances avec Michael Schumacher au volant, ont généré une somme colossale de données qui ont guidé la grande étape suivante, la FXX Evoluzione.

Lancée en 2007, l'Evoluzione représentait une amélioration complète du concept original qui portait sur pratiquement tous les systèmes. La puissance du V12 était portée à 860 ch à 9 500 tr/min, grâce à des composants internes révisés et à un logiciel de gestion moteur mis à jour. La boîte de vitesses F1 a été reprogrammée pour réduire les temps de passage à 60 millisecondes et les rapports ont été modifiés pour correspondre à la plage de puissance élargie.

L'Evo incluait également un système de télémétrie étendu, comprenant de nouveaux canaux pour l'angle de braquage, la pression de freinage et une cartographie élargie des charges dynamiques. Les ingénieurs Ferrari pouvaient ainsi étudier le comportement

Although the FXX shared the broad structural layout of the Enzo, it was essentially a new machine. Its naturally aspirated 6.2-liter V-12 produced 800 hp – made possible through redesigned cylinder heads, revised intake geometry, new cam profiles, and a significantly freer flowing exhaust system. The updated F1-style gearbox delivered remarkably rapid shifts. As *Motor Trend* noted in its January 2006 review, “the shifts are so fast, you don't feel them as much as hear them,” a comment that captured the mechanical character of the car. The carbon fiber and Nomex honeycomb monocoque remained, but stripped of all comforts, and paired with race developed suspension, carbon ceramic Brembo brakes, and bespoke 19” Bridgestone racing slicks created solely for the programme.

From inside the cockpit, the sensation was even more extreme. *Motor Trend* described the view through the wraparound glass as “a windshield curved like a fishbowl, and we are the fish,” a vivid illustration of the FXX's immersive, transparent environment. Even the act of starting the car was dramatic. The same review reported that “the 6.3 liter V-12 fires to life with a sound so violent the people standing along the pit wall actually recoil.” Nothing about the FXX was softened or muted – every detail was engineered for response and immediacy.

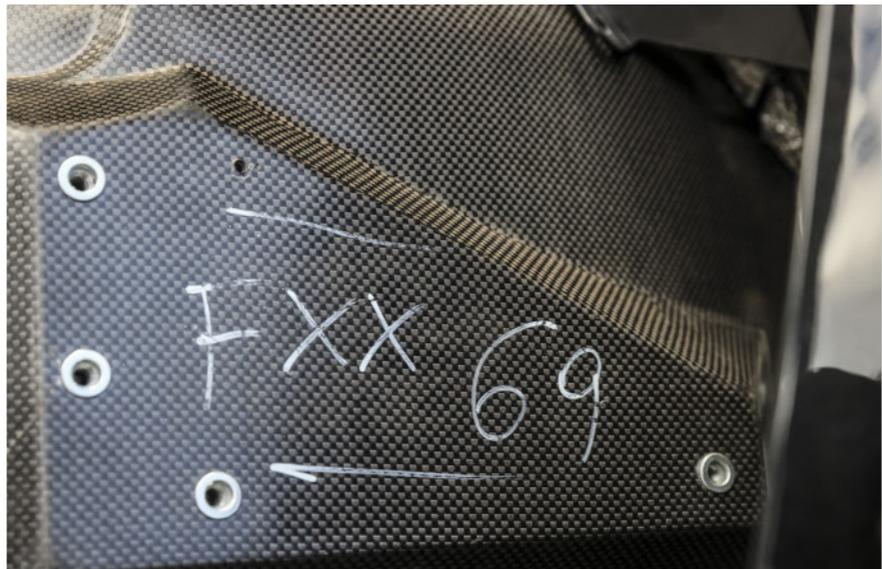
Performance confirmed the success of this experimental approach. Ferrari estimated that the FXX was six seconds per lap faster than the Enzo around Fiorano – a staggering figure that demonstrated how far the programme had advanced the platform. Thousands of test kilometers, including sessions driven by Michael Schumacher, yielded a wealth of data that informed the next major step forward, the FXX Evoluzione.

Introduced in 2007, the Evoluzione was a comprehensive refinement of the original concept and improved virtually every system. The V-12 now produced 860 hp at 9,500 rpm, supported by revised internals and updated engine management software. The F1-style gearbox received new programming that reduced upshift times to 60 milliseconds and featured revised gear ratios tailored to the expanded power band.

Aerodynamics were significantly reworked. A reshaped rear wing, revised extractors, the addition of a small “nolder” (a sharp aerodynamic lip used to control airflow), and extensive underbody revisions increased overall aerodynamic efficiency by about 25%. These changes produced greater downforce, improved high speed stability, and allowed a more precise turn in response. Ferrari also updated the suspension geometry to reduce tire wear and enhance balance through demanding corners, while revised cooling channels promoted more consistent braking performance during extended sessions.

The Evo also introduced an expanded telemetry system with new channels for steering angle, brake pump pressure, and broader mapping of dynamic loads. This allowed Ferrari engineers to study behavior with exceptional detail and made the Evo not only faster but more insightful as a development instrument. Many concepts tested through the FXX and Evo would influence Ferrari's future hypercars, most notably the LaFerrari and subsequent XX models, including the 599XX and the FXX K.





de la voiture avec un niveau de détail exceptionnel. L'Evo était alors non seulement plus rapide, mais aussi plus utile en tant qu'instrument de développement. De nombreux concepts testés grâce à la FXX et à la version Evo allaient influencer les futures hypercars de Ferrari, notamment la LaFerrari et les modèles XX suivants, dont la 599XX et la FXX K.

La production de la FXX a été extrêmement limitée puisque Ferrari n'en a fabriqué qu'une trentaine d'exemplaires entre 2005 et 2007. La plupart de ces voitures ont ensuite reçu des modifications correspondant à la version Evoluzione lorsque Ferrari a lancé le pack Evo, en 2008. Néanmoins, seulement une poignée d'exemplaires auraient directement été construits dans la version Evo, au lieu de partir de conversions de FXX originelles. Ferrari n'a jamais publié de chiffres exacts, mais les historiens de la marque s'accordent sur le fait que les modèles Evoluzione d'usine représentent une infime fraction de la production totale de FXX et constituent encore aujourd'hui des modèles parmi les plus rares et les plus techniquement significatifs du programme.

Cette Ferrari FXX Evo fait ainsi partie des très rares voitures construites dès le départ selon les spécifications Evoluzione à la différence des conversions à partir d'une FXX standard. Livrée à l'origine dans une teinte *Rosso* (rouge) associée à un intérieur de course minimaliste garni d'Alcantara *Nero* (noir), cette machine a ensuite été repeinte en noir, pour correspondre à la FXX K Evo du transitaire (également proposée dans cette vente, Lot 40) ainsi qu'à la FXX noire offerte à Michael Schumacher en septembre 2006 à l'occasion de sa retraite imminente de la Formule 1.

Dans le cadre de l'exclusif Programme XX de Ferrari, cette FXX a bénéficié d'une utilisation modérée et documentée lors d'essais contrôlés par l'usine. Les archives indiquent que sa première participation au programme remonte à 2008. Elle a alors parcouru 180 km au Mugello, puis 58 km au Nürburgring et 166 km lors des Finali Mondiali au Mugello, pour un total de 404 km cette année-là. Après une période d'inactivité, la voiture a retrouvé le Programme XX en 2019, accumulant 112 km sur les circuits de Fiorano et Vallelunga et lors des Finali Mondiali. Plus récemment, elle a parcouru 9 km supplémentaires à Fiorano en mai 2025.

La voiture a fait l'objet d'une révision majeure d'usine chez Ferrari en juin dernier, pour un montant total de plus de 24 800 €, comme l'attestent les documents joints au dossier. Cet exemplaire représente l'une des machines les plus rares et les plus recherchées du programme expérimental XX de Ferrari; il est accompagné de boîtes d'accessoires montées sur roues. Les modèles Evoluzione d'usine apparaissent rarement sur le marché, et cet exemplaire offre une opportunité exceptionnelle d'acquérir l'une des voitures les plus exclusives et techniquement ambitieuses de Maranello, une automobile qui incarne pleinement l'ADN de Ferrari en matière de développement de ses hypercars modernes et figure parmi les réalisations majeures du Programme XX.

Production of the FXX was extremely limited, with Ferrari building approximately 30 examples between 2005 and 2008. Most of these cars were later upgraded to Evoluzione specification when Ferrari introduced the Evo package in 2008. Only a very small number, however, are believed to have been completed by the factory directly in Evo form rather than converted from earlier FXX builds. Exact figures have never been formally released by Ferrari, but the consensus among marque historians is that factory-born Evoluzione cars represent a tiny fraction of overall FXX production and remain among the rarest and most technically significant models in the programme.

This Ferrari FXX Evo is one of the very small number of cars originally built in Evoluzione specification rather than converted from an FXX. Originally delivered in *Rosso* (Red) with a minimalist racing interior trimmed in *Nero* (Black) Alcantara, this car was later refinished in black, matching the consignor's FXX K Evo (also offered in this sale, Lot 40) as well as the black FXX presented to Michael Schumacher in September 2006 to mark his impending retirement from Formula 1.

As part of Ferrari's exclusive XX Programme, this FXX has enjoyed measured and documented use in the factory's controlled test-driver environment. Its early programme participation is recorded in 2008, when it logged 180 km at Mugello, 58 km at the Nürburgring, and 166 km during the Finali Mondiali at Mugello, for a total of 404 km that year. After a period of inactivity, the car returned to XX events in 2019, accumulating 112 km across Fiorano, Vallelunga, and the Finali Mondiali. Most recently, the car completed a further 9 km at Fiorano in May 2025.

The car received major factory servicing at Ferrari in June this year totaling more than €24,800, with documentation on file. This example represents one of the rarest and most coveted forms of Ferrari's XX experimentation, and is accompanied by wheeled accessory boxes. Factory-born Evoluzione cars seldom appear on the market, and this example offers a compelling opportunity to acquire one of Maranello's most exclusive and technically ambitious machines – an automobile that encapsulates the developmental DNA of Ferrari's modern hypercar era and stands among the defining achievements of the XX Programme.



2008 FERRARI FXX EVO

|| LOT 41

1981 BMW M1

€500,000–€600,000

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
WBS59910004301378
MOTEUR N° M88-424

VIN. WBS59910004301378
ENGINE NO. M88-424

LEARN MORE

Premier modèle conçu par la division indépendante BMW Motorsport, la M1 représentait un changement radical pour la célèbre marque bavaroise. Conçue pour défier Porsche au plus haut niveau des courses d'endurance internationales, la supercar BMW à moteur central est le fruit d'un effort multinational ambitieux : une collaboration technique avec Lamborghini, un design en biseau inoubliable imaginé par Giorgetto Giugiaro, et une construction finale confiée à la société Karosserie Baur de Stuttgart. Le résultat ne ressemblait à rien de ce que BMW avait produit jusqu'alors : un modèle exotique destiné à l'homologation dont les caractéristiques routières étaient dignes d'une voiture de grand tourisme.

Techniquement sophistiquée et remarquablement bien équilibrée, la M1 reposait sur un châssis tubulaire construit par Marchese, habillé d'une carrosserie légère en fibre de verre, et équipé de freins à disque ventilés, de jantes en alliage Campagnolo, d'une boîte-pont ZF à cinq rapports et d'une suspension entièrement indépendante. Même si elle avait été spécialement conçue pour la compétition, la voiture offrait tout de même un degré de raffinement rare chez les modèles contemporains, grâce à des équipements tels que la climatisation et les vitres électriques, qui permettaient un usage routier tout à fait convenable.

À RETENIR

La BMW « M » originale ;
seulement 399 exemplaires de la
version routière produits

Collaboration unique entre BMW,
Lamborghini, Giugiaro et Baur

Un seul propriétaire allemand

Exemplaire faiblement kilométré,
très original et à l'historique
d'entretien continu

Couleur d'origine blanche
associée aux rayures tricolores
Motorsport

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne Type
M88/1 de 3 453 cm³, double
arbre à cames en tête

Injection mécanique Bosch
Kugelfischer

277 ch à 6 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle ZF à 5
rapports

Freins à disque ventilés aux
quatre roues

Suspension indépendante à
ressort hélicoïdal aux quatre roues

The first model developed by the independent BMW Motorsport division, the M1 represented a dramatic departure for the storied Bavarian marque. Conceived to challenge Porsche during the competitive height of international endurance racing, the mid-engine BMW supercar emerged from an ambitious multinational effort: engineering collaboration with Lamborghini, striking wedge-form styling by Giorgetto Giugiaro, and final construction by Karosserie Baur in Stuttgart. The resulting machine stood apart from anything BMW had produced before – an exotic homologation special with road manners befitting a grand touring car.

Technically sophisticated and impressively well balanced, the M1 employed a Marchese-built tubular space frame, lightweight GRP bodywork, ventilated disc brakes, Campagnolo alloy wheels, a five-speed ZF transaxle, and fully independent suspension. While purpose-built for competition, the car retained a degree of refinement uncommon among its contemporaries, offering amenities such as air-conditioning and power windows that made it genuinely usable on the road.

At the core of the M1 was BMW's formidable M88 engine. Equipped with chain-driven double overhead camshafts, four valves per cylinder,

HIGHLIGHTS

The Original BMW “M” Car; One
of Only 399 Street Cars Built

Unique Collaboration Between
BMW, Lamborghini, Giugiaro,
and Baur

Offered from Single German
Ownership

Low-Mileage, Highly Original
Example with Continuous Service
History

Presented in Factory White with
Motorsport Tri-Color Stripes

SPECIFICATIONS

3,453 CC Type M88/1 DOHC
Inline 6-Cylinder Engine

Bosch Kugelfischer Mechanical
Fuel Injection

277 BHP at 6,500 RPM

5-Speed Manual ZF Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

4-Wheel Independent Coil-
Spring Suspension



LOT 42

Le cœur battant de la M1 était le redoutable moteur M88 de BMW. Avec deux arbres à cames en tête entraînés par une chaîne, quatre soupapes par cylindre, une lubrification à carter sec, des collecteurs tubulaires en acier et une injection mécanique Bosch Kugelfischer de pointe et au calage précis, ce six cylindres en ligne de 3,5 litres développait 277 ch dans sa version routière, une puissance impressionnante pour une voiture pesant à peine plus de 1 300 kg. Les performances étaient tout aussi convaincantes : le 0 à 100 km/h était abattu en 5,6 secondes et la vitesse maximale dépassait les 260 km/h, des performances qui plaçaient la M1 parmi les voitures de sport de série les plus rapides de son époque. Au total, BMW n'a construit que 460 M1, dont seulement 399 exemplaires destinés à la route.

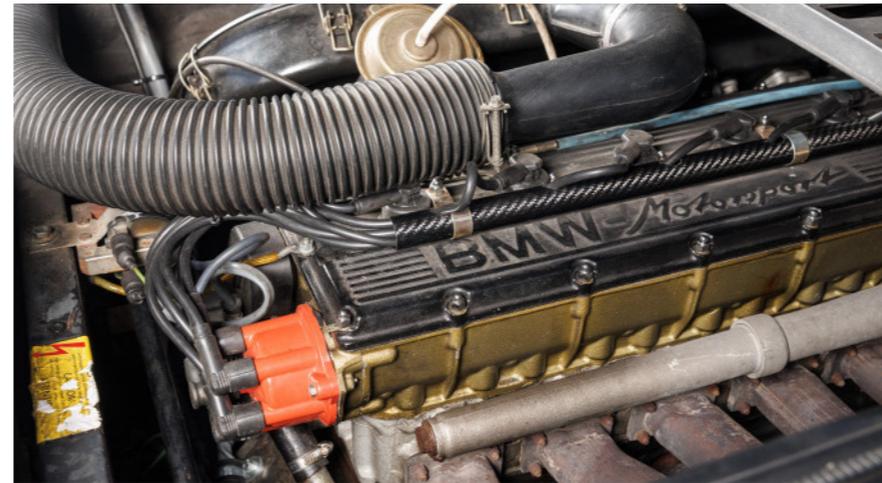
Cette M1, châssis n° 4301378, fait probablement partie des rares voitures n'ayant appartenu qu'à une seule famille en Allemagne depuis leur sortie d'usine. Selon le registre en ligne des BMW M1, sa fabrication s'est terminée en novembre 1980 et il s'agit du 308e exemplaire construit. Avec sa couleur *Weiß* (blanc, code 206) associée à une sellerie *Schwarz* (noire) enrichie d'inserts en cuir blanc, elle a été livrée neuve à BMW AH Faude GmbH, à Spaichingen, en Allemagne. Elle est depuis restée dans la collection privée du directeur de cette concession. Cette voiture a bénéficié d'un entretien constant tout au long de sa vie et encore à l'heure actuelle. Elle conserve en outre une grande partie de ses caractéristiques d'origine. Les différences observées par rapport aux spécifications d'usine sont les bandes tricolores distinctives M Motorsport et les jantes BBS sur mesure et fidèles à l'époque de production. Au moment du catalogage, le compteur affichait seulement 52 955 km. Les travaux mécaniques effectués sont attestés par une récente facture de plus de 7 000 €, présente au dossier.

Les occasions d'acquérir une M1 à la provenance aussi claire et continue sont extrêmement rares. Ce modèle offre des avantages évidents : état d'origine, conservation à long terme au sein d'une seule et même famille et attrait durable suscité par la première véritable supercar de BMW. Il constitue donc une occasion convaincante d'obtenir l'une des voitures les plus importantes et les plus collectionnables jamais produites par BMW Motorsport.

dry sump lubrication, tubular steel headers, and advanced Bosch Kugelfischer timed mechanical fuel injection, the 3.5-liter straight-six produced 277 bhp in road trim – an impressive figure for a car weighing under 2,900 pounds. Performance was similarly compelling: 0–60 mph in 5.6 seconds and a top speed exceeding 160 mph, figures that placed the M1 among the fastest production sports cars of its era. In total, BMW built just 460 M1s, of which only 399 were road-going examples.

This M1, chassis 4301378, is surely among the few remaining in continuous single family German ownership. According to the online BMW M1 Register, it was completed in November 1980 and is the 308th example built. Finished in *Weiß* (White, code 206) with *schwarz* (black) upholstery highlighted with white leather inserts, it was delivered new to BMW AH Faude GmbH in Spaichingen, Germany, and has been retained in the private collection of the dealership's principal ever since. Maintained consistently throughout its life, this car remains well-kept and largely original, only noted departures from factory specification being its distinctive M Motorsport tri-color striping and period-appropriate made-to-measure BBS wheels. At the time of cataloguing, it displayed just 52,955 km. A recent invoice on file totaling more than €7,000 documents mechanical work performed.

Opportunities to acquire an M1 with such clear, uninterrupted provenance are exceedingly rare. Offering originality, long-term family custody, and the enduring allure of BMW's first true supercar, this example represents a compelling chance to secure one of the most significant and collectible models ever produced by BMW Motorsport.



1981 BMW M1

LOT 42

43

1948 JAGUAR MK IV DROPHEAD COUPE

€125,000–€150,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 637093
MOTEUR N° SL3167

without reserve

CHASSIS NO. 637093
ENGINE NO. SL3167

[LEARN MORE](#)

La fabrication de cette Jaguar Mk IV Drophead Coupé s'est terminée le 30 avril 1948 et elle a été vendue neuve en Belgique, via la concession Jaguar de Bruxelles, le 25 mai de cette même année, d'après son certificat du JDHT. La voiture est ensuite restée en Belgique jusqu'en 2005, date à laquelle elle a été partiellement restaurée par Cecil Cars, à Ollainville, en France. À cette occasion, elle avait été notamment repeinte en blanc, mais l'intérieur original Suede Green (vert) a été conservé. Cette Jaguar est ensuite partie en France, après son acquisition par Philippe Cochet en 2016.

Le propriétaire actuel l'a achetée à M. Cochet en 2021. Il a ensuite confié à CKL Developments, spécialiste de la marque Jaguar situé dans l'Oxfordshire, en Angleterre, la réalisation d'une restauration en état concours. Le démontage a permis de révéler certaines caractéristiques d'origine, telles que des marquages d'usine présents à l'intérieur de l'ossature en bois des portes. La carrosserie « drophead » a été totalement mise à nu et peinte dans la couleur Jaguar Racing Green (vert). Le moteur d'origine a été reconstruit par CKL et l'intérieur a été retapissé en cuir fauve. L'équipe de CKL s'est attachée à restaurer la voiture en conservant autant de composants d'origine que possible. À l'issue de la restauration, cette Jaguar a été testée sur la piste du célèbre circuit de Goodwood et a fait ses débuts sur les pelouses lors du Concours d'élégance 2024 du palais de Hampton Court, où elle s'est classée deuxième dans la catégorie des véhicules des années 1940.

À RETENIR

Restauration de qualité concours réalisée par le spécialiste Jaguar CKL Developments

Moteur d'origine « matching numbers » d'après le certificat du JDHT

Exposée au Concours d'élégance du palais de Hampton Court en 2024

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 3 485 cm³, arbre à cames en tête

125 ch à 4 250 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

This Jaguar Mk IV Drophead Coupe was manufactured on April 30, 1948, and sold new via a Jaguar dealership in Brussels, Belgium, on May 25th of that year, according to a copy of its JDHT Certificate. The car remained in Belgium until 2005, when it was partially restored by Cecil Cars in Ollainville, France. This restoration included a refinish in white, though the original Suede Green interior was retained at the time. The Jaguar was subsequently acquired by Philippe Cochet of Lyon in 2016.

The current owner acquired the Jaguar from M. Cochet in 2021. Upon acquisition, he entrusted Jaguar specialist CKL Developments of Oxfordshire, England, to conduct a concours restoration. During disassembly, marks of originality were noted, such as factory markings inside the wood framing of the doors. The drophead body was stripped and painted Jaguar racing green. The original engine was rebuilt in-house and the interior was retrimmed in tan leather. The CKL team took great care in restoring the car, with the goal of retaining as many original components as possible. Once the restoration was complete, this Jaguar was tested on track at the famed Goodwood Motor Circuit and made its concours debut at the 2024 Concours of Elegance at Hampton Court Palace, where it was awarded Second in the 1940s Class.

HIGHLIGHTS

Concours-Quality Restoration Performed by Jaguar Specialist CKL Developments

Retains Original Matching-Numbers Engine per JDHT Certificate

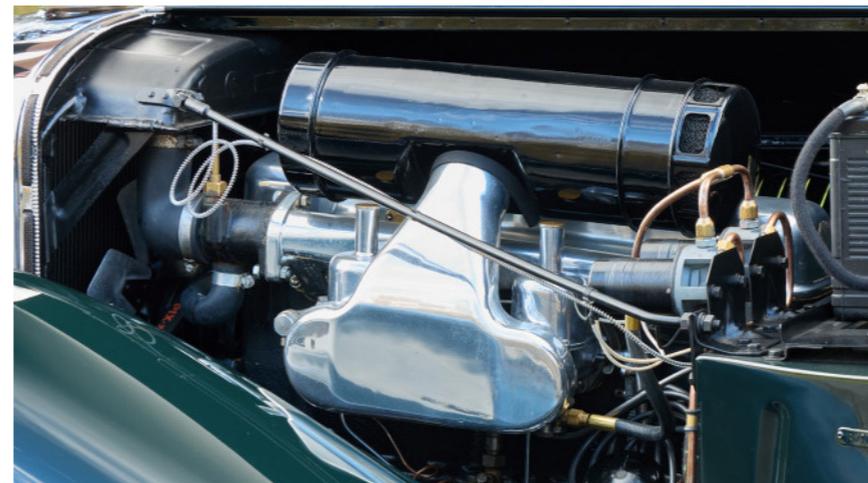
Displayed at the Concours of Elegance at Hampton Court Palace in 2024

SPECIFICATIONS

3,485 CC OHV Inline 6-Cylinder Engine

125 BHP at 4,250 RPM

4-Speed Manual Gearbox



LOT 43

1963 FERRARI 250 GTE SERIES III

€320,000–€420,000

CARROSSÉE PAR
PININFARINA

CHÂSSIS N° 4139 GT
MOTEUR N° 4139

COACHWORK BY
PININFARINA

CHASSIS NO. 4139 GT
ENGINE NO. 4139

[LEARN MORE](#)

Présentée à l'occasion d'un tour d'exhibition aux 24 Heures du Mans en juin 1960, la Ferrari 250 GTE a été le premier modèle routier quatre places du cheval cabré. Pour beaucoup, la GTE, qui a été officiellement dévoilée en octobre 1960 au salon de Paris, a grandement participé au financement du programme de course automobile de Ferrari, alors que la marque était à l'apogée de sa domination. Sur la base de la 250 GT, la GTE affichait des dimensions révisées. En effet, le moteur V12 Colombo de 240 ch et la boîte de vitesses ont été déplacés de plusieurs centimètres vers l'avant dans le châssis tandis que la ligne de toit du coupé a été relevée afin de proposer un modèle grand tourisme luxueux et confortable, capable d'accueillir quatre passagers.

En mars 1963, Ferrari a présenté une Série III encore plus affinée lors du Salon de l'Automobile de Genève. Ultime évolution de la 250 GTE, la Série III a reçu des phares et des feux arrière révisés, ainsi qu'une suspension arrière améliorée, pour laquelle les ressorts à lames utilisés sur les modèles précédents ont été remplacés par des ressorts hélicoïdaux afin d'offrir une expérience de conduite plus douce et agréable. La production du modèle s'est arrêtée fin 1963 et seulement 300 GTE Série III ont été construites.

Debuted during an exhibition lap at the 24 Hours of Le Mans in June 1960, the Ferrari 250 GTE was the Maranello firm's first four-seat road car. Officially unveiled in October 1960 at the Paris salon, the GTE is largely credited with financing Ferrari's sports car racing program at the height of its dominance. Based on the 250 GT, the GTE featured revised dimensions, such as the shifting of the 240 hp Colombo V-12 engine and gearbox several inches forward in the chassis and a raising of the coupe's roofline in order to create a luxurious grand tourer that comfortably accommodates four passengers.

Further refined for 1963, Ferrari introduced the Series III at the Geneva Motor Show in March of that year. As the final development of the 250 GTE, the Series III featured revised headlight and taillight styling, along with an upgraded rear suspension that replaced the earlier-model leaf springs with coil springs to deliver a smoother, more enjoyable driving experience. With the model's production drawing to a close in late 1963, just 300 Series III GTEs were built.

This 250 GTE Series III, chassis 4139 GT, was purchased new in February 1963 by Sig. Evain of Italy, via the Bologna-based dealer S.I.V.A.M.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Seulement 300 GTE de Série III construites

Élégante combinaison de couleurs d'origine *Grigio Scuro* et cuir *Rossa*

L'ultime évolution du premier modèle 2+2 de Ferrari

Restauration en état concours par le spécialiste britannique GTO Engineering

Certification Ferrari Classiche ; Moteur « matching numbers »

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 Tipo 128F de 2 953 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber

240 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec overdrive

Freins à disque hydrauliques aux 4 roues

Suspension avant indépendante avec ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

One of Only 300 Series III GTEs Built

Presented in the Elegant Original Color Scheme of *Grigio Scuro* over *Rossa* Leather

The Final Development of Ferrari's First 2+2 Model

Recipient of a Concours-Level Restoration by UK Specialist GTO Engineering

Ferrari Classiche Certified; Equipped with Matching-Numbers Engine

SPECIFICATIONS

2,953 CC Tipo 128F SOHC V-12 Engine

Three Weber Carburetors

240 BHP at 7,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox with Overdrive

4-Wheel Hydraulic Disc Brakes
Front Independent Suspension with Coil Springs

Rear Live Axle with Parallel Trailing Arms and Coil Springs

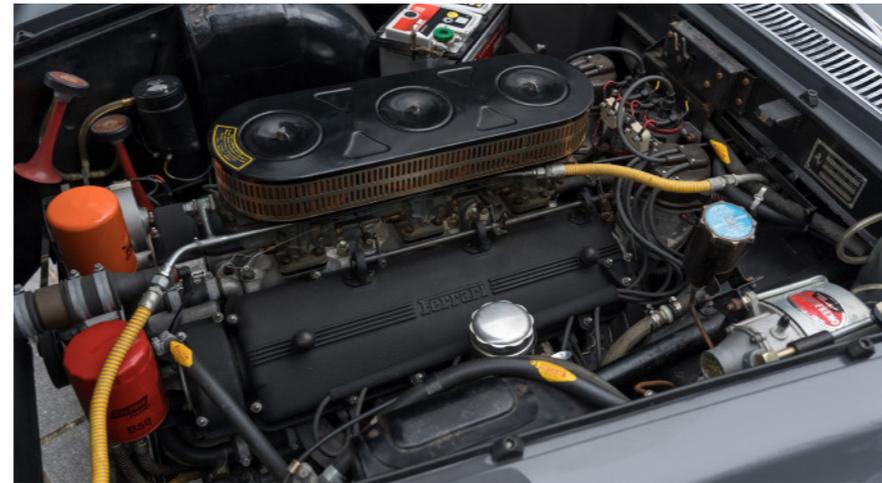




The car was originally finished in *Grigio Scuro* (Dark Gray) over a *Rossa* leather interior, according to the Ferrari Classiche Certificate on file.

In the late 1960s, this GTE was imported into the US, and by 1969 was owned by Raymond Gettings of Charleston, South Carolina. That same year, Mr. Gettings sold the car to Thomas White of Greenville, South Carolina, who began a restoration. After disassembling the car, the project stalled, and it remained in storage for the next four decades. In 2011, this GTE was acquired by a private collector, who entrusted UK-based Ferrari specialist GTO Engineering to perform a concours-level restoration. This work included rebuilding the matching-numbers engine, refinishing the Ferrari's Pininfarina coachwork in its original shade of *Grigio Scuro*, and retrimming the interior in its factory-specified *Rossa* leather, crafted by Tappezeria Luppi of Modena. Since acquiring this GTE in early 2017, the current owner has enjoyed it sparingly, reserving it for select weekend drives over the past nine years.

Equipped with its matching-numbers engine, confirmed by its Ferrari Classiche certification on file, this late-production GTE stands as one of the finest examples extant. Offered from nearly a decade of current ownership, this GTE offers Ferrari collectors and enthusiasts alike the opportunity to experience the final development of Ferrari's original four-seat grand tourer.



Cette 250 GTE Série III, châssis n° 4139 GT, a été achetée neuve en Italie au mois de février 1963 par M. Evain au concessionnaire bolognais S.I.V.A.M. Le certificat Ferrari Classiche joint au dossier indique que la couleur d'origine de la voiture était *Grigio Scuro* (gris foncé), associée à un intérieur *Pelle Rossa* (cuir rouge).

À la fin des années 1960, cette GTE a été exportée aux États-Unis. En 1969, elle appartenait ainsi à Raymond Gettings, de Charleston, dans l'État de Caroline du Sud. Cette même année, M. Gettings a vendu la voiture à Thomas White, de Greenville, en Caroline du Sud, qui a commencé à la restaurer. Après le démontage de la voiture, le projet s'est arrêté et elle est restée stockée pendant les quatre décennies suivantes. En 2011, un collectionneur privé a fait l'acquisition de cette GTE et l'a confiée au spécialiste britannique de Ferrari, GTO Engineering, avec pour mission d'effectuer une restauration en état concours. Les travaux comprenaient la reconstruction du moteur « matching numbers », le retour de la carrosserie Pininfarina de cette Ferrari dans sa teinte d'origine *Grigio Scuro*, et la remise en état de l'intérieur en cuir *Rossa* par la société Tappezeria Luppi de Modène, conformément aux caractéristiques du modèle sorti d'usine. Depuis l'acquisition de cette GTE début 2017, le propriétaire actuel l'a utilisée avec parcimonie et ne l'a sortie qu'occasionnellement le week-end durant les neuf dernières années.

Avec son moteur « matching numbers », confirmé par la certification Ferrari Classiche jointe au dossier, cette GTE de la fin de la production est l'un des plus beaux exemplaires existants. Proposée à l'issue de près d'une décennie chez son propriétaire actuel, cette GTE offre aux collectionneurs et passionnés de Ferrari une occasion rare de découvrir l'ultime évolution du premier modèle grand tourisme quatre places de Ferrari.



1963 FERRARI 250 GTE SERIES III

LOT 44

45

1995 FORD ESCORT RS COSWORTH

€100,000–€125,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR
KARMANN

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
WFOBXXGKABSJ91635

without reserve

COACHWORK BY KARMANN
VIN. WFOBXXGKABSJ91635

[LEARN MORE](#)

L'Escort RS Cosworth de Ford a été pensée pour être une concurrente redoutable en compétition au sein du Groupe A. Cela dit, avec sa carrosserie construite par Karmann et toute l'expertise de Cosworth pour la partie technique, elle surpassait sa devancière sur pratiquement tous les points. Immédiatement reconnaissable à ses ailes élargies et à son bouclier avant agressif, l'Escort RS arbore également l'un des ailerons les plus spectaculaires de l'époque, qui s'élançe droit vers l'arrière depuis le toit pour maximiser l'appui aérodynamique, et augmenter l'efficacité d'une configuration mécanique à transmission intégrale.

Cette Escort RS Cosworth aurait été conservée pendant plusieurs années dans une importante collection française de voitures de rallye des groupes A et B, privilégiant la présentation d'exemplaires dans leur état d'origine. Dans le rapport daté de 2023 qui accompagne la vente, cette Escort RS est décrite comme étant en excellent état sur tous les points et elle affiche encore une belle présentation aujourd'hui. Cette voiture a été remarquablement préservée, comme en témoignent sa livrée extérieure blanche et son intérieur gris, avec les sièges Recaro d'origine qui annoncent les performances spectaculaires du modèle. Des factures d'entretien remontant jusqu'à 2005 et des certificats de contrôle technique retracent l'historique de l'entretien de cette Ford. Au total, seulement 7 145 Escort RS Cosworth ont été construites. Chacune d'elles illustre l'ingénierie et le savoir-faire de son fabricant, mais bien peu peuvent être aussi fièrement présentées que ce brillant exemplaire.

Certificat d'immatriculation français
French registration certificate

À RETENIR

Modèle d'homologation d'une voiture de rallye inscrite en Groupe A

Présentation remarquable, seulement 7 145 exemplaires construits

Une plateforme à transmission intégrale ayant fait ses preuves en rallye et équipée d'un moteur conçu par les ingénieurs de Cosworth

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1 993 cm³

Turbocompresseur Garrett T25

218 ch à 6 250 tr/min

Ford's Escort RS Cosworth was designed to be a formidable competitor in Group A racing. It was based, perhaps counterintuitively, on the humble European-market Ford Escort – but with its Karmann-built body and superbly engineered Cosworth underpinnings, it is superior to its roots in most every way. Immediately recognizable by its wide, boxed fenders and aggressive front air dam, the Escort RS also sports one of the most radical rear spoilers of the era, extending rearward from roof height to maximize its downforce, increasing the effectiveness of its all-wheel-drive mechanical configuration.

This Escort RS Cosworth was reportedly held for several years in a major French-based collection of Group A and Group B rally cars, with an emphasis on examples presented in original condition. An accompanying 2023-dated report describes this Escort RS as in fine condition throughout, and it continues to present well today. Both the car's white exterior livery and its gray interior show remarkable preservation, and the original Recaro seats keep pace with the car's impressive performance capabilities. Maintenance invoices dating from 2005 and safety inspection certificates chronicle the Ford's upkeep and service history. In all, just 7,145 examples of the Escort RS Cosworth were built. Each one is a testament to the engineering and craftsmanship of its manufacturer, but few are as proudly presented as this shining example.

HIGHLIGHTS

Homologation Example of a Competitive Group A Rally Car

An Outstandingly Presented Example, One of Just 7,145 Built

Rally-Proven, All-Wheel-Drive Platform with Cosworth-Engineered Power

SPECIFICATIONS

1,993 CC Inline 4-Cylinder Engine

Garrett T25 Turbocharger

218 BHP at 6,250 RPM



LOT 45

2000 LAMBORGHINI DIABLO 6.0 VT

€600,000–€750,000

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN):
ZA9DE01A01LA12684

VIN. ZA9DE01A01LA12684

[LEARN MORE](#)

Lors de son lancement en 1990 par Lamborghini, la Diablo, qui succédait à la Countach, constituait l'ultime expression de la vitesse et du spectaculaire en provenance de Sant'Agata. Avec un design à l'ADN inimitable signé Marcello Gandini, ce nouveau modèle associait à la modernité aérodynamique la puissance brute du V12 et s'imposait immédiatement parmi les voitures de série les plus rapides au monde. La dernière évolution de la Diablo, la plus raffinée, est arrivée en 2000 avec la 6.0 VT. Il s'agissait alors de la première Lamborghini conçue sous l'égide du nouveau propriétaire de la marque, Audi. Si elle conservait une silhouette déjà bien connue, la quasi-totalité des composants avaient été repris afin de répondre aux exigences plus élevées d'Audi en matière de précision, de qualité et de durabilité.

Visuellement, la 6.0 adoptait des pare-chocs intégrés, des phares fixes et une carrosserie utilisant largement la fibre de carbone, ce qui donnait à la voiture une apparence plus fluide et moderne. L'habitacle n'était pas en reste avec une ergonomie améliorée et une utilisation de matériaux de meilleure qualité. En réponse à un défaut connu de longue date sur les modèles antérieurs, cette version a reçu un système de climatisation moderne.

When Lamborghini introduced the Diablo in 1990, it succeeded the Countach as Sant'Agata's ultimate expression of speed and drama. Retaining Marcello Gandini's unmistakable design DNA, the new model blended aerodynamic modernity with raw V-12 power, immediately earning its place among the world's fastest production cars. The final, most refined evolution of the Diablo arrived in 2000 with the 6.0 VT, the first Lamborghini shaped under Audi's newly established ownership. While the silhouette remained familiar, nearly every component was revised to meet Audi's higher standards of precision, quality, and durability.

Visually, the 6.0 introduced integrated bumpers, fixed headlamps, and extensive carbon-fiber bodywork, giving the car a cleaner, more modern presence. The cabin saw similar attention, with improved ergonomics and higher-quality materials. A modern climate control system was introduced, addressing a long-standing shortcoming of earlier models.

An enlarged 6.0-liter V-12 produced 550 hp at 7,100 rpm and 457 lbs./ft. of torque at 5,500 rpm and sent power to all four wheels through a viscous-coupled all-wheel-drive system. A five-speed manual gearbox remained standard, preserving the Diablo's unmistakably analog driving

Certificat d'immatriculation belge
Belgium registration certificate

À RETENIR

Couleur *Nero Pegaso* et intérieur cuir bicolore sur commande spéciale *Nero Perseus* et *Rosso Centaurus*

Environ 10 300 km au compteur au moment du catalogue

Grand entretien réalisé récemment pour un montant total de près de 35 000 €

Seulement 337 exemplaires produits

Version finale et la plus aboutie de la Diablo

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 de 5 992 cm³, double arbre à cames en tête

Injection multipoint Bosch Motronic

550 ch à 7 100 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports avec différentiel central visqueux et transmission intégrale

Freins à disque ventilés aux 4 roues

Suspension à double triangulation aux quatre roues avec ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

Finished in *Nero Pegaso* over Special-Order *Nero Perseus* and *Rosso Centaurus* Leather

Showing Approximately 10,300 Km at Time of Cataloguing

Benefits from Recent Major Servicing Totaling Nearly €35,000

One of Just 337 Examples Built

Final and Most Developed Iteration of the Diablo

SPECIFICATIONS

5,992 CC DOHC V-12 Engine

Bosch Motronic Multi-Point Fuel Injection

550 BHP at 7,100 RPM

5-Speed Manual Gearbox with Viscous Traction All-Wheel Drive

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

4-Wheel Double-Wishbone Suspension with Coil Springs



Le V12 à la cylindrée portée à 6,0 litres produisait 550 ch à 7 100 tr/min et 620 Nm de couple à 5 500 tr/min. La puissance était envoyée aux quatre roues via un système de transmission intégrale à différentiel visqueux. La boîte de vitesses manuelle à cinq rapports était encore proposée en série, ce qui préservait l'expérience de conduite indéniablement analogique de la Diablo. Ces transformations ont donné naissance à une machine beaucoup plus réactive et cohérente, capable de passer de 0 à 100 km/h en moins de quatre secondes et de continuer à accélérer jusqu'à une vitesse de pointe annoncée à 334 km/h.

Cette Lamborghini Diablo 6.0 VT fait partie des quelque 337 exemplaires fabriqués lors de la courte période de production du modèle entre 2000 et 2001. De couleur *Nero Pegaso* (noire), elle arbore un intérieur cuir bicolore *Nero Perseus* (noir) et *Rosso Centaurus* (rouge) réalisé sur commande spéciale et recouvrant la quasi-totalité des surfaces qui ne sont pas en fibre de carbone apparente. Contrairement à la plupart des Diablo 6.0 VT, cet exemplaire a été commandé sans l'aileron arrière optionnel, ce qui lui offre un aspect plus profilé.

Livrée en mars 2001 à Hessing, un concessionnaire agréé de Bruxelles, cette Diablo aurait été offerte par sa première propriétaire, belge, à son mari. Le carnet d'entretien qui l'accompagne confirme que la voiture a été peu conduite avant d'être entreposée entre 2014 et 2025. Récemment redécouverte, cette Diablo a bénéficié d'une remise en service en profondeur en 2025, réalisée par les spécialistes Garage Milliancourt, pour un montant total de près de 35 000 €. Elle affiche donc un état de fonctionnement exceptionnel.

Avec seulement 10 300 km au compteur lors du catalogage, cette Diablo se présente dans un état de conservation excellent et d'origine dans l'ensemble. Remarquablement complète, cette voiture est accompagnée de documents remontant à sa commande initiale, ainsi que de livrets, d'outils et d'accessoires associés à la livraison.

Peu de supercars modernes affichent le panache et la pureté mécanique d'une Diablo de la fin de la période de production. Les modèles aussi originaux, complets et peu kilométrés tels que celui-ci sont encore moins nombreux. Pour les collectionneurs à la recherche d'un exemplaire particulièrement représentatif de l'époque la plus charismatique de Sant'Agata, cette Diablo représente une opportunité à ne pas manquer.

experience. The result was a far more responsive and cohesive machine, capable of 0–60 mph in under four seconds with a claimed top speed of 208 mph.

This particular Lamborghini Diablo 6.0 VT is one of approximately 337 examples that were produced during a short 2000–2001 production run. Finished in *Nero Pegaso*, it features special-order two-tone *Nero Perseus* and *Rosso Centaurus* leather that covers nearly every surface not rendered in fully exposed carbon fiber. Unusually for a Diablo 6.0 VT, this example was ordered without the optional rear wing, giving it a more streamlined appearance.

Delivered via authorized dealer Hessing in Brussels in March 2001, this Diablo is believed to have been presented by its Belgian original owner as a gift to her husband. The accompanying service books support that the Diablo was driven sparingly before entering storage from roughly 2014 to 2025. Recently uncovered, this Diablo received extensive recommissioning in 2025 performed by specialist Garage Milliancourt and totaling nearly €35,000 to ensure the car is in exceptional running order.

Showing just 10,300 km at the time of cataloguing, this Diablo presents in very well-preserved and original condition throughout. Remarkably complete, this car is accompanied by documentation dating from its original order, as well as books, tools, and delivery accessories.

Few modern supercars capture the drama and mechanical purity of a late-production Diablo, and even fewer present with the originality, completeness, and low mileage seen here. For collectors seeking a centerpiece example of Sant'Agata's most charismatic era, this Diablo represents an opportunity not to be missed.



2000 LAMBORGHINI DIABLO 6.0 VT

LOT 46

1981 LAND ROVER 109 SERIES III

€40,000–€60,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 142686
MOTEUR N° 3665513

without reserve

CHASSIS NO. 142686
ENGINE NO. 3665513

[LEARN MORE](#)

Ce Land Rover 109 D Série III de 1981 a été initialement immatriculé au un opérateur local de réseau électrique basé à Dechantskirchen, en Autriche. La transformation profonde et très détaillée qui a donné ce véhicule d'expédition inspiré du Camel Trophy a été réalisée dans un second temps par le propriétaire suivant, Dieter Binder, qui a acheté le véhicule à Lafnitz en 1988.

La qualité de fabrication est exceptionnelle : système électrique organisé méticuleusement, pièces métalliques extérieures en acier inoxydable, arceau et fixations galvanisés à chaud et châssis galvanisé. L'ensemble a été réalisé selon des standards correspondant à un véhicule conçu pour résister aux environnements les plus rudes. M. Binder a conservé ce Land Rover jusqu'en 2024. Cette même année, il a été acquis par le propriétaire. Il a alors appris que M. Binder aurait entrepris de nombreuses expéditions à travers l'Afrique entre 1991 et 1997. Aucun document ni aucune photographie n'est cependant disponible pour le confirmer.

Ce tout-terrain dispose d'un grand nombre d'équipements, notamment une galerie de toit avec lattes en bois, des roues de secours, des protections latérales, des échelles de désensablage, un snorkel, un treuil électrique, des éclairages auxiliaires et des panneaux solaires. À l'intérieur, la cabine ressemble à un cockpit d'avion, avec un nombre impressionnant de jauges, des systèmes électriques, une gestion de l'alimentation auxiliaire et des équipements de communication.

À RETENIR

Modèle de série III unique aux nombreuses caractéristiques spécifiques inspiré du Camel Trophy

Il aurait entrepris de nombreuses expéditions en Afrique entre 1991 et 1997

Construction renforcée avec galvanisation du châssis

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur diesel 4 cylindres en ligne de 2 286 cm³

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec boîte de transfert à deux rapports

Suspension à ressorts à lames semi-elliptiques avant et arrière avec amortisseurs hydrauliques

This Land Rover was originally registered to an electricity network operator based in Dechantskirchen, Austria, with the incredibly detailed conversion to Camel Trophy-style expedition vehicle carried out later by the second owner, Dieter Binder, who purchased the vehicle in 1988.

The workmanship is exceptional, with enhanced electrical system, stainless-steel exterior hardware, hot-dip-galvanized roll bar and fittings, and a galvanized chassis – all built to endure the harshest environments. Mr. Binder retained the Land Rover until 2024, subsequently coming into the consignor's ownership. Mr. Binder is believed to have undertaken numerous expeditions across Africa between 1991 and 1997, though no records verify this.

Boasting an impressive array of hardware, including roof rack with wooden slats, spare wheels, rock sliders, sand ladders, a snorkel, electric-winch, auxiliary lighting, and solar charging. Inside, the cabin resembles an aircraft cockpit, featuring a remarkable suite of gauges, electrical systems, auxiliary power management, and communication equipment.

The Land Rover – benefitting from a recent thorough service – is a self-contained mobile expedition vehicle with cooking/refrigeration, bathing, and sleeping facilities. A charismatic and an ideal companion for the adventure-minded enthusiast.

HIGHLIGHTS

Unique Expedition-Build, Camel Trophy-Inspired Series III

Believed to Have Embarked Upon Numerous African Expeditions Between 1991 and 1997

Extensive Build with Galvanized Chassis and Metalwork

SPECIFICATIONS

2,286 CC Inline 4-Cylinder Diesel Engine

4-Speed Manual Transmission with Two-Speed Transfer Case

Front and Rear Semi-Elliptical Leaf-Spring Suspension with Hydraulic Shock Absorbers



1938 BUGATTI TYPE 57C ATALANTE

€2,250,000–€2,750,000

CHÂSSIS N° 57718
MOTEUR N° 45CCHASSIS NO. 57718
ENGINE NO. 45C[LEARN MORE](#)

Lancée en 1934, la Type 57 constituait l'aboutissement de la vision créative et technique de Jean Bugatti. Propulsée par un moteur à huit cylindres en ligne et double arbre à cames de 3,3 litres et fabriquée avec le soin habituel de la marque, la Type 57 incarnait tout ce qui caractérisait l'art des productions de Molsheim : un raffinement mécanique exceptionnel, une esthétique sans pareil et un sens indéniable de l'exclusivité.

Bugatti a fait évoluer ce modèle tout au long de sa production et a progressivement amélioré le châssis en ajoutant des pièces renforcées à l'essieu arrière, un cadre à entretoises, des supports moteur en caoutchouc et de meilleurs freins. En complément de tous ces raffinements, Bugatti dévoila la Type 57C suralimentée en 1937. Équipée d'un compresseur de type Roots, de freins hydrauliques aux quatre roues et d'instruments supplémentaires, la Type 57C offrait, avec ses 160 ch, des performances bien supérieures à ce que la plupart des modèles contemporains proposaient. Elle pouvait ainsi facilement dépasser les 160 km/h tout en garantissant un excellent freinage et une grande stabilité sur route. Sur les quelque 710 Type 57 fabriquées, seulement 96 sont sorties de l'usine dans cette version 57C suralimentée.

Introduced in 1934, the Type 57 represented the pinnacle of Jean Bugatti's creative and engineering vision. Powered by a jewel-like 3.3-liter twin-cam straight-eight and built with the marque's customary delicacy, the Type 57 embodied everything that defined Molsheim's artistry: superb mechanical refinement, extraordinary aesthetics, and an unmistakable sense of exclusivity.

As the model evolved throughout its production, Bugatti steadily improved the chassis with strengthened rear-axle components, a cross-braced frame, rubber engine mounts, and upgraded brakes. To complement these refinements, Bugatti unveiled the supercharged Type 57C in 1937. Equipped with a Roots-type blower, four-wheel hydraulic brakes, and additional instrumentation, the 160 hp Type 57C delivered performance far beyond that of most contemporaries, achieving speeds comfortably over 100 mph with excellent braking and on-road composure. Of the approximately 710 Type 57s built, just 96 were factory-supercharged 57Cs.

Alongside the bare chassis offered to outside coachbuilders, Bugatti produced several in-house body styles, each styled under the direction of Jean Bugatti and Joseph Walter. Among these, the Atalante – named for

Certificat d'immatriculation
américain

United States registration certificate

À RETENIR

Exemplaire exceptionnel de la version la plus aboutie de la Type 57

L'un des seulement trois exemplaires suralimentés à carrosserie Atalante en aluminium qui soit connus

Historique prodigieux remontant à son premier propriétaire et célèbre client Bugatti, le Dr Jacques Kocher

Moteur, boîte de vitesses et différentiel « matching numbers » conformes aux registres de l'usine

**CARACTÉRISTIQUES
TECHNIQUES**

Moteur 8 cylindres en ligne de 3 245 cm³, double arbre à cames en tête

Compresseur de type Roots

160 ch à 5 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour hydrauliques Bugatti-Lockheed aux 4 roues

Suspension avant à essieu rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques

HIGHLIGHTS

Exceptional Example of the Ultimate-Specification Type 57

One of Only Three Known Supercharged Examples with Aluminum Atalante Coachwork

Outstanding Provenance Dating Back to Its Original Owner, Noted Bugatti Customer Dr. Jacques Kocher

Retains Matching-Numbers Engine, Gearbox, and Differential per Factory Records

SPECIFICATIONS

3,245 CC DOHC Inline 8-Cylinder Engine

Roots-Type Supercharger

160 BHP at 5,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Bugatti-Lockheed Hydraulic Drum Brakes

Front Solid-Axle Suspension with Semi-Elliptical Leaf Springs

Rear Live Axle with Reversed Quarter-Elliptical Leaf Springs



En plus du châssis nu proposé à des carrossiers extérieurs, Bugatti produisait également différentes carrosseries en interne, chacune étant dessinée sous la direction de Jean Bugatti et Joseph Walter. Parmi celles-ci, l'Atalante, nommée d'après l'héroïne de la mythologie grecque, célèbre pour sa vitesse, était considérée comme la plus spectaculaire. Seulement 33 carrosseries Atalante ont été produites pour le châssis de la Type 57, et parmi ces dernières, dont environ 10 légères, en alliage d'aluminium, les autres se contentant d'acier, plus lourd.

Le châssis n° 57718, équipé à l'origine du moteur 45C et de la carrosserie Atalante n° 30, est celui de l'une des Type 57 les plus recherchées. Il s'agit de l'une des cinq Atalante associées à un châssis de 57C suralimenté. Surtout, seulement trois voitures associent cette mécanique à une carrosserie en alliage léger. Dans le catalogue de la production Bugatti, la 57718 se positionne donc tout en haut de la liste des Type 57 de route les plus recherchées. Plus généralement, peu de voitures sportives d'avant-guerre peuvent se targuer d'allier autant de grâce, de rareté et de complexité technique.

Les archives d'usine montrent que la production du châssis n° 57718 s'est terminée le 15 juillet 1938. La voiture, peinte en beige avec un intérieur cuir Havane, a été expédiée à Monestier, l'agent de Bugatti à Lyon. Son premier propriétaire, le Dr Jacques Kocher était un chirurgien très reconnu dont la carrière lui valut de recevoir la Légion d'honneur. Le Dr Kocher n'était pas un simple acheteur de Bugatti, mais l'un des clients les plus appréciés de la marque puisqu'il a possédé 14 Bugatti entre 1925 et 1938, dont des Type 35, 37, 43, 44, 50, 55, et pas moins de cinq Type 57, achetées neuves, pour la plupart via Monestier.

Le Dr Kocher était passionné de conduite et sa grande fidélité envers Bugatti faisait de lui un client idéal pour les modèles les plus exclusifs. Les différentes Bugatti qu'il a possédées retracent l'évolution de la marque, et culminent avec cette voiture, la 57718, sa dernière Bugatti. Elle marque l'expression ultime de sa longue association avec les modèles de Molsheim. Cette Type 57, qu'il avait reçue en juillet 1938 et conservée jusqu'en 1950, a constitué le point d'orgue de deux décennies passées avec Bugatti.

En 1950, le Dr Kocher a vendu la 57718 à M. de Fenoyl, qui se rappelait en avoir pris possession au domicile du chirurgien, à Valence. À cette époque, la voiture était de couleur gris métallisé, soulignée par un accent vert foncé ; M. de Fenoyl l'a ensuite repeinte en gris et noir. L'entretien est confié à Marcel Piottin, qui avait été chef d'atelier à l'agence Bugatti de Lyon. En 1951, pendant le voyage de noces de M. de Fenoyl, son père vendit la voiture de manière inattendue. Elle commença alors sa transition vers l'univers des collectionneurs.

En 1958, le châssis n° 57718 traversa l'Atlantique en direction des États-Unis. Le premier propriétaire américain qui figure dans son historique fut Lennart Erickson, en Californie. Il fut suivi en 1962 par le Dr Grant White, un universitaire respecté et membre de la première heure de l'American Bugatti Club. Collectionneur et restaurateur passionné de modèles sportifs d'avant-guerre, le Dr White a conservé la 57718 pendant environ trois décennies. Grâce à ses soins attentionnés, la voiture resta remarquablement intacte et

the heroine of Greek mythology, famed for her swiftness – stood as the most dramatic. Just 33 Atalante bodies were built for the Type 57 chassis, and approximately 10 of these were formed in lightweight aluminum alloy, the remainder in heavier steel.

Chassis 57718, fitted when new with engine 45C and Atalante body no. 30, is among the most desirable Type 57s ever constructed. It is one of only five Atalantes built on the supercharged 57C chassis, and crucially one of only three known to combine this mechanical specification with lightweight alloy construction. Within the canon of Bugatti production, this places 57718 at the pinnacle of road-going Type 57 desirability. In a broader context, few prewar sports cars combine such grace, rarity, and engineering sophistication.

Factory records show that 57718 was completed on July 15, 1938, finished in Beige over Havana leather and outfitted with attractive rear spats, and dispatched to Bugatti's Lyon agent, Monestier. Its first owner, Dr. Jacques Kocher, was a highly accomplished surgeon whose professional achievements earned him the French Legion of Honor. Dr. Kocher was not merely a Bugatti customer – he was one of the marque's most valued clients, owning 14 examples between 1925 and 1938, including Types 35, 37, 43, 44, 50, 55, and no fewer than five Type 57s, many acquired new through Monestier.

Dr. Kocher's passion for driving and deep loyalty to Bugatti made him an ideal customer for the most exclusive models. His succession of cars traces the evolution of the marque, culminating in this car, 57718 – his final Bugatti and the ultimate expression of his long association with Molsheim. Delivered to him in July 1938 and kept until 1950, it served as the pinnacle of his two-decade Bugatti ownership journey.

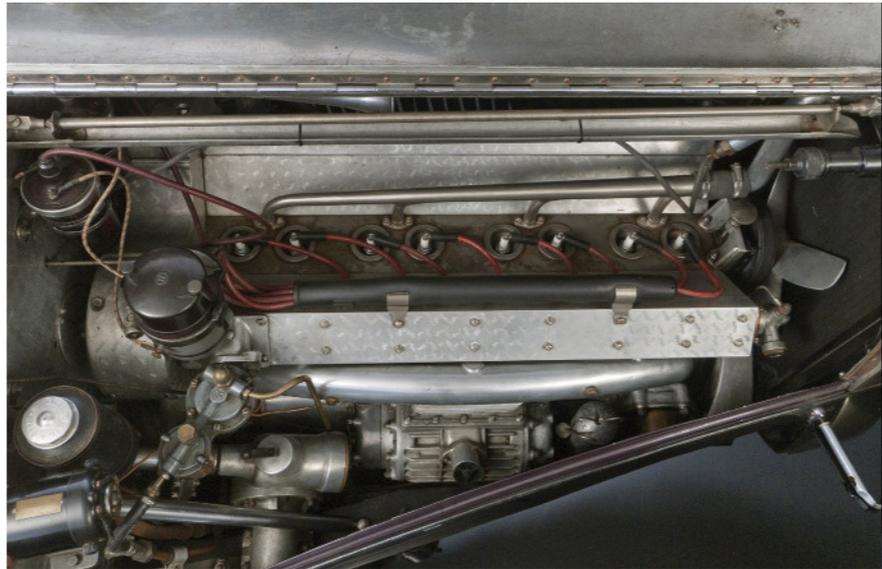
In 1950, Dr. Kocher sold 57718 to Monsieur De Fenoyl, who recalled collecting it from the doctor's home in Valence. At that time the car wore metallic gray paint with a dark green accent; M. De Fenoyl later refinished it in gray and black. Maintenance was entrusted to Marcel Piottin, who had been the foreman of the Lyon Bugatti agency. In 1951, while M. De Fenoyl was away on his honeymoon, his father unexpectedly sold the car, beginning its transition into collector ownership.

By 1958, chassis 57718 had crossed the Atlantic to the US. Its first recorded American owner was Lennart Erickson of California, followed in 1962 by Dr. Grant White, a respected academic and early member of the American Bugatti Club. A dedicated collector and restorer of prewar thoroughbreds, Dr. White owned 57718 for roughly three decades. Under his fastidious care, the car remained remarkably intact, its originality preserved at a time when many Bugattis were subject to heavy-handed restorations.

In the early 1990s, the car returned to Europe, joining The Oldtimer Garage in Switzerland before entering one of the world's premier private Bugatti collections – a stable that included the finest examples of the Type 35, 51, 55, 59, and 57S. Rarely shown, 57718 appeared at the celebrated Bugatti Family exhibition at Vence in 1995 and later, in 2019,



LOT 48



son originalité fut préservée alors qu'à cette époque, de nombreux restaurateurs ont eu la main lourde sur des modèles de la marque Bugatti.

Au début des années 1990, la voiture est revenue en Europe. Passée par The Oldtimer Garage en Suisse, elle a ensuite intégré l'une des plus prestigieuses collections privées de Bugatti au monde et rejoint un garage où dormaient déjà de superbes exemplaires de Type 35, 51, 55, 59 et 57S. Rarement exposée, la 57718 est apparue lors de la célèbre exposition sur la famille Bugatti à Vence en 1995, puis en 2019, au Concours Cartier Style et Luxe du Goodwood Festival of Speed.

De retour aux États-Unis en 2023, la voiture a ensuite été confiée aux bons soins mécaniques du spécialiste Ivan Dutton Ltd. Elle a notamment reçu une sellerie neuve en cuir dans la couleur Havane correcte, qui a été installée sous la supervision du célèbre sellier Robert Smith.

Aujourd'hui, cette Type 57C constitue un modèle à l'originalité et à l'authenticité peu communes. Après une inspection récente, le spécialiste Bugatti Mark Morris a confirmé que le numéro de carrosserie (30) est estampillé ou gravé sur de nombreux composants d'origine, y compris les structures en bois, les panneaux en aluminium et les éléments de garniture. Des traces de la peinture beige d'origine ont également été trouvées dans des zones cachées, et l'étiquette de données apposée dans l'usine de Molsheim est encore visible sur le magnifique pare-feu guilloché.

Sur le plan mécanique, la 57718 conserve son moteur, sa boîte de vitesses et son différentiel « matching numbers » (tous ses éléments comportent le bon numéro 45C ou C45), ainsi que des équipements propres à la Type 57C, comme le compresseur et le système de freinage hydraulique. La livrée aubergine et noire de la voiture, adoucie par le temps, complète l'élégant intérieur en cuir brun et témoigne de sa préservation longue et continue.

Parmi les rares Type 57 Atalante produites, la 57718 se distingue par son « C » qui indique le compresseur installé en usine, sa carrosserie légère en aluminium, sa transmission « matching numbers » et son historique exceptionnel remontant jusqu'à sa livraison initiale. Symbole du plus célèbre design routier de Jean Bugatti, ici exprimé dans sa forme la plus pure et la plus rare, elle constitue un exemple extraordinaire d'un modèle longtemps considéré comme l'expression ultime *du pur-sang des automobiles*.

Pour le connaisseur à la recherche de l'une des plus belles versions imaginables de la Type 57, cette rare Type 57C Atalante à carrosserie en alliage offre une opportunité unique d'acquiescer un chef-d'œuvre du design automobile d'avant-guerre, un modèle qui suscite l'admiration depuis que le Dr Kocher en a pris possession, par un beau jour de l'été 1938.

at the Goodwood Festival of Speed's Cartier Style et Luxe Concours.

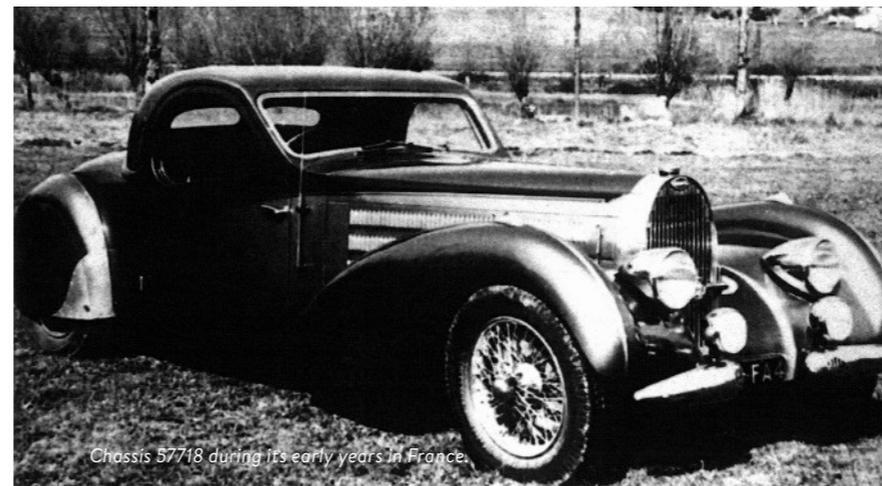
After returning to the US in 2023, the car received specialist mechanical attention from Ivan Dutton Ltd., including fresh upholstery in proper Havana leather, installed under the supervision of renowned trimmer Robert Smith.

Today, chassis 57718 presents with uncommon originality and authenticity. A recent inspection by Bugatti specialist Mark Morris confirmed that the body number (30) is stamped or inscribed on numerous original components – including the wood structures, aluminum panels, and trim elements. Traces of original beige paint were also found in hidden areas, and the original Molsheim data tag survives on the beautifully engine-turned firewall.

Mechanically, 57718 retains its matching-numbers engine, gearbox, and differential (all properly numbered 45C or C45), along with correct Type 57C-specific equipment such as the supercharger and hydraulic braking system. The car's tasteful aubergine and black livery, mellowed with age, complements the handsome brown leather interior while reflecting its long, continuous preservation.

Among the limited production of Type 57 Atalantes, 57718 stands out for its factory supercharged "C" specification, lightweight aluminum body, matching-numbers driveline, and superb provenance, which dates to its original delivery. Representing Jean Bugatti's most celebrated road-going design in its purest and rarest form, it is an exceptional example of the model long regarded as the ultimate expression of *Le Pur-Sang des Automobiles*.

For the connoisseur seeking one of the finest specifications imaginable in a Type 57, this rare alloy-bodied Type 57C Atalante offers a singular opportunity to acquire a masterpiece of prewar automotive design – one that has inspired admiration since the day Dr. Kocher collected it in the summer of 1938.



Chassis 57718 during its early years in France.



1938 BUGATTI TYPE 57C ATALANTE

LOT 48

49

1991 MASERATI SHAMAL

€80,000 – €100,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZAM339B00MA300183

without reserve

VIN. ZAM339B00MA300183

[LEARN MORE](#)

Lancée en 1989 dans le but de couronner la gamme Maserati par une GT performante, la Shamal constituait le modèle phare de la marque alors propriété de De Tomaso. D'après la correspondance provenant de Maserati Archivio Storico, ce magnifique exemplaire a été fabriqué en octobre 1991 avant d'être vendu à son premier propriétaire par un concessionnaire officiel Maserati en Allemagne. Sa carrosserie peinte dans un fabuleux noir est complétée par un intérieur en cuir gris clair, une combinaison de couleurs raffinée qui met en valeur l'élégance discrète de son design. Cette Maserati a ensuite été utilisée avec parcimonie et conservée par des collectionneurs. Accompagnée de manuels, de littérature d'époque et de registres d'entretien, cette Shamal n'affichait que 29 844 km lors du catalogage. Tout récemment, le transitaire, un collectionneur italien méticuleux toujours en quête de perfection et de justesse, a fait procéder à une rénovation esthétique en profondeur par Quality Cars S.r.l. près de Venise, en Italie. Le modèle présente donc un aspect encore plus spectaculaire.

Considérée aujourd'hui comme l'une des Maserati GT les plus singulières de ces cinquante dernières années, la Shamal est un modèle rare qui associe un design emblématique et les solides performances de son moteur turbo. Des exemplaires d'une telle qualité, avec de telles caractéristiques et un tel kilométrage deviennent de plus en plus difficiles à trouver. Cette Shamal viendrait donc incontestablement compléter toute collection réunissant les principales voitures performantes italiennes de l'ère moderne.

À RETENIR

Un exemplaire bien conservé appartenant à un collectionneur et présentant une élégante palette de couleurs, associant noir et gris clair

Avec seulement 29 844 km au compteur au moment du catalogage ; environ 369 exemplaires construits seulement

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 biturbo de 3 217 cm³, double arbre à cames en tête

326 ch à 6 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle ZF à 6 rapports

Introduced in 1989 as Maserati's flagship performance GT, the Shamal represented the pinnacle of the marque under De Tomaso ownership. According to correspondence from Maserati Archivio Storico, this handsome example was originally manufactured in October 1991 and sold to its first owner by an official Maserati dealer in Germany, finished in Dazzling Black with a Light Gray leather interior. This refined color combination highlights the understated elegance of its design, and this Maserati has been sparingly used and collector owned. Accompanied by manuals, period literature and service records, the Shamal showed just 29,844 km when catalogued. Most recently, the consignor – a fastidious Italian car collector with an eye for perfection and correctness – had the Maserati detailed by Quality Cars S.r.l. near Venice, Italy, bringing its appearance to an even higher level. Importantly, the Maserati received cam belt and clutch services less than 1,000 km ago, and features 18" period 'Musketeer' wheels.

Regarded today as one of the most distinctive Maserati GTs of the last half-century, the Shamal combines rarity, iconic design, and ample turbocharged performance. Examples of this quality, specification, and mileage are increasingly hard to find, and this Shamal would be a compelling addition to any collection of important modern Italian performance cars.

HIGHLIGHTS

A Well-Preserved, Collector-Owned Example Elegantly Finished in Black over Light Gray

Showing Just 29,844 Km when Catalogued; One of Approximately 369 Built

Designed by Marcello Gandini, Featuring His Signature Angular Design Language

SPECIFICATIONS

3,217 CC Twin-Turbocharged DOHC V-8 Engine

326 BHP at 6,000 RPM

6-Speed ZF Manual Gearbox



LOT 49

1971 FERRARI DINO 246 GT

€500,000–€600,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

CHÂSSIS N° 02566
MOTEUR N°
135 CS 000 0008412

COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS NO. 02566
ENGINE NO.
135 CS 000 0008412

[LEARN MORE](#)

Référence du design automobile italien du milieu du siècle dernier, la Dino 246 GT est l'une des sportives de route les plus appréciées de Ferrari. Elle attire encore aujourd'hui l'attention des collectionneurs grâce à ses proportions élancées, son moteur V6 à quatre arbres à cames et son excellent caractère dynamique.

Ce modèle à la présentation magnifique, châssis n° 02566, est un exemplaire particulièrement représentatif de la dernière version, la plus aboutie, produite : la Tipo E. Fabriquée de 1971 à 1974, cette série E intégrait les caractéristiques mécaniques et esthétiques les plus avancées de la gamme. Sur les 3 061 Dino Tipo E produites, on ne compte qu'un nombre relativement faible de Berlinetta GT fermées destinées au marché européen.

Selon Matthias Bartz, expert reconnu de ce modèle et auteur de *The Dino Compendium*, la 02566 est l'une des 69 Dino sorties d'usine dans la spectaculaire teinte *Verde Germoglio* d'époque, un rare vert inspiré des plantes qui a été proposé à partir d'octobre 1970. On considère qu'il n'y a eu que quatre de ces voitures habillées d'un garnissage beige. Une fois sa fabrication achevée, en septembre 1971, la voiture a été livrée neuve

A benchmark of mid-century Italian automotive design and one of Ferrari's most beloved road-going sports cars, the Dino 246 GT continues to captivate collectors with its lithe proportions, four-cam V-6 engine, and brilliant dynamic character.

The beautifully presented example offered here, chassis 02566, is an especially distinguished representative of the final and most refined production variant, the Tipo E. Produced from 1971 to 1974, the E-series incorporated the line's most developed mechanical and cosmetic features. Of the 3,061 E-Series Dinosaurs completed, a relatively limited number were closed Berlinetta GTs for the European market.

According to model authority Matthias Bartz, author of *The Dino Compendium*, 02566 is one of only 69 Dinosaurs originally finished in the vivid period shade *Verde Germoglio* – a rare, botanically inspired green offered from October 1970 onward. It is believed that only four of these cars were trimmed with beige upholstery. Completed in September 1971, and delivered new through Ferrari Direzione Commerciale, it left Maranello in Italian-market specification, and was fitted with optional power windows.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Dino GT Tipo E destinée au marché européen et livrée neuve à Rome

L'une des 69 Dino peintes dans la spectaculaire teinte d'origine *Verde Germoglio*

Restauration supervisée par des concessionnaires officiels Ferrari, avec une attention récemment portée aux particularités Dinopoint

Moteur « matching numbers » attesté par les archives d'usine

Dossier réalisé par Matthias Bartz, spécialiste des Dino

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V6 à 65° de 2 418 cm³, double arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 40 IDF
190 ch à 7 400 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque ventilés Girling aux quatre roues

Suspensions indépendantes à triangulation et ressorts hélicoïdaux, barres antiroulis et amortisseurs télescopiques

HIGHLIGHTS

European-Specification Tipo E
Dino GT Delivered New to Rome

One of Only 69 Dinosaurs Originally Finished in Vibrant *Verde Germoglio*

Restoration Overseen by Authorized Ferrari Dealers with Recent Attention from Dinopoint

Retains Matching-Numbers Engine per Factory Records

Documented by Dino Specialist Matthias Bartz

SPECIFICATIONS

2,418 CC DOHC 65° V-6 Engine

Three Weber 40 IDF Carburetors

190 BHP at 7,400 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Girling Ventilated Disc Brakes

Fully Independent Wishbone Suspension with Coil Springs, Anti-Roll Bars, and Telescopic Shock Absorbers





Between 1972 and 1974, this Dino served AVIS Autonoleggio, the Italian branch of the international rental agency, and was registered in Rome as "Roma K04057." It then passed to a succession of private Italian owners before being acquired in 2012 by French specialist Franco Lembo. At that time, the car wore red paint and had received mechanical work, yet remained fundamentally unrestored, displaying approximately 55,000 km and retaining its original beige interior.

From 2014 to 2020, chassis 02566 resided in two German collections before returning to Mr. Lembo, from whom the current French owner purchased it in 2020. Appreciating the significance of its rare factory specification, the consignor commissioned an extensive restoration overseen by authorized Ferrari dealers Charles Pozzi and Francorchamps Motors Brussels S.A. This included a mechanical rebuild and a return to its correct *Verde Germoglio* (Sprout Green) finish, executed with a commitment to authenticity and with thoughtful preservation of the beautifully aged original upholstery. During this process, the Dino was submitted for Ferrari Classiche certification, which is currently pending. Most recently, the car received final refinements at Dinopoint S.r.l. in Bergamo, a marque expert renowned for precision in Dino details and finishes.



par Ferrari Direzione Commerciale et a quitté Maranello dans une configuration propre au marché italien, avec un intérieur en vinyle beige et des vitres électriques en option.

Entre 1972 et 1974, cette Dino appartenait à AVIS Autonoleggio, la filiale italienne de la firme internationale de location de voitures. Elle était immatriculée à Rome sous le numéro « Roma K04057 ». Elle a ensuite connu plusieurs propriétaires privés italiens avant d'être achetée en 2012 par le spécialiste français Franco Lembo. À cette époque, la voiture arborait une peinture rouge et avait bénéficié de travaux mécaniques, même si aucune restauration n'avait jamais été effectuée. Elle affichait environ 55 000 km au compteur et conservait son intérieur beige d'origine.

Entre 2014 et 2020, le châssis 02566 est passé par deux collections allemandes avant de revenir à M. Lembo, à qui le propriétaire français actuel l'a achetée, en 2020. Conscient de l'importance de ses caractéristiques d'origine, le transitaire a commandé une restauration majeure qui fut supervisée par les concessionnaires officiels Charles Pozzi et Francorchamps Motors Brussels S.A. Les travaux comprenaient une reconstruction mécanique, un retour à la teinte correcte *Verde Germoglio* (vert bourgeon), choisie dans une logique d'authenticité, et une préservation attentive de la sellerie d'origine magnifiquement patinée. Pendant ce temps, il a été demandé pour cette Dino une certification Ferrari Classiche, qui est actuellement en attente.

Compte tenu de sa couleur d'origine rare, de sa provenance bien documentée et de la restauration réalisée avec soin par un spécialiste, cette Tipo E de la fin de la production constitue l'une des 246 GT les plus pertinentes et convaincantes jamais proposées sur le marché. Pour le collectionneur à la recherche d'une Dino au caractère, à l'authenticité et à l'impact visuel exceptionnels, le châssis n° 02566 mérite la plus grande attention.



1971 FERRARI DINO 246 GT

LOT 50

1952 LANCIA AURELIA B20 GT SERIES II

€75,000–€125,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR
PININFARINA

CHÂSSIS N° B20 1532
MOTEUR N° B20 1665

without reserve

COACHWORK BY
PININFARINA

CHASSIS NO. B20 1532
ENGINE NO. B20 1665

[LEARN MORE](#)

La Lancia Aurelia est sans doute l'automobile la plus avancée techniquement de sa génération et les connaisseurs s'y intéressent depuis son lancement en 1950. Mise au point sous la direction de Vittorio Jano et Francesco De Virgilio, l'Aurelia était un véritable chef-d'œuvre d'ingénierie avec la célèbre suspension avant indépendante dite « à piliers coulissants » de Lancia, une suspension arrière à ressorts indépendants, un montage intérieur des freins arrière et une boîte-pont à quatre vitesses montée à l'arrière. Équipée du premier moteur V6 de série au monde, l'Aurelia était capable d'atteindre 160 km/h, tandis que les pneus radiaux Michelin montés en série – une autre première pour une voiture de grande diffusion – offraient une tenue de route et un confort des passagers exceptionnels.

Cette B20 de deuxième série aurait d'abord été livrée en Suisse, et serait restée chez son propriétaire d'origine pendant plusieurs décennies. Elle a ensuite intégré la collection du fondateur de la marque actuelle Spyker Cars, Victor Müller, jusqu'à ce que son propriétaire actuel l'achète, en 2016. Cette B20 présente une superbe robe crème, rehaussée par une sellerie en laine beige. Avec son ingénierie de pointe, conçue pour offrir une expérience de conduite exceptionnelle, cette sportive Lancia, qui est éligible pour les tours et les rallyes les plus populaires, constitue un choix judicieux pour tout collectionneur actif.

Arguably the most technically advanced automobile of its generation, the Lancia Aurelia has appealed to connoisseurs since it debuted in 1950. Developed under Vittorio Jano and Francesco De Virgilio, the Aurelia was an engineering tour de force that featured Lancia's famous front independent sliding-pillar suspension, independent-spring rear suspension, and a rear-mounted four-speed transaxle with integrated inboard rear brakes. Equipped with the world's first production V-6 engine, the Aurelia was capable of 100 mph performance, while standard Michelin radial tires – another production-car first – contributed to exceptional roadholding and passenger comfort.

According to one account, this second-series B20 was initially delivered in Switzerland, and remained with its original owner for several decades. It then passed through the collection of the modern Spyker Cars founder, Victor Müller, prior to its purchase by its current owner in 2016. This B20 is attractively finished in cream, accented by beige wool upholstery. Superbly engineered for an engaging driving experience, and eligible for the most popular tours and rallies, this sporting Lancia represents an astute choice for any active collector.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Modèle de deuxième série très recherché, seulement 673 exemplaires construits en 1952

Configuration convoitée avec levier de vitesses au plancher ; idéale pour les rallyes d'anciennes

Carrosserie emblématique de Pininfarina dessinée par Mario Felice Boano

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V6 en alliage de 1 991 cm³, arbre à cames en tête

Deux carburateurs Weber monocorps inversés

75 ch à 4 500 tr/min

HIGHLIGHTS

Desirable Second-Series Variant and One of Just 673 Examples Built for 1952

Preferable Floor-Shift Configuration; Perfect for Vintage Rallies

Features Iconic Pinin Farina Coachwork Designed by Mario Felice Boano

SPECIFICATIONS

1,991 CC OHV Alloy V-6 Engine

Twin Single-Barrel Weber Downdraft Carburetors

75 BHP at 4,500 RPM



1962 FERRARI 400 SUPERAMERICA SERIES I COUPÉ AERODINAMICO

€2,750,000–€3,250,000

CARROSSERIE PAR
PININFARINA

CHÂSSIS N° 3559 SA
MOTEUR N° 3559 SA

COACHWORK BY
PININFARINA

CHASSIS NO. 3559 SA
ENGINE NO. 3559 SA

[LEARN MORE](#)

C'est au Salon de l'automobile de Bruxelles en 1960 que Ferrari a présenté sa 400 Superamerica, dernière née d'une lignée de modèles grand tourisme exclusifs de grosse cylindrée. Même si elle conservait le nom Superamerica, cette voiture représentait une évolution marquée en matière de conception, d'ingénierie et de raffinement. La 400 Superamerica a été conçue pour devenir la GT haute vitesse ultime : une démonstration sans compromis de performance, de confort et de savoir-faire carrossier, destinée à une clientèle tout à la fois en quête d'excellence technique et de raffinement esthétique.

La 400 Superamerica est construite sur un châssis dérivé de la très réputée série 250 GT. Celui-ci a été renforcé et amélioré au service des sensations de conduite et de la précision de la tenue de route. En intégrant des freins à disque hydrauliques aux quatre roues, des amortisseurs télescopiques et une boîte de vitesses à quatre rapports entièrement synchronisée avec overdrive, Ferrari montrait sa volonté d'associer le pilotage maîtrisé et le confort sur les longues distances.

La propulsion a été confiée à un V12 Colombo de quatre litres, la marque tournant le dos au gros bloc Lampredi de 4,9 litres utilisé dans

At the 1960 Brussels Motor Show, Ferrari introduced the 400 Superamerica, the latest in a line of exclusive, large-displacement grand touring automobiles. While it retained the distinguished Superamerica designation, the model represented a marked development in design, engineering, and refinement. The 400 Superamerica was conceived as the ultimate high-speed GT: an uncompromising display of performance, comfort, and coachbuilt craftsmanship, intended for a clientele attuned to both technical excellence and aesthetic refinement.

The 400 Superamerica was constructed on a chassis derived from the highly regarded 250 GT series, further reinforced and refined to improve ride quality and handling precision. The incorporation of four-wheel hydraulic disc brakes, telescopic shock absorbers, and a fully synchronized four-speed gearbox with overdrive reflected Ferrari's commitment to combining driving control with long-distance comfort.

Power was delivered by a four-liter Colombo V-12, a departure from the larger Lampredi 4.9-liter unit employed in the earlier 410 Superamerica. Despite its smaller capacity, the engine produced approximately 340 hp, equivalent to its predecessor, while offering improved low-end torque

Certificat d'immatriculation
britannique
*Veuillez noter que ce véhicule est
immatriculé 400SA3559.

United Kingdom registration
certificate
*Please note that this vehicle is
registered as 400SA3559.

À RETENIR

L'un des plus beaux exemplaires
de la très glamour Ferrari
Superamerica coupé
aérodynamique

Seulement sept exemplaires à
empattement court avec phares
couverts fabriqués

Livrée neuve chez Luigi Chinetti
Motors, couleur *Blu Sera* et
intérieur cuir bleu

Certifiée Ferrari Classiche ;
dossier compilé par Marcel
Massini

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 à 60° Tipo 163 de 3
967 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 40
DCL 6

320 ch à 6 600 tr/min

Boîte de vitesses manuelle
4 rapports avec overdrive
électrique

Freins à disque Dunlop assistés
par dépression aux quatre roues

Suspension avant indépendante
avec ressorts hélicoïdaux et
amortisseurs

HIGHLIGHTS

Among the Finest Examples of
Ferrari's Glamorous Superamerica
Coupé Aerodinamico

One of Only Seven Short-
Wheelbase Examples Delivered
with Covered Headlights

Delivered New to Luigi Chinetti
Motors Finished in *Blu Sera* over
Blue Leather

Distinguished Chain of
Ownership; Exhibited at Pebble
Beach and Cavallino

Ferrari Classiche Certified;
Documented by Marcel Massini

SPECIFICATIONS

3,967 CC Tipo 163 SOHC 60°
V-12 Engine

Three Weber 40 DCL 6
Carburetors

320 BHP at 6,600 RPM

4-Speed Manual Gearbox with
Electric Overdrive

4-Wheel Vacuum-Assisted
Dunlop Disc Brakes

Front Independent Suspension
with Coil Springs and Shock
Absorbers



la précédente 410 Superamerica. Malgré sa cylindrée inférieure, le moteur développait une puissance d'environ 340 ch, équivalente à celle de son prédécesseur, tout en offrant davantage de couple à bas régime et en réduisant les besoins de maintenance. Cette combinaison de performances, de fiabilité et d'une plage d'utilisation étendue convenait parfaitement à l'objectif fixé à cette voiture.

La carrosserie la plus remarquable utilisée sur la 400 Superamerica, le coupé aérodynamique, est inspirée du modèle de démonstration Superfast II de Pininfarina ainsi que de la 250 GT *Sperimentale*. Ferrari adoptait alors un profil totalement inédit, qui se distinguait par sa ligne de toit fuyante « fastback », ses proportions tendues et son design profilé. Chaque exemplaire était construit selon les souhaits de son premier propriétaire, mais restait malgré tout systématiquement conforme à certaines caractéristiques esthétiques communes : lignes de carrosserie allongées et fluides, surfaces vitrées lumineuses et généreuses et poupe dynamique et effilée. La même approche a été adoptée pour l'intérieur. Le cuir Connolly, le ciel de toit cannelé et l'agencement soigné du tableau de bord créaient un habitacle à la fois luxueux et fonctionnel, idéal pour traverser le continent à grande vitesse.

À la fois dynamique et élégante, la 400 coupé aérodynamique captivait à merveille toute l'essence de l'esthétique de Pininfarina et de Ferrari au début des années 1960. Avec son prix élevé, son exclusivité et son glamour, la Superamerica attirait une clientèle internationale d'élite et des noms tels que Gianni Agnelli, Nelson Rockefeller, Bill Harrah, ou encore les comtes Volpi et Somsy figurent dans la liste des propriétaires.

Entre 1960 et 1964, Ferrari a produit un total de 35 châssis de 400 Superamerica : 14 modèles de Série I à empattement court et 21 exemplaires de Série II à empattement long. Les Superamerica des séries I et II étaient proposées avec une carrosserie Pininfarina cabriolet ou coupé aérodynamique. Seulement sept exemplaires furent livrés dans la version coupé aérodynamique à empattement court et phares couverts. Ces Superamerica sont désormais particulièrement recherchées car elles constituent une association parfaite des proportions, des performances et de la clarté du design indispensables à la création d'une voiture cohérente, qui saisit avec la plus grande fidélité l'esprit original du modèle de démonstration.

La Superamerica présentée ici, châssis n° 3559 SA, constitue un exemplaire remarqué de cette rare lignée.

Revêtu de la carrosserie Pininfarina n° 99519 et achevé à l'été 1962, ce coupé aérodynamique est sorti d'usine dans une élégante et discrète teinte *Blu Sera*, (bleu) métallisée, associée à un intérieur en cuir Vaumol bleu assorti. Il a été livré à Luigi Chinetti Motors, distributeur officiel de Ferrari aux États-Unis et propriétaire du célèbre North American Racing Team, avant d'être vendu neuf à un certain M. Marshall de Toledo, dans l'État de l'Ohio.

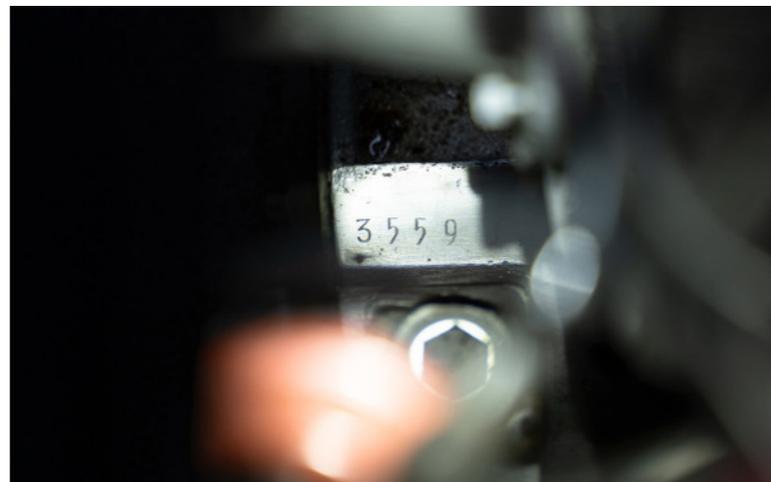
Marshall a conservé la 3559 SA pendant une dizaine d'années environ. Il l'a même exposée

and reduced maintenance. This combination of performance, reliability, and tractability was well suited to the car's intended purpose.

The 400 Superamerica's most notable coachbuilt form – the Coupé Aerodinamico – drew inspiration from Pininfarina's Superfast II show car and the 250 GT *Sperimentale*. It was a radical new look for Ferrari, distinguished by its fastback roofline, taut proportions, and streamlined design. Each example was executed according to the specifications of its original owner, yet all adhered to common formal characteristics: elongated, flowing body lines, generous greenhouse glass, and a dynamic, tapered tail section. The interior was similarly considered. Connolly leather, a fluted headliner, and a carefully arranged instrument panel created a cabin that was both luxurious and purposeful, ideal for high-speed, Continent-crossing travel.

At once dynamic and elegant, the Coupé Aerodinamico perfectly captured the aesthetic sensibilities of Pininfarina and Ferrari at the dawn of the 1960s. Expensive, exclusive, and glamorous, the Superamerica attracted an elite international clientele that included Gianni Agnelli, Nelson Rockefeller, Bill Harrah, and Counts Volpi and Somsy.

Between 1960 and 1964, Ferrari produced a total of 35 400 Superamerica chassis, divided between 14 short-wheelbase Series I and 21 long-wheelbase Series II variants. Both Series I and II Superamericas were offered with Pininfarina Cabriolet or Coupé Aerodinamico coachwork. Only seven examples were supplied in short-wheelbase, covered-headlamp Coupé Aerodinamico form. These Superamericas are now prized for their ideal combination of proportions, performance, and design clarity, which characterizes the best elements



LOT 52



lors de la rencontre nationale du Ferrari Club of America de 1968, où elle a reçu le prix du Choix du jury. La voiture est ensuite passée entre les mains d'un autre propriétaire au long cours, Michael Kerr, de Carrollton, au Texas, qui l'a conservée jusqu'aux années 1980. Durant cette période, il l'a confiée aux établissements FAF Motorcars, dans l'État de Géorgie, pour son entretien et a fait installer un toit ouvrant.

Entre 1989 et 2003, cette Superamerica était un des piliers de la fameuse collection d'Arnold et Werner Meier, des passionnés suisses de Ferrari. Ils ont confié à Edi Wyss Engineering la réalisation d'une restauration minutieuse, qui a permis à la voiture d'arborer sa palette de couleurs actuelle : une magnifique variation de la livrée bleu métallisé d'origine. Cette Ferrari a ensuite été exposée lors d'événements majeurs pendant cette période, notamment à Pebble Beach, au Concours Louis Vuitton de Bagatelle, ainsi qu'au rassemblement des 50 Anni Ferrari à Maranello. Elle a systématiquement été saluée pour sa présentation splendide.

Les propriétaires suivants, les collectionneurs américains Dan Stanton, de Floride, et Skip Barber, du Connecticut, ont maintenu le niveau élevé de soins dont elle a bénéficiés. Cette Superamerica a été exposée dans une sélection d'événements majeurs, et a remporté un prestigieux Platinum Award au Cavallino Classic 2012 à Palm Beach. Elle a également reçu sa certification Ferrari Classiche à cette époque. Depuis 2013, elle fait partie d'une collection européenne privée bien connue pour les choix raffinés de son propriétaire en matière de modèles sportifs et grand tourisme importants d'avant et d'après-guerre. Ces dernières années, elle a été présentée au Salon Privé et au Goodwood Festival of Speed, et un reportage dans le magazine *Octane* lui a été consacré.

of the model and is most in keeping with the original show car design.

The Superamerica presented here, chassis 3559 SA, is a distinguished example of this rare breed.

Assigned Pininfarina body no. 99519 and completed in summer 1962, this Coupé Aerodinamico was originally finished in *Blu Sera*, an elegant, medium metallic shade, with complementing blue Vaumol leather upholstery. It was delivered to Luigi Chinetti Motors, Ferrari's official US distributor and operator of the famed North American Racing Team, and sold new to a Mr. Marshall of Toledo, Ohio.

Marshall kept 3559 SA for about a decade and even exhibited it at the 1968 Ferrari Club of America National Meet, where he received the Judge's Choice award. The next long-term owner, Michael Kerr of Carrollton, Texas, owned it until the 1980s, during which time he entrusted it to FAF Motorcars in Georgia for maintenance and installed an aftermarket sunroof.

Between 1989 and 2003, the Superamerica was a fixture in the respected collection of Swiss Ferrari enthusiasts Arnold and Werner Meier. Under their custodianship, Edi Wyss Engineering conducted a careful restoration, refinishing the car in its current color scheme – a handsome variation on the original metallic blue livery. The Ferrari was then exhibited at prominent events during this period, including Pebble Beach, the Louis Vuitton Concours at Bagatelle, and the 50 Anni Ferrari gathering in Maranello, always receiving consistent recognition for its splendid presentation.





La 400 Superamerica coupé aérodynamique représente l'apogée du grand tourisme du début des années 1960 : une Ferrari spacieuse équipée d'un moteur 12 cylindres, conçue pour de longs voyages à grande vitesse, revêtue de la carrosserie personnalisée Pininfarina la plus élégante qui soit et finie avec un goût exquis et une attention méticuleuse aux moindres détails. Sur l'ensemble des modèles America de carrossier proposés par Ferrari, les 400 Superamerica à empattement court et phares couverts comptent parmi les plus rares et les plus recherchés. Ils sont donc depuis longtemps privilégiés par les connaisseurs.

Le châssis n° 3559 SA incarne parfaitement toutes les qualités du modèle. Avec sa présentation magnifique, son historique clair et bien documenté, son impressionnant pedigree en concours et sa certification Ferrari Classiche, c'est un exemplaire remarquable de 400 Superamerica, une machine qui représente le meilleur de Ferrari et de Pininfarina, deux géants italiens alors au faite de leur puissance.

Subsequent ownership by American collectors Dan Stanton of Florida and Skip Barber of Connecticut continued a high standard of stewardship. The Superamerica was selectively exhibited at important events, earning a prestigious Platinum Award at the 2012 Cavallino Classic in Palm Beach and Ferrari Classiche certification. Since 2013, it has been part of a private European collection known for his refined taste in significant pre- and postwar sports and grand touring automobiles. In recent years, it has appeared at Salon Privé and the Goodwood Festival of Speed, and was the subject of a feature profile in *Octane* magazine.

The 400 Superamerica Coupé Aerodinamico represents the pinnacle of early 1960s grand touring: a spacious, 12-cylinder Ferrari conceived for sustained high-speed travel, clothed in the most stylish Pininfarina custom coachwork, tastefully finished with exacting attention to detail. Among Ferrari's coachbuilt America-series models, the short-wheelbase, covered-headlight 400 Superamericas are among the most rare and sought after of all and have long been the choice of connoisseurs.

Chassis 3559 SA embodies the qualities of the model in full. Beautifully presented, with a clear, well-documented provenance, an impressive concours pedigree, and Ferrari Classiche certification, it is a standout example of the 400 Superamerica – a machine that represents the best of Ferrari and Pininfarina, two great Italian firms operating at the height of their powers.



1962 FERRARI 400 SUPERAMERICA SERIES I COUPÉ AERODINAMICO

LOT 52

1967 MASERATI MISTRAL

€75,000–€125,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR FRUA
CHÂSSIS N° AM109*1194

without reserve

COACHWORK BY FRUA
CHASSIS NO. AM109*1194

[LEARN MORE](#)

Conçue pour remplacer la 3500, qui avait connu un grand succès, la Maserati Mistral affichait un design audacieux et moderne imaginé par le talentueux Pietro Frua. La Mistral a fait ses débuts au Salone dell'Automobile di Torino en novembre 1963. Ce coupé deux places était initialement propulsé par le six cylindres en ligne 3,5 litres de Maserati, descendant direct du bloc de la 350 S alignée en compétition par la marque. Plus tard, des modifications ont fait passer la cylindrée à 3,7 puis enfin 4,0 litres. La légère Mistral est restée en production pendant pas moins de sept années, au cours desquelles quelque 830 coupés et 125 spiders ont été construits. Elle a marqué la fin de la longue série des modèles routiers Maserati équipés d'un moteur six cylindres.

Le coupé Mistral proposé ici fait partie de la collection du transitaire depuis 15 ans. Il est propulsé par un moteur 3,7 litres à injection mécanique Lucas. Son design est sublimé par sa combinaison de couleurs classique, rouge sur cuir beige, et souligné par des jantes à rayons à écrou central « knockoff ». La vente est accompagnée d'un rapport décrivant son état au moment de l'acquisition par le transitaire, ainsi que de factures d'entretien, d'un registre des immatriculations et de documentations techniques d'usine qui attestent de la première immatriculation de cette Mistral dans la province italienne de Coni. Cette Maserati Mistral a particulièrement bien vieilli, et cet exemplaire est prêt à faire le bonheur de son prochain propriétaire, qu'il souhaite l'exposer ou le faire rouler.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

L'un des modèles de grand tourisme italien les plus exclusifs des années 1960

Seulement 830 exemplaires environ du Coupé Mistral conçu par Pietro Frua

Équipée d'un moteur à injection et arborant une couleur rouge classique avec intérieur cuir beige ; Vendue avec son carnet d'entretien

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 3 692 cm³, double arbre à cames en tête et double allumage

Injection mécanique Lucas

245 ch à 5 500 tr/min

The Maserati Mistral, conceived as the replacement for the successful 3500 model, boasted a bold and modern design penned by the talented Pietro Frua. The Mistral made its debut at the Salone dell'Automobile di Torino in November 1963. The two-place coupe was initially powered by Maserati's 3.5-liter straight six, which was a direct descendant of the firm's 350 S sports racer. Later revisions saw displacement increase to 3.7 and finally 4.0 liters. The svelte Mistral remained in production for an impressive seven years, after approximately 830 coupes and 125 spiders had been completed, which marked the end of the venerable run of six-cylinder-powered Maserati road cars.

The Mistral coupe offered here has been in the consignor's collection for the past 15 years, and is equipped with a 3.7-liter engine fed by Lucas mechanical fuel injection. Its design is enhanced by its classic color combination of red with beige leather, accented by knock-off wire wheels. It is offered with a condition report at the time of the consignor's acquisition, as well as maintenance invoices, registration logbook, and factory technical literature, which documents the Mistral's early registration in Italy's Cuneo province. The Maserati Mistral model has aged particularly well, and this example is poised to serve its next caretaker admirably, whether on display or on tour.

HIGHLIGHTS

Among the Most Exclusive Italian Gran Turismos of the 1960s

One of Approximately 830 Examples of the Pietro Frua-Designed Mistral Coupe

Fuel-Injected Example Presented in Classic Red over Beige Leather; Offered with Logbook

SPECIFICATIONS

3,692 DOHC Twin-Plug Inline 6-Cylinder Engine

Lucas Mechanical Fuel Injection

245 BHP at 5,500 RPM



1959 OSCA TIPO S

€375,000–€450,000

CARROSSERIE PAR MORELLI

CHÂSSIS N° 765

MOTEUR N° 766

COACHWORK BY MORELLI

CHASSIS NO. 765

ENGINE NO. 766

[LEARN MORE](#)

Fondée dans la ville italienne de Bologne en 1947 par les frères Maserati, Ernesto, Ettore et Bindo, la société Officine Specializzate Costruzione Automobili (OSCA) s'est rapidement construit un solide palmarès en compétition. Tout au long des années 1950 et jusque dans la décennie suivante, les pilotes de compétition d'OSCA se sont forgé une réputation d'infatigables tueurs de géants sur les circuits internationaux et ils ont régulièrement remporté des victoires dans leur catégorie et, parfois même, au classement général contre des rivaux bien plus puissants.

Lancée en 1956, la Tipo S était le modèle sportif de course de petite cylindrée par excellence d'OSCA. Propulsée à l'origine par le robuste quatre cylindres à double arbre à cames de 747 cm³ conçu par la marque, elle recevra plus tard différents moteurs de 850 cm³, 950 cm³, voire 1 000 cm³. Sous sa basse carrosserie Morelli fabriquée en aluminium à partir d'une coque à la conception innovante, la Tipo S était équipée d'un châssis tubulaire fortement renforcé, de suspensions avant indépendantes à ressorts hélicoïdaux et d'un réservoir de carburant en alliage riveté de 50 litres. Légère, vive et toujours compétitive, la Tipo S marqua de son empreinte redoutable les circuits européens bien après la disparition de nombre de ses contemporaines.

Established in Bologna, Italy in 1947 by the Maserati brothers Ernesto, Ettore, and Bindo, Officine Specializzate Costruzione Automobili (OSCA) quickly built a formidable competition record. Through the 1950s and into the 1960s, OSCA sports racers earned an international reputation as relentless giant-killers, regularly securing class wins and, on occasion, outright victories over far more powerful rivals.

Introduced in 1956, the Tipo S was OSCA's definitive small-bore sports racer. Powered initially by the marque's robust 747 cc twin-cam four-cylinder, OSCA later offered the car with various 850 cc, 950 cc, and even 1,000 cc engines. Beneath its low-slung Morelli bodywork, crafted in aluminum and featuring innovative clamshell-style panels, the Tipo S featured a heavily braced tubular chassis, with independent coil-spring front suspension and a 50-liter riveted alloy fuel tank. Light, responsive, and consistently competitive, the Tipo S remained a formidable presence on European circuits long after many of its contemporaries had faded.

According to Luigi Orsini and Franco Zagari's definitive book *OSCA: La Rivincita dei Maserati*, this example, chassis 765, was completed in March 1959 and originally equipped with a 750 cc Tipo 187-N engine,

À RETENIR

Une OSCA de course on ne peut plus originale et non restaurée

Participations à plus de 100 courses en Italie étalées sur plus d'une décennie

Première de sa catégorie à la Targa Florio 1959 ; Troisième de sa catégorie en 1970

Améliorée en 1961 en définition 988 cm³ Tipo L

Historique bien documenté ; Participation régulière à divers événements

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne Tipo L de 988 cm³, double arbre à cames en tête

Deux carburateurs Weber 40 DCOE

Puissance estimée de 82 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque Amadori aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Wonderfully Original, Unrestored OSCA Sports Racer

Competed for over a Decade in 100-Plus Italian Races

1st in Class at the 1959 Targa Florio; 3rd in Class in 1970

Upgraded in 1961 to 988 CC Tipo L Specification

Well-Documented Provenance; Regular Event Participant

SPECIFICATIONS

988 CC Tipo L DOHC Inline 4-Cylinder Engine

Twin Weber 40 DCOE Carburetors

Estimated 82 HP at 7,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Amadori Disc Brakes

Front and Rear Independent Suspension with Double Wishbones and Coil Springs

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate



LOT 54

Selon le livre de référence écrit par Luigi Orsini et Franco Zagari, *OSCA: La Rivincita dei Maserati*, cet exemplaire, châssis n° 765, est sorti d'usine en mars 1959. Il était équipé à l'origine d'un moteur Tipo 187-N de 750 cm³, n° 766. Livré neuf au concessionnaire romain et gentleman driver Sesto Leonardi, il a connu une carrière en course très active et couronnée de succès. Entre 1959 et 1968, Leonardi a engagé la voiture dans 86 épreuves sur des pistes italiennes de légende telles que Vallelunga et Monza. Il a remporté 23 victoires, plus de 40 podiums et trois championnats d'Italie. Le point culminant de sa carrière a été la Targa Florio 1959, qui l'a vu remporter une victoire de catégorie, et une 17e place au classement général. Lorsqu'il en était propriétaire, il a modernisé cette OSCA en définition Tipo L avec un moteur porté à 1000 cm³, en adaptant une poupe de style Kamm, et en ajoutant un rare système de freinage à disque Amadori aux quatre roues avec des étriers en alliage léger.

En avril 1968, le châssis 765 passa au pilote sicilien Mario Spataro, qui l'emmena dans 25 autres épreuves sur circuit et courses de côte. Il a notamment signé une 3e place de sa catégorie à la Targa Florio 1970, ainsi que plusieurs autres podiums, avant que la voiture ne soit retirée des compétitions après une dernière sortie au Mugello.

Acquise en novembre 1970 par Ghieri Roberta, de Florence, et conduite lors d'événements historiques par son mari, Alberto Rastrelli, auteur de livres sur l'automobile, cette OSCA a ensuite rejoint un autre propriétaire avant d'intégrer la collection italienne dont elle fait encore partie.

Présentée aujourd'hui dans son état d'origine remarquable et exempt de toute restauration, elle arbore plus ou moins l'apparence qu'elle avait au moment de sa dernière course à l'époque. Cette Tipo S d'une authenticité exceptionnelle n'a jamais cessé de participer à des événements de véhicules anciens, notamment le Vernasca Silver Flag, où elle a récemment été saluée pour son originalité. Pour les collectionneurs en quête d'un modèle d'un sportif italien charismatique de petite cylindrée et à l'historique en compétition impressionnant, cette OSCA carrossée par Morelli constitue une opportunité vraiment irrésistible.

no. 766. Delivered new to Roman dealer and gentleman driver Sesto Leonardi, it enjoyed an extraordinarily active and successful racing career. Between 1959 and 1968, Leonardi entered the car in 86 events at storied Italian venues such as Vallelunga and Monza, achieving 23 victories, more than 40 podium finishes, and three Italian championships. The highlight of his tenure came at the 1959 Targa Florio, where he secured a class win and placed 17th Overall. During his ownership, the OSCA was upgraded to larger 1,000 cc tipo L specification, a Kamm-style tail, and a rare Amadori four-wheel disc brake system with light-alloy calipers.

In April 1968, chassis 765 passed to Sicilian driver Mario Spataro, who continued to campaign it in a further 25 circuit races and hill climbs. Notably, he achieved a 3rd in Class at the 1970 Targa Florio, along with several additional podium finishes, before the car was retired after its final outing at Mugello.

Acquired in November 1970 by Ghieri Roberta of Florence and driven in historic events by her husband, automotive author Alberto Rastrelli, the OSCA later passed through one additional owner before joining the current Italian collection.

Presented today in remarkably original, unrestored condition and appearing much as it last raced in period, this exceptionally authentic Tipo S has continued to participate in vintage events, including the Vernasca Silver Flag, where it recently received recognition for its originality. For collectors seeking a charismatic, small-displacement Italian sports racer with a rich competition legacy, this Morelli-bodied OSCA offers a truly compelling opportunity.



1959 OSCA TIPO S

LOT 54

ISSUE DE LA COLLECTION CHERRETT FROM THE CHERRETT COLLECTION

Le nom d'Angela Cherrett est bien connu au sein des communautés des passionnés d'Alfa Romeo et des voitures de sport anciennes. En effet, en un demi-siècle, elle est devenue l'une des plus grandes chercheuses et chroniqueuses de l'histoire d'Alfa Romeo, comme en témoignent ses ouvrages très appréciés : *Alfa Romeo Tipo 6C : 1500, 1750, 1900*, publié en 1989, et *Alfa Romeo Modello 8C 2300*, en 1992. Elle a étudié, possédé et entretenu avec le plus grand soin certains des plus beaux exemplaires de la marque. Angela Cherrett était en outre une personnalité plus qu'appréciée dans le monde d'Alfa Romeo. Dans les années 1960, elle a succédé à Roy Slater à la tête de la section Alfa Romeo du Vintage Sports-Car Club, une fonction qu'elle a endossée avec une grande fierté et beaucoup de passion. Aux côtés de son mari Allan, Angela a acquis différentes Alfa Romeo 6C très spéciales, et même une 8C 2300 (châssis 2311237), qui a inspiré son deuxième ouvrage. Chacun de ces modèles avait sa propre histoire fascinante, et c'est Allan lui-même qui s'est chargé de restaurer plusieurs d'entre eux.

La collection Cherrett a commencé avec la toute première Alfa Romeo d'Angela, une 1500 Sport Zagato, acquise par le couple en 1962. En quelques années, la liste des modèles s'est allongée jusqu'à inclure les quatre automobiles que nous avons le plaisir de présenter aujourd'hui. Angela et Allan, affectueusement baptisés « Team Cherrett », faisaient régulièrement participer leurs voitures à des courses et à des rassemblements, en veillant à ce que la communauté puisse en profiter et les apprécier comme elles le méritaient.

Angela Cherrett s'est éteinte paisiblement chez elle le 27 février 2025. Elle laisse derrière elle une remarquable collection qui reflète magnifiquement sa passion et le dévouement de toute une vie à la marque. C'est avec un grand honneur que nous avons accepté de présenter la Collection Cherrett, un véritable

témoignage de deux vies extraordinaires consacrées à la préservation et à la compréhension de ces magnifiques machines.

Angela Cherrett's name is well-known within the Alfa Romeo and vintage sports car communities, as for half a century she has been one of the foremost researchers and chroniclers of Alfa Romeo history, exemplified by her well-regarded works: *Alfa Romeo Tipo 6C: 1500, 1750, 1900*, published in 1989, and *Alfa Romeo Modello 8C 2300*, in 1992. She researched, owned, and lovingly kept some of the finest examples of the marque, and was a beloved figure in the Alfa Romeo world. In the 1960s, Angela succeeded Roy Slater in running the Alfa Romeo section of the Vintage Sports-Car Club – a role she took on with great pride and passion. Alongside her husband Allan, Angela acquired some very special Alfa Romeo 6Cs and even an 8C 2300 (chassis 2311237), which inspired her second book. Each of these examples carried its own fascinating history, and many were carefully rebuilt by Allan himself.

The Cherrett Collection began with Angela's very first Alfa Romeo, the 1500 Sport Zagato, which she and Allan acquired in 1962. Within a few years, the collection grew to include the four motorcars we are pleased to present today. Angela and Allan, known as "Team Cherrett," raced and rallied their cars regularly, ensuring they were shared with the community and appreciated as intended.

Angela Cherrett passed away peacefully at home on February 27, 2025, leaving behind a remarkable collection that beautifully reflects her lifelong passion and dedication to the marque. We are deeply honored to have been entrusted with presenting The Cherrett Collection, a true testament to the two extraordinary lives devoted to the preservation and understanding of these magnificent cars.



55

LEARN MORE

1928 ALFA ROMEO 6C 1500 MILLE MIGLIA SPECIALE SERIES II

€300,000–€400,000
sans réserve

DE LA COLLECTION
CHERRETT

CARROSSERIE DANS LE
STYLE DE ZAGATO

CHÂSSIS N° 0211409
MOTEUR N° 0211409

without reserve

FROM THE CHERRETT
COLLECTION

COACHWORK IN THE STYLE
OF ZAGATO

CHASSIS NO. 0211409
ENGINE NO. 0211409

Certificat d'immatriculation britannique
*Veuillez noter que ce véhicule est
immatriculé X0211409 et qu'il peut
ne pas être actuellement en état de
marche car il est resté longtemps sans
rouler. Un contrôle mécanique est
nécessaire avant toute mise à la route.

United Kingdom registration certificate
*Please note that this vehicle is
registered as X0211409. Please also
note that this vehicle has been in long-
term static storage and may not be
currently operational. It will require
mechanical attention prior to road use.

L'Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale était un modèle hautes performances rare puisque seulement 10 exemplaires suralimentés ont été construits, selon les recherches d'Angela Cherrett. Dans ce modèle tourné vers la compétition, la position du moteur dans le châssis a été repoussée vers l'arrière et le réservoir de carburant a été déplacé juste derrière le conducteur afin d'améliorer la répartition des masses. Sa carrosserie légère a principalement été fabriquée par Zagato. En 1928, Giuseppe Campari et Giulio Ramponi ont remporté la première victoire d'Alfa Romeo dans la Mille Miglia au volant d'une 6C 1500 Super Sport présentant des caractéristiques tout à fait comparables.

Cette séduisante Mille Miglia Speciale de deuxième série a été livrée neuve au Royaume-Uni, dans une version biplace carrossée par James Young, à l'une des personnalités les plus énigmatiques de l'histoire du sport automobile, le Dr Joseph Dudley « Benjy » Benjafield. Ce bactériologiste avait servi dans l'armée britannique pendant la Première Guerre mondiale et utilisé ses connaissances dans la lutte contre la grande épidémie de grippe de 1918-1919. Après la Première Guerre mondiale, il s'est pris de passion pour Bentley et a participé sept fois aux 24 Heures du Mans. Il a héroïquement gagné cette épreuve en 1927, terminant la course

The Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale was a rare, high-performance model, of which only 10 supercharged examples were built, according to the research of Angela Cherrett. A competition-focused car, its engine was set back further in the chassis and the fuel tank was relocated immediately behind the driver to improve weight distribution. Coachwork was lightweight and mainly produced by Zagato. In 1928, Giuseppe Campari and Giulio Ramponi garnered Alfa Romeo's first victory in the 1000 Miglia in a 6C 1500 Super Sport with very similar specifications.

This lovely second-series Mille Miglia Speciale was first delivered in the UK as a James Young-bodied two-seater to one of the most enigmatic figures in motorsports history, Dr. Joseph Dudley "Benjy" Benjafield. A bacteriologist, he served in the British military during WWI and used his expertise to combat the great flu epidemic of 1918-1919. Post WWI, he became a Bentley enthusiast and competed in the 24 Hours of Le Mans seven times. He won the event heroically in 1927, finishing the race with a badly damaged car saved by his ingenious on-the-spot repairs. Benjafield later created the British Racing Drivers' Club, an important organization still in existence today.

À RETENIR

Achetée neuve par le célèbre vainqueur du Mans et amateur de Bentley, le Dr Joseph Dudley « Benjy » Benjafield

Il s'agirait de l'un des 10 exemplaires suralimentés jamais construits

Moteur et châssis « matching numbers » d'après son étiquette de données

Restaurée par Allan Cherrett en 1967

Mise en vente après plus de 60 ans chez ses propriétaires actuels

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 1 482 cm³ à double arbre à cames en tête

Carburateur SU

Compresseur de type Roots

76 ch à 4 800 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour mécaniques aux 4 roues

HIGHLIGHTS

First Owned by Famed Le Mans Winner and Bentley Boy Dr. Joseph Dudley "Benjy" Benjafield

Believed to Be One of Just 10 Supercharged Examples Built

Retains Matching-Numbers Engine and Chassis per Its Data Tag

Restored by Allan Cherrett in 1967

Offered from over 60 Years of Current Ownership

SPECIFICATIONS

1,482 CC DOHC Inline 6-Cylinder Engine

Single SU Carburetor

Roots-Type Supercharger

76 BHP at 4,800 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Mechanical Drum Brakes

Front and Rear Live Axles with Semi-Elliptical Leaf Springs and Friction Shock Absorbers



LOT 55

avec une voiture sérieusement endommagée, qu'il avait pu sauver grâce à d'ingénieuses réparations réalisées sur place. Plus tard, Benjafield a créé le British Racing Drivers' Club, une organisation majeure, qui existe encore aujourd'hui.

Benjafield a vendu cette voiture en 1929 et elle est ensuite passée entre les mains de différents amateurs d'Alfa Romeo du Royaume-Uni avant d'arriver chez Allan et Angela Cherrett en 1965. Dans la correspondance jointe au dossier, on peut lire que la carrosserie a été remplacée en 1948 par Nigel Mann et Beverley Motors, et que l'immatriculation a également été changée pour « MPG 726 », numéro qu'elle porte encore aujourd'hui.

En 1965, M. Cherrett a effectué une restauration complète, qui comprenait une nouvelle carrosserie inspirée de la 6C de 1928, victorieuse de la Mille Miglia, et l'installation d'un carburateur SU.

Cette Alfa était l'une des voitures préférées de Mme Cherrett. Son mari et elle l'ont beaucoup utilisée, notamment en 1968, lorsque Alfa Romeo a ressuscité le nom légendaire Mille Miglia à l'occasion d'un événement commémoratif spécial célébrant le record de 11 victoires de la marque. Pour l'occasion, M. et Mme Cherrett ont conduit la voiture du Royaume-Uni jusqu'à Brescia, en Italie, un voyage documenté par des photos jointes au dossier. De nombreux spectateurs ont été heureux d'admirer la voiture lors de cet événement, étant donné sa ressemblance frappante avec celle qui avait apporté à Alfa Romeo sa première victoire à la Mille Miglia, 40 ans plus tôt.

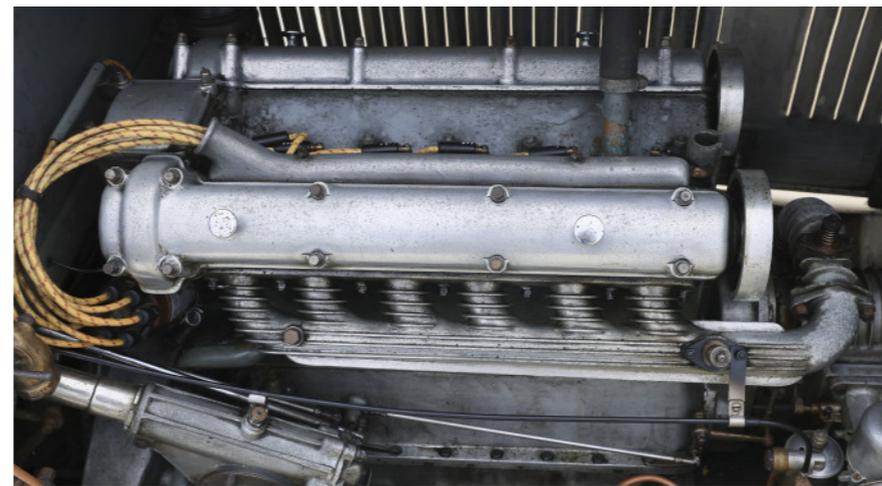
Aujourd'hui, cette 6C est accompagnée d'un fascinant dossier contenant des documents et des correspondances échangées pendant de nombreuses années. Cette rare version Mille Miglia Speciale est une voiture historique passionnante qui est éligible pour un grand nombre d'événements à travers le monde. Elle est par ailleurs issue d'une importante collection Alfa Romeo.

After Benjafield sold the car in 1929, it passed among UK-based Alfa Romeo enthusiasts before being acquired by Allan and Angela Cherrett in 1965. Correspondence on file notes that the bodywork was changed in 1948 by Nigel Mann and Beverley Motors, and the registration number was also changed to "MPG 726," which it wears today.

In 1965, Mr. Cherrett carried out an extensive restoration, which included new coachwork inspired by the 1928 1000 Miglia-winning 6C and an SU carburetor was installed.

This Alfa was one of Mrs. Cherrett's favorite cars, and, with her husband, they used it extensively – most notably in 1968, when Alfa Romeo revived the legendary 1000 Miglia name for a special commemorative event celebrating the marque's record 11 victories. Mr. and Mrs. Cherrett drove the car from the UK to Brescia, Italy, for the occasion, a journey documented by photos on file. The car was much admired at the event, given its close resemblance to the car that brought Alfa Romeo's first 1000 Miglia victory 40 years earlier.

Today, this 6C is accompanied by a fascinating file of documentation and correspondence dating back many years. A rare Mille Miglia Speciale model, this is a historic, exciting motorcar eligible for a multitude of events around the world and is offered from an important Alfa Romeo collection.



1928 ALFA ROMEO 6C 1500 MILLE MIGLIA SPECIALE SERIES II

LOT 55

1929 ALFA ROMEO 6C 1750 SUPER SPORT SERIES III TOURER

€600,000–€700,000
sans réserve

ISSUE DE LA COLLECTION
CHERRETT

CARROSSERIE DANS LE
STYLE DE LA CARLTON
CARRIAGE COMPANY

CHÂSSIS N° 0312917
MOTEUR N° 0312917

without reserve

FROM THE CHERRETT
COLLECTION

COACHWORK IN THE STYLE
OF CARLTON CARRIAGE
COMPANY

CHASSIS NO. 0312917
ENGINE NO. 0312917

Certificat d'immatriculation
britannique

*Veuillez noter que ce véhicule peut
ne pas être actuellement en état de
marche car il est resté longtemps
sans rouler. Un contrôle mécanique
est nécessaire avant toute mise à la
route.

United Kingdom registration
certificate

*Please note that this vehicle has
been in long-term static storage and
may not be currently operational.
It will require mechanical attention
prior to road use.

Peu d'automobiles incarnent avec autant de perfection que la 6C 1750 l'âge d'or de la compétition chez Alfa Romeo. Conçu par Vittorio Jano et lancé en 1929, ce modèle léger doté d'un moteur six cylindres à double arbre à cames s'est instantanément forgé une renommée internationale en remportant des victoires à la Mille Miglia, à la Targa Florio et à Spa. Associant une ingénierie de pointe, une maniabilité hors pair et des carrosseries élégantes, les évolutions Super Sport et Gran Sport à châssis court ont servi de référence pour les voitures de sport modernes et donné à Alfa Romeo sa place de première marque sportive du début des années 1930.

Le châssis 0312917 est un exemplaire particulièrement élégant de la 6C 1750 Super Sport de la troisième série. D'abord importée au Royaume-Uni par le concessionnaire F.W. Stiles, cette voiture a reçu une carrosserie légère, en tissu sur structure bois, réalisée par la Carlton Carriage Company dans le respect des prescriptions du règlement international des voitures de sport, qui imposait des carrosseries quatre places aux modèles de plus de 1,5 litre de cylindrée. D'un bleu spectaculaire et équipée d'une roue de secours installée sur le côté, d'un réservoir de carburant externe et de réservoirs d'huile externes, cette Alfa Romeo

À RETENIR

Livrée neuve au comte Howe,
vainqueur des 24 Heures du Mans

Son palmarès en compétition
comprend des participations au
Tourist Trophy 1929

Classée 5e au général et 1re de sa
catégorie aux 24 Heures du Mans
en 1930

Châssis et carter « matching
numbers » ; vendue avec
une imposante documentation

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne en
alliage de 1 752 cm³, double arbre
à cames en tête

Compresseur de type Roots

85 ch à 4 400 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

Freins à tambour mécaniques aux
4 roues

Few automobiles more perfectly encapsulate the golden age of Alfa Romeo competition than the 6C 1750. Conceived by Vittorio Jano and introduced in 1929, the lightweight, twin-cam, six-cylinder model achieved instant international acclaim, securing victories at the 1000 Miglia, Targa Florio, and Spa. The short-chassis Super Sport and Gran Sport variants combined advanced engineering, lithe handling, and elegant coachwork, establishing the very blueprint of the modern sports car and securing Alfa Romeo's place as the premier sporting marque of the early 1930s.

Chassis 0312917 is a distinguished example of the third-series 6C 1750 Super Sport. Originally imported to Britain by concessionaire F.W. Stiles, it was clothed by the Carlton Carriage Company in lightweight, fabric-over-wood touring coachwork built to International Sports Car Regulations, which required four-seater bodies on cars exceeding 1.5 liters. Finished in striking blue with a side-mounted spare, external fuel filler, and oil fillers, the Alfa Romeo was delivered new to the legendary Francis Curzon, the fifth Earl Howe.

Born in Mayfair in 1884, Lord Howe was among Britain's foremost

HIGHLIGHTS

Delivered New to British
Motoring Icon and Le Mans
Winner Earl Howe

Competition Record Includes
Outings at the 1929 Tourist
Trophy and Alfa Romeo's Debut
at the 24 Hours of Le Mans

Finished 5th Overall and 1st in
Class at the 24 Hours of Le Mans
in 1930

Retains Matching Chassis and
Crankcase Numbers; Offered
with Significant Documentation
File

SPECIFICATIONS

1,752 CC DOHC Alloy Inline
6-Cylinder Engine

Roots-Type Supercharger

85 BHP at 4,400 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Mechanical Drum
Brakes

Front Solid Axle with Semi-
Elliptical Leaf Springs

Rear Live Axle with Semi-
Elliptical Leaf Springs





Lord Howe in chassis 0312917 at Le Mans 1930. Photo courtesy of the Geoffrey Goddard Collection.

a été livrée neuve au célèbre Francis Curzon, cinquième comte Howe.

Né à Mayfair en 1884, Lord Howe a été l'un des plus grands pilotes automobiles privés du Royaume-Uni et figure parmi les membres fondateurs du British Racing Drivers' Club, dont il a été le premier président. Avid compétiteur, de Brooklands au Tourist Trophy en passant par Le Mans, il a remporté la célèbre course d'endurance française en 1931 au volant d'une Alfa Romeo 8C 2300. Sa première Alfa Romeo, cette même 6C 1750 SS, a été immatriculée le 26 juillet 1929 avec le numéro « UV 5647 ». Les archives et la correspondance d'époque confirment que Howe l'a rapidement utilisée en compétition : il a notamment participé à la course de côte de Shelsley Walsh Hill et, cette même année, à l'Ards Tourist Trophy, aux côtés de Leslie Callingham, terminant 2^e de sa catégorie et 18^e au classement général.

Sur une facture originale de Hugh P. McConnell, en date du 26 mai 1930 et adressée à Lord Howe, 35 Curzon Street, à Londres, on peut lire « assistance à Olaf Street pour mesurer les alésages et les courses de votre Alfa-Romeo châssis n° 0312917. Préparation d'un rapport en trois exemplaires pour Le Mans et certification officielle. » Cette certification annonçait l'apparition historique de cette voiture aux 24 Heures du Mans en juin 1930. Lord Howe et Callingham ont alors obtenu une remarquable 5^e place au classement général, et remporté la victoire dans leur catégorie. En se classant derrière deux Bentley Speed Six et deux Talbot, ils ont non seulement réalisé une performance impressionnante, mais aussi signé la toute première participation d'Alfa Romeo au Mans, un événement clé pour la marque.

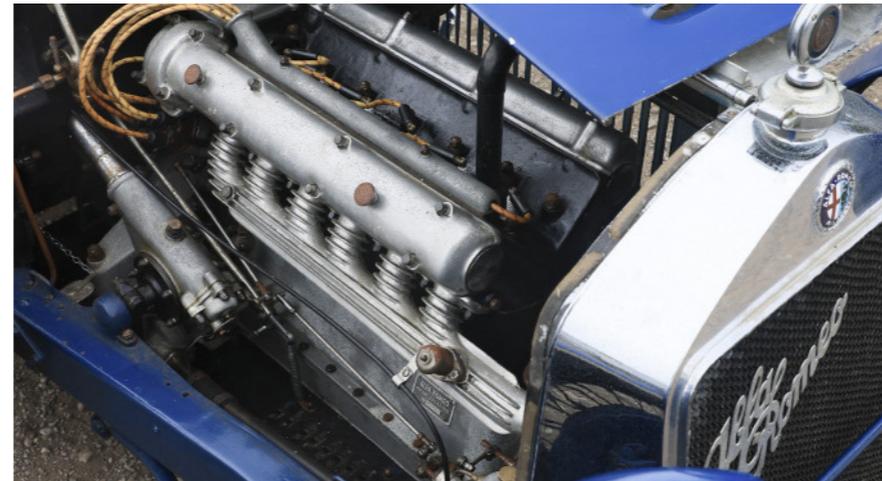
privateer racing drivers as well as a founding member – and first President – of the British Racing Drivers' Club. An enthusiastic competitor at Brooklands, the Tourist Trophy, and Le Mans, he famously won the French endurance classic outright in 1931 at the wheel of an Alfa Romeo 8C 2300. His first Alfa Romeo, this very 6C 1750 SS, was registered on July 26, 1929, as “UV 5647.” Period records and correspondence confirm Howe quickly put it to competitive use, entering the Shelsley Walsh Hill Climb and that year's Ards Tourist Trophy where, while co-driving with Leslie Callingham, he finished 2nd in Class and 18th Overall.

An original invoice from Hugh P. McConnell, dated May 26, 1930, and addressed to Lord Howe at 35 Curzon Street, London, records “attending you at Olaf Street, measuring the bores and strokes of your Alfa-Romeo Chassis No. 0312917. Preparing report in triplicate for Le Mans and officially certifying same.” This certification preceded the car's historic appearance at the 24 Hours of Le Mans in June 1930, when Lord Howe and Callingham achieved a remarkable 5th Overall and 1st in Class finish. Their result behind two Speed Six Bentleys and two Talbots marked not only an impressive performance but also Alfa Romeo's very first participation at Le Mans – a milestone for the marque.

Following its Le Mans campaign, Lord Howe sold 0312917 and later acquired a fourth-series 6C 1750 Gran Sport (chassis 8513091), re-registering it with the same number “UV 5647.” In later correspondence between Angela Cherrett and Lord Howe's mechanic, Mr. Maslin, it was noted that “several of the Earl's cars were originally registered in Italy and registrations did not really mean much.” In her 1966 *Alfa Romeo Newsletter* article (Vol. 10, No. 1), Cherrett observed, “I think it is likely that the glittering blue and



Photo courtesy of the Geoffrey Goddard Collection.



LOT 56

Après sa campagne au Mans, Lord Howe a vendu la 0312917 et acquis par la suite une 6C 1750 Gran Sport de quatrième série (châssis 8513091), qu'il a réimmatriculée avec le même numéro « UV 5647 ». Dans une correspondance ultérieure avec Angela Cherrett, le mécanicien de Lord Howe, M. Maslin, expliquait que « plusieurs des voitures du Comte étaient à l'origine immatriculées en Italie et que les immatriculations ne signifiaient pas grand-chose ». Dans son article de 1966 pour *l'Alfa Romeo Newsletter* (Vol. 10, n° 1), Cherrett a écrit : « Selon moi, il est probable que l'Alfa Romeo scintillante couleur bleue et chrome qui a couru à Shelsley Walsh et au TT en 1929 avec l'immatriculation UV 5647 était en fait la voiture à présent immatriculée GH 8878. C'est elle qui a été la première Alfa Romeo à tourner sur le circuit du Mans, entre les mains de ce célèbre pilote, Francis Howe. »

Après sa victoire au Mans en 1930, la 1750 a été pilotée par Callingham lors de la course de côte de l'Ulster Automobile Club, à Craignantlet, le 16 août 1930. Son temps, 1 minute et 45 secondes lui a alors permis de l'emporter dans la catégorie 2 litres et dans une catégorie similaire pour les voitures de tourisme. Deux semaines plus tard, la 6C est inscrite au Tourist Trophy 1930, avec à nouveau Leslie Callingham à son volant. Malheureusement, ce sera la dernière course automobile majeure de la 0312917, qui a dû abandonner en raison d'une panne qui se serait produite au niveau des bielles.

Dans les années qui ont suivi, la carrosserie d'origine du châssis 0312917 a été perdue et son moteur a été remplacé par celui du châssis 0411871, une 1750 T de troisième série. Les documents d'immatriculation qui subsistent confirment qu'elle est toujours restée au Royaume-Uni. Angela et Allan Cherrett ont finalement acquis le châssis 0312917 en 1965. Étonnamment, Mme Cherrett a retrouvé le carter d'origine de cette voiture. Peu de temps après, en 1966, M. Cherrett a achevé un processus méticuleux de restauration, qui comprenait une récréation fidèle de la carrosserie originale de Carlton Carriage Touring et une reconstruction du moteur à l'aide de son carter d'origine. Ensuite, la voiture a passé plus de six décennies auprès des Cherrett, des propriétaires dévoués. Au cours de cette période, Mme Cherrett, historienne et auteure reconnue sur la marque Alfa Romeo, a constitué un dossier de documentation exceptionnel comprenant des journaux de bord originaux, des correspondances, des factures et des photographies d'époque rares.

Aujourd'hui, la 0312917 est un superbe exemplaire de la célèbre 6C 1750 Super Sport d'Alfa Romeo. Elle bénéficie d'une présentation exceptionnelle et d'une documentation soignée. Elle conserve son carter et son châssis d'origine et son histoire, liée à l'un des pilotes automobiles les plus distingués du Royaume-Uni, inclut des débuts remarquables au Mans avec une victoire de catégorie, suivis de six décennies sous la garde de l'une des plus grandes historiennes de la marque. Modèle emblématique de l'histoire d'Alfa Romeo, la 0312917 constitue une occasion rare et irremplaçable pour le collectionneur averti.

chromium Alfa Romeo which competed at Shelsley Walsh and in the T.T. in 1929 with the registration UV 5647 was, in fact, the car which now bears the registration plate GH 8878 and which was the first Alfa Romeo to appear at the circuit of Le Mans, in the hands of that renowned motorist Francis Howe.”

After its success at Le Mans in 1930, the 1750 was driven by Callingham in the Ulster Automobile Club Hill Climb at Craignantlet on August 16, 1930, where his time of 1 minute 45 seconds was good enough to win the 2-liter class and a similar class for touring cars. Two weeks later, the 6C was entered into the 1930 Tourist Trophy, again driven by Leslie Callingham. Sadly, this would be 0312917's last significant motor race, as it failed to finish due to a reported big-end engine failure.

During its subsequent history, 0312917's original body was lost and its engine was replaced with one from 0411871, a third-series 1750 T. Surviving registration documents confirm its continuous UK history and, in 1965, chassis 0312917 was acquired by Angela and Allan Cherrett. Remarkably, Mrs. Cherrett located the car's original crankcase and soon after in 1966, Mr. Cherrett completed a meticulous restoration that included a faithful recreation of the original Carlton Carriage touring body and a rebuild of the engine using its original crankcase. Over six decades of devoted Cherrett ownership followed, during which Mrs. Cherrett – an esteemed Alfa Romeo historian and author – compiled an exceptional documentation file comprising original logbooks, correspondence, invoices, and rare period photographs.

Today, 0312917 stands as a beautifully presented and thoroughly documented example of Alfa Romeo's celebrated 6C 1750 Super Sport. Retaining its original crankcase and chassis, its provenance encompasses one of Britain's most distinguished racing drivers, a significant class-winning Le Mans debut, and six decades in the care of one of the marque's foremost historians. A landmark car in Alfa Romeo history, 0312917 represents a rare and unrepeatable opportunity for the discerning collector.



57

1931 ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN TURISMO SERIES V SALOON

€100,000–€150,000
sans réserve

ISSUE DE LA COLLECTION
CHERRET

CARROSSERIE PAR
MARTIN WALTER

CHÂSSIS N° 10914519
MOTEUR N° 10914519

without reserve

FROM THE CHERRETT
COLLECTION

COACHWORK BY
MARTIN WALTER

CHASSIS NO. 10914519
ENGINE NO. 10914519

LEARN MORE

Certificat d'immatriculation
britannique
*Veuillez noter que ce véhicule peut
ne pas être actuellement en état de
marche car il est resté longtemps sans
rouler. Un contrôle mécanique est
nécessaire avant toute mise à la route.

United Kingdom registration
certificate
*Please note that this vehicle has
been in long-term static storage and
may not be currently operational.
It will require mechanical attention
prior to road use.

Les événements qui ont conduit à l'entrée de cette 6C 1750 dans la collection Cherrett sont aussi intéressants que la voiture elle-même. Au printemps 1967, alors qu'ils assistaient à un rassemblement d'Alfa Romeo dans l'une de leurs 6C torpédo, Angela et Allan Cherrett ont été surpris par une averse soudaine et ont cherché refuge aux côtés d'un autre passionné d'Alfa, un certain M. Drucker. Au cours de la conversation, les Cherrett ont fait remarquer qu'ils auraient besoin d'une berline pour affronter de tels caprices du ciel. M. Drucker leur a alors proposé gratuitement et sans coup férir sa propre 6C 1750 Berline, l'exemplaire qui est aujourd'hui à la vente. Comme son moteur avait besoin d'être réparé, M. Drucker était simplement heureux de pouvoir la confier aux bons soins de personnes qui sauraient s'en occuper. Les Cherrett ont tout de même insisté pour l'acheter au prix 250 £. Le dossier de vente comporte ainsi une lettre confirmant le paiement ainsi qu'une facture pour le transport, toutes deux datées du 3 juin 1967.

Soigneusement restaurée par Allan Cherrett peu de temps après son achat, cette 6C 1750 Berline affiche aujourd'hui sa patine avec charme. Les proportions idéales de ses lignes et le bon goût de sa palette de couleurs rappellent le luxe discret qui caractérisait les modèles de tourisme proposés avant-guerre par Alfa Romeo.

The story of how this 6C 1750 entered the Cherrett Collection is as delightful as the car itself. In spring 1967, while attending an Alfa Romeo gathering in one of their open 6Cs, Angela and Allan Cherrett were caught in a sudden downpour and took shelter alongside another Alfa enthusiast, a Mr. Drucker. In conversation, the Cherretts remarked that they ought to have a saloon for such weather, to which Mr. Drucker unexpectedly offered them his own 6C 1750 Martin Walter Saloon – this very example – for free. With its engine in need of repair, Mr. Drucker was simply happy to see it go to a good home, but the Cherretts insisted on paying him £250. A letter acknowledging payment and an invoice for its transport, dated June 3, 1967, remain on file.

Sympathetically restored by Allan Cherrett soon after its purchase, this 6C 1750 Saloon now displays a charismatic patina, and its well-proportioned lines and tasteful color scheme evoke the understated luxury that distinguished Alfa Romeo's prewar touring models.

This 6C 1750 Gran Turismo Series V Saloon is a unique expression of Anglo-Italian craftsmanship, uniting Alfa Romeo's mechanical brilliance with the timeless elegance of British coachbuilding.

À RETENIR

Rare et désirable carrosserie
berline réalisée par Martin Walter
Ltd.

Acquise par Angela et Allan
Cherrett en 1967

Exemplaire à la patine séduisante,
qui conserve son moteur «
matching numbers » d'après son
étiquette de données

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 1
752 cm³ à double arbre à cames
en tête

45 ch à 4 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

HIGHLIGHTS

Features Rare and Attractive
Saloon Coachwork by Martin
Walter Ltd.

Acquired by Angela and Allan
Cherrett in 1967

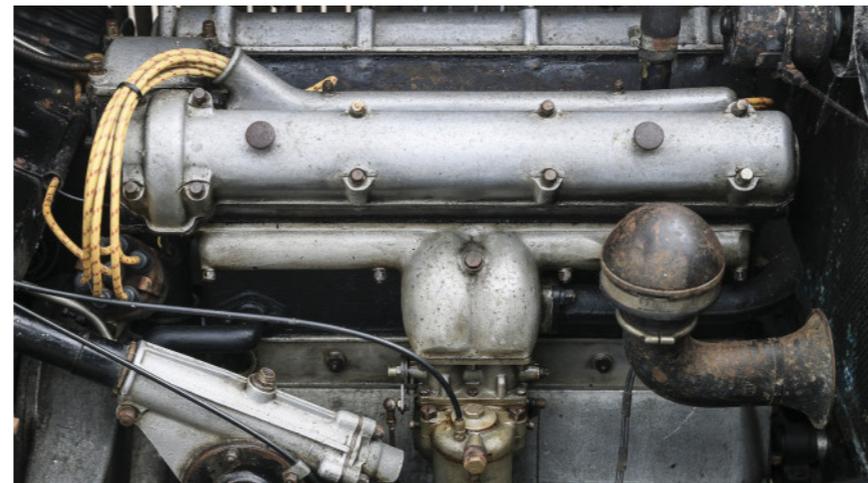
A Charmingly Patinated Example
Retaining Its Matching-Numbers
Engine per Its Data Tag

SPECIFICATIONS

1,752 CC DOHC Inline
6-Cylinder Engine

45 BHP at 4,500 RPM

4-Speed Manual Gearbox



LOT 57

1928 ALFA ROMEO 6C 1500 SPORT SERIES II

€250,000–€350,000
sans réserve

ISSUE DE LA COLLECTION
CHERRETT

CARROSSERIE DANS LE
STYLE DE ZAGATO

CHÂSSIS N° 0211501
MOTEUR N° 0211501

without reserve

FROM THE CHERRETT
COLLECTION

COACHWORK IN THE STYLE
OF ZAGATO

CHASSIS NO. 0211501
ENGINE NO. 0211501

Certificat d'immatriculation
britannique
*Veuillez noter que ce véhicule peut
ne pas être actuellement en état de
marche car il est resté longtemps
sans rouler. Un contrôle mécanique
est nécessaire avant toute mise à la
route.

United Kingdom registration
certificate
*Please note that this vehicle has
been in long-term static storage and
may not be currently operational.
It will require mechanical attention
prior to road use. prior to road use.

Le lancement de l'Alfa Romeo 6C 1500 a marqué l'un des principaux tournants dans l'histoire de la marque. Conçu par Vittorio Jano, ce modèle léger a fait d'Alfa Romeo un constructeur d'automobiles à la fois raffinées et sportives, et a posé les bases de plusieurs décennies de succès sur route et sur piste. Ses technologies de pointe et ses carrosseries élégantes ont fait de la 6C un modèle de prédilection pour les conducteurs exigeants comme pour les pilotes de compétition.

La 6C 1500 a reçu des carrosseries construites par certains des plus grands carrossiers de son époque. Cet exemplaire, châssis 0211501, disposait à l'origine d'une élégante carrosserie Zagato et était immatriculé au Royaume-Uni sous le numéro « GC 5870 », qu'il conserve encore aujourd'hui. Cette Alfa a été livrée neuve en février 1930 à Kenneth Evans, qui allait devenir un pilote de course bien connu et à succès. Evans était le propriétaire de l'une des légendaires Alfa Romeo Tipo B Monoposto, qu'il a amenée jusqu'à la 2e place à Brooklands, dans la course scratch de 10 tours du Mountain Championship de 1937.

La famille Evans participait régulièrement aux courses organisées à Brooklands. Cette 6C a été engagée par Kenneth Evans lors du Lands

The introduction of the Alfa Romeo 6C 1500 was one of the pivotal turning points in the marque's history. Conceived by Vittorio Jano, the lightweight 6C established Alfa Romeo as a producer of refined yet sporting motorcars, laying the foundation for decades of success on both road and track. Advanced engineering and elegant coachwork made the 6C the car of choice for discerning drivers and competitive sportsmen alike.

The 6C 1500 was clothed in bodies constructed by some of the era's foremost coachbuilders, and this example, chassis 0211501, was originally fitted with elegant Zagato coachwork and registered in the UK on the number plate "GC 5870," which it retains today. The Alfa was first delivered in February 1930 to Kenneth Evans, who became a well-known and successful racer. Evans owned one of the legendary Alfa Romeo Tipo B Monopostos, in which he finished 2nd at Brooklands in a 10-lap Mountain Championship Scratch race in 1937.

The Evans family were regular Brooklands competitors. This 6C was campaigned by Kenneth Evans at the Lands End Trial in April 1931, where it received a silver medal, and at the JCC Members' Day at Brooklands

À RETENIR

L'une des 181 6C 1500 Sport
construites

La première Alfa Romeo d'Angela
Cherrett ; équipée de son moteur
« matching numbers » d'après son
étiquette de données

Restaurée par Allan Cherrett
entre 1962 et 1963

A participé à un grand
nombre d'événements et de
rassemblements à travers le
Royaume-Uni et l'Europe

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 1
487 cm³, double arbre à cames
en tête

Carburateur Zenith 30 D2

54 ch à 4 400 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

Freins à tambour mécaniques aux
4 roues

HIGHLIGHTS

One of Just 181 6C 1500 Sport
Models Built

Angela Cherrett's First Alfa
Romeo; Retains Matching-
Numbers Engine per Its Data Tag

Restored by Allan Cherrett
Between 1962 and 1963

Toured and Rallied Extensively
Across the UK and Europe

Offered from The Cherrett
Collection After More than 60
Years of Ownership

SPECIFICATIONS

1,487 CC DOHC Inline
6-Cylinder Engine

Single Zenith 30 D2 Carburetor

54 BHP at 4,400 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Mechanical Drum
Brakes

Front and Rear Solid Axles with
Semi-Elliptical Leaf Springs and
Friction Shock Absorbers





End Trial, en avril 1931, qui l'a vue décrocher une médaille d'argent, puis, le 4 juillet 1931, à l'occasion de la Journée des membres du JCC à Brooklands. La copie d'une photographie de cet événement figure dans le dossier joint à la vente. Cette voiture a également participé au London-Gloucester Trial du NWLMC, le 12 décembre 1931, ainsi qu'à d'autres événements organisés par ce club. Dans une lettre à Angela Cherrett, Evans relate ses souvenirs avec cette voiture, et décrit son compte-tours agrandi et son volant spécial.

Cette Alfa Romeo a connu différents propriétaires britanniques avant d'être achetée par Angela Cherrett, en octobre 1962, pour 150 £. Il s'agissait de sa toute première Alfa Romeo, point de départ d'une vie de passion pour le constructeur de Milan. La 6C est devenue l'une des voitures les plus fréquemment utilisées par la famille Cherrett et on l'a régulièrement vue lors des réunions du VSCC et de concentrations sur circuit tout au long des années 1960, notamment à Silverstone en avril 1964 et à Oulton Park le 20 juin 1964. Les Cherrett ont également engagé cette Alfa sur la course des Mille Miglia en 1972.

Allan Cherrett a entrepris des travaux de restauration en novembre 1962, comprenant le démontage et la restauration de la carrosserie, ainsi qu'une reconstruction du moteur. Même si, aujourd'hui, cette Alfa Romeo nécessiterait une remise en marche, elle conserve son carter « matching numbers » et son moteur ne serait pas bloqué.

Le dossier historique qui accompagne la vente comprend des correspondances et des factures remontant à 1954, le livret d'immatriculation original de la voiture au Royaume-Uni, ainsi que des copies de photographies d'époque. Cette 6C 1500 Sport ne constitue pas seulement un exemple majeur des capacités des ingénieurs d'Alfa Romeo de l'entre-deux-guerres, c'est aussi la première Alfa Romeo des Cherrett, et elle occupe à ce titre une place spéciale dans cette importante collection.

on July 4, 1931. A copy of a photograph from this event remains on file. The Alfa was also entered into the NWLMC London-Gloucester Trial on December 12, 1931, among other club events. A letter on file from Evans to Angela Cherrett recounts his memories with this car, noting its larger rev counter and special steering wheel.

This Alfa passed among a number of UK owners before Angela Cherrett purchased it in October 1962 for £150. It was her very first Alfa Romeo, beginning a lifetime of enthusiasm for the Milano-based manufacturer. The Alfa became one of the Cherrett family's most frequently used cars and was regularly seen at VSCC and circuit meetings throughout the 1960s, including at Silverstone in April 1964 and Oulton Park on June 20, 1964. The Cherretts also took the Alfa on the 1972 running of the 1000 Miglia.

Restoration work was undertaken by Allan Cherrett in November 1962, which involved the removal and restoration of the bodywork, as well as an engine rebuild. Although today the Alfa will require recommissioning, the car retains its matching-numbers crankcase and the engine is reported to turn freely.

The accompanying history file includes correspondence and invoices dating back to 1954, the car's original UK registration booklet, as well as copies of period photographs. This 6C 1500 Sport is not only an important example of Alfa Romeo's prewar engineering capabilities, but as the Cherretts' first-ever Alfa Romeo, it occupies a special place in this important collection.



1928 ALFA ROMEO 6C 1500 SPORT SERIES II

LOT 58

2004 COURAGE C65 LMP2

€500,000—€700,000

CHÂSSIS N° 08

CHASSIS NO. 08

[LEARN MORE](#)

La Courage C65 figure parmi les châssis LMP2 les plus performants et polyvalents de son époque. Avec seulement dix exemplaires construits, le modèle a été aligné sur de nombreuses courses de prototypes en Europe et en Amérique du Nord. Cette voiture, châssis 08, a été livrée neuve à Epsilon Sport en 2004 et a immédiatement démontré ses performances en établissant le sixième meilleur temps de la catégorie LMP2 lors des tests officiels du Mans. Cinq des six meilleurs temps avaient alors été réalisés par des voitures construites par Courage. Même si elle n'a pas pris le départ de l'édition 2004 des 24 Heures du Mans, cette C65 s'est rapidement imposée comme une plateforme compétitive et bien équilibrée dans la nouvelle catégorie LMP2.

En 2005, le châssis 08 est retourné chez Courage Compétition. La voiture a été revêtue d'une livrée Moët Hennessy blanc et orange et le moteur AER turbocompressé de plus en plus dominant a remplacé le V6 JPX. Engagée par Noël del Bello pour l'intégralité des Le Mans Endurance Series, elle était pilotée par Christophe Pillon, Ni Amorim et Romain Iannetta, trois spécialistes chevronnés de l'endurance. La voiture a terminé 2e de sa catégorie et 7e au classement général à Spa lors de ses débuts dans la série. Elle s'est ensuite montrée à son avantage

The Courage C65 stands among the most successful and adaptable LMP2 chassis of its era. One of only 10 examples constructed, it competed extensively in European and North American prototype racing. This car, chassis 08, was delivered new to Epsilon Sport in 2004 and immediately demonstrated its pace, setting the sixth-fastest LMP2 time at the official Le Mans Test – five of the top six times belonging to Courage-built cars. Although a reserve entry for the 2004 running of the 24 Hours race, the C65 quickly established itself as a competitive and well-balanced platform in the emerging LMP2 category.

For 2005, chassis 08 returned to Courage Compétition, where it was refinished in white and orange Moët Hennessy livery and upgraded from the JPX V-6 to the increasingly dominant AER turbocharged engine. Entered by Noël del Bello for the full Le Mans Endurance Series, it was driven by Christophe Pillon, Ni Amorim, and Romain Iannetta – three seasoned endurance specialists. The car finished 2nd in Class and 7th Overall at Spa in its series debut, and showed strong form at the 24 Hours of Le Mans before retiring after 99 laps with gearbox trouble.

In 2006, the car was prepared for Le Mans by G-Force Racing, refitted

Voiture de compétition sans certificat d'immatriculation

Race car without registration certificate

À RETENIR

Seulement 10 LMP2 Courage C65 construites

Deux participations aux 24 Heures du Mans, en 2005 et 2006

Restauration en profondeur réalisée par Pursuit Racing selon les spécifications du Mans 2006

Éligible aux Endurance Racing Legends, Masters Endurance Legends, et New Legends des Le Mans Series de l'ACO

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur Judd V8 3,4 litres

Injection électronique

Puissance estimée à 600 ch à 10 500 tr/min

Boîte de vitesses séquentielle Hewland TLS-E à 6 rapports avec commande au volant

Suspension à poussoir et double triangulation avant et arrière avec amortisseurs et ressorts intérieurs

HIGHLIGHTS

One of Just 10 LMP2 Courage C65s Built

Two-time Entrant at the 24 Hours of Le Mans – 2005 and 2006

Extensive Restoration to 2006 Le Mans Specification Completed by Pursuit Racing

Approximately Three Running Hours Since Rebuild

Eligible for Endurance Racing Legends, Masters Endurance Legends, and the New ACO Legends of Le Mans Series

SPECIFICATIONS

3.4 Litre Judd V-8 Engine

Electronic Fuel Injection

Estimated 600 BHP at 10,500 RPM

6-Speed Hewland TLS-E Sequential Gearbox with Paddle Shifters

Front and Rear Independent Double-Wishbone Pushrod Suspension with Inboard Dampers and Springs



aux 24 Heures du Mans, mais a dû abandonner après 99 tours à cause de problèmes de boîte de vitesses.

En 2006, la voiture a été préparée pour Le Mans par G-Force Racing, qui l'a remotorisée avec un V8 Judd atmosphérique de 3,4 litres et repeinte dans une spectaculaire livrée orange, noir et blanc. Pilotée par Franck Hahn, Jean-François Leroch et Ed Morris, alors âgé de 17 ans, ce qui en faisait alors le plus jeune Britannique à avoir jamais participé au Mans, elle a de nouveau affiché un rythme compétitif avant de devoir abandonner. Il faut surtout noter que ce châssis 08 reste un authentique modèle ayant participé à deux reprises aux 24 Heures du Mans, ce qui constitue le point clé de son importance historique.

Après avoir été exposé aux États-Unis, le châssis 08 a été entièrement restauré en 2021 par Pursuit Racing, le spécialiste de LMP, qui l'a remis en configuration 2006 après décapage de sa structure. Plus de 300 000 livres ont été investies, notamment pour un programme complet de détection de fissures, une révision mécanique, l'installation du V8 Judd actuel, et une gestion moteur MoTeC mise à jour avec un contrôle par palettes au volant conforme. Le processus est décrit dans le dossier de la voiture, qui contient des factures, des registres techniques et des manuels d'époque.

À l'issue de sa restauration, la voiture a fait ses débuts lors du Mugello Classic 2023, dans le cadre de la série Endurance Racing Legends de Peter Auto. Elle a dominé la catégorie LMP2 lors des deux courses de 40 minutes et a terminé à moins d'une seconde des machines LMP1 contemporaines, ce qui lui a permis de décrocher deux podiums au classement général. Depuis son passage au Mugello, elle totalise environ trois heures de fonctionnement et a été méticuleusement préparée pour être à nouveau utilisée. Ce modèle est notamment éligible au Legends de la course d'endurance, les Masters Endurance Legends, HSR Daytona et Sebring, ainsi que la nouvelle série des Legends of Le Mans de l'ACO.

Accompagné d'un ensemble généreux de pièces détachées, comprenant trois jeux de roues, des composants électroniques, des pièces de transmission et des équipements d'origine, le châssis 08 offre une rare opportunité d'acquérir un prototype moderne et historique fraîchement préparé, à l'historique bien documenté et éprouvé au Mans, qui est éligible aux plus importantes manifestations d'endurance mondiales.

with a naturally aspirated 3.4-litre Judd V-8 and given a striking orange, black, and white livery. Driven by Franck Hahn, Jean-François Leroch, and 17-year-old Ed Morris – then the youngest Briton ever to compete at Le Mans – it again displayed competitive pace before retiring. Crucially, chassis 08 remains a genuine two-time 24 Hours of Le Mans entrant, the core element of its historic significance.

After time in the US as a display car, chassis 08 underwent an extensive bare-tub restoration by LMP specialists Pursuit Racing in 2021, returning it to 2006 specification. More than £300,000 was invested, including a full crack-test program, mechanical overhaul, installation of the current Judd V-8, and updated MoTeC engine management with legal paddle-shift control. The process is documented in the car's file that contains extensive invoices, technical records, and period manuals.

The car made its post-restoration debut at the 2023 Mugello Classic, part of Peter Auto's Endurance Racing Legends series, where it dominated the LMP2 category in both 40-minute races and finished within a second of contemporary LMP1 machinery, taking two overall podiums. Since Mugello, it has accrued approximately three hours of running and has been meticulously prepared for further use. Eligibility includes Endurance Racing Legends, Masters Endurance Legends, HSR Daytona and Sebring, and the ACO's new Legends of Le Mans.

Accompanied by a generous spares package – including three sets of wheels, electronics, drivetrain components, and original equipment – chassis 08 offers a rare opportunity to acquire a freshly prepared, well-documented, and Le Mans-proven modern-historic prototype, eligible for premier endurance events worldwide.



2004 COURAGE C65 LMP2

LOT 59

1989 PORSCHE 911 TURBO 3.3 COUPE

€250,000–€300,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
WPOZZZ93ZKS000690
MOTEUR N° 67K00885

without reserve

VIN. WPOZZZ93ZKS000690
ENGINE NO. 67K00885

[LEARN MORE](#)

De couleur Guards Red (rouge) associée à un intérieur cuir noir, cette Porsche 930 de 1989 a été achetée neuve par la légende belge du motocross Eric Geboers, le premier pilote à avoir remporté les championnats du monde dans les catégories 125 cm³, 250 cm³ et 500 cm³. Livrée par Porsche en août 1989 à Geel, en Belgique, la voiture a été immatriculée et est restée quasiment inutilisée pendant les 27 années en sa possession. Les options d'usine comprenaient un différentiel à glissement limité, un levier de vitesses à débattement court, un système audio et un toit ouvrant électrique.

En octobre 2015, le Centre Porsche de Maastricht a effectué une vidange et un entretien mineur de la voiture à 1 352 km. Les propriétaires suivants ont conservé le kilométrage exceptionnellement faible de cet exemplaire, puisque cette 911 affichait seulement 1 429 km au moment du catalogage. Vendu avec des accessoires et la documentation liés à la livraison, ce spectaculaire exemplaire offre une rare chance d'acquérir une 930 Turbo qui est probablement l'une des moins utilisées en circulation à l'heure actuelle.

Introduced in 1975, the 930 Turbo paired Porsche's racing-derived turbocharging with the iconic 911 silhouette, immediately establishing a new performance benchmark. Continuous refinement followed, culminating in 1989 when the model gained its most significant upgrade: the G50 five-speed transaxle. This final-year gearbox transformed the character of the 3.3-liter Turbo, delivering smoother power, improved drivability, and a level of usability that has made 1989 examples especially prized by collectors.

Finished in Guards Red over Black leather, this 1989 Porsche 930 was purchased new by Belgian motocross legend Eric Geboers, the first rider to secure World Championships in the 125 cc, 250 cc, and 500 cc classes. Delivered in August 1989 by Porsche in Geel, Belgium, the car was registered and remained essentially unused throughout his 27-year ownership. Factory options included a locking differential, short-throw gear lever, sound package, and electric sunroof.

In October 2015, Porsche Centrum Maastricht performed an oil change and minor service at 1,352 km. Subsequent owners have preserved this example's exceptionally low mileage, with the 911 showing just 1,429 km at the time of cataloguing. Accompanied by delivery accessories and documentation, this stunning example offers a rare chance to acquire what is likely one of the least-used 930 Turbos in existence.

Certificat d'immatriculation
néerlandais

Dutch registration certificate

À RETENIR

Exemplaire particulièrement intéressant de la mythique 930 Turbo issu de la dernière année de production et présentant un faible kilométrage

Livrée neuve au champion du monde de Motocross Eric Geboers

Moteur « matching numbers » selon le certificat d'authenticité Porsche

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres à plat refroidi par air de 3 299 cm³, arbre à cames en tête

Injection Bosch K-Jetronic

Turbocompresseur KKK

296 ch à 5 500 tr/min

Boîte-pont manuelle Getrag G50/50 à 5 vitesses

HIGHLIGHTS

Desirable, Low-Mileage Final-Year Example of the Iconic 930 Turbo

Delivered New to Motocross World Champion Eric Geboers

Equipped with Limited-Slip Differential, Short-Throw Gear Lever, and Electric Sunroof

Retains Matching-Numbers Engine per Porsche COA

SPECIFICATIONS

3,299 CC Air-Cooled SOHC Flat 6-Cylinder Engine

Bosch K-Jetronic Fuel Injection

Single KKK Turbocharger

296 BHP at 5,500 RPM

5-Speed Getrag G50/50 Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes



1960 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA

€8,000,000–€9,000,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

CHÂSSIS N° 2177 GT
MOTEUR N° 2177 GT

COACHWORK BY SCAGLIETTI

CHASSIS NO. 2177 GT
ENGINE NO. 2177 GT

[LEARN MORE](#)

Dévoilée sous la verrière du Grand Palais au Salon de Paris 1959, la Berlinetta 250 GT à empattement court (SWB) marquait un tournant dans la philosophie de Ferrari en matière de modèles GT à double usage. Sa carrosserie harmonieuse signée Pininfarina et construite par Scaglietti cachait un châssis plus compact et agile, mis au point grâce au génie collectif de Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti et Mauro Forghieri. Cette nouvelle plateforme allait bientôt permettre à Ferrari de dominer en course GT et donner naissance à certains des modèles routiers et 100 % compétition les plus convoités de la marque.

Ferrari a doté cette version à empattement court de caractéristiques techniques qui annonçaient un niveau d'ambition inédit par son ingénierie. Grâce à des freins à disque Dunlop aux quatre roues, à une géométrie de suspension révisée et à un châssis considérablement renforcé, ces voitures étaient équilibrées, prévenantes et précises comme jamais auparavant. Propulsée par le traditionnel V12 Colombo 3 litres de Ferrari, qui pouvait délivrer jusqu'à 280 ch dans sa version *Competizione* intégrale, la Berlinetta offrait des performances redoutables, aussi bien sur route que sur piste.

Unveiled beneath the glass canopy of the Grand Palais at the 1959 Paris Salon, the 250 GT Short Wheelbase Berlinetta (SWB) represented a decisive evolution of Ferrari's dual-purpose GT philosophy. Beneath its harmonious Pinin Farina-styled, Scaglietti-built coachwork lay a more compact and agile chassis developed under the collective brilliance of Giotto Bizzarrini, Carlo Chiti, and Mauro Forghieri. This new platform would soon underpin Ferrari's dominance in GT racing and give rise to some of the marque's most coveted road-going and thoroughbred competition automobiles.

Ferrari provided the SWB with a technical specification that signaled a new level of engineering ambition. Four-wheel Dunlop disc brakes, revised suspension geometry, and a substantially stiffened chassis endowed the SWB with a degree of balance, predictability, and precision previously unknown. Powered by Ferrari's traditional three-liter Colombo V-12 – capable of producing up to 280 hp in full *Competizione* tune – the Berlinetta delivered formidable performance on both road and track.

Scaglietti constructed the bodies in small, hand-finished batches, offering full aluminum coachwork for competition work, steel for

Certificat d'immatriculation
britannique

United Kingdom registration
certIFICATE

À RETENIR

Berlinetta à empattement court du début de la production, spécifications « Semi-Compétition » très recherchées

Historique en compétitions d'époque comprenant des courses de côte en Suisse et les courses du SCCA aux États-Unis

Historique documenté par Marcel Massini, historien de Ferrari

Moteur, boîte de vitesses et différentiel « matching numbers », confirmé par les documents d'usine

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 Tipo 128F de 2 953 cm³, arbre à cames en tête

Trois carburateurs Weber 40 DCL6

240 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque Dunlop aux 4 roues

Suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

Early Production SWB Berlinetta in Desirable "Semi-Competition" Specification

Period Competition History Includes Swiss Hill Climbs and US SCCA Racing

Formerly Part of Noted American and European Collections

Documented by Ferrari Historian Marcel Massini and Tokar S.r.l.

Matching-Numbers Engine, Gearbox, and Differential per Build Sheets

SPECIFICATIONS

2,953 CC SOHC Tipo 128F V-12 Engine

Three Weber 40 DCL6 Carburetors

240 BHP at 7,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Dunlop Disc Brakes

Front Independent Coil-Spring Suspension

Rear Live Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs





Scaglietti a construit les carrosseries en petites séries finies à la main et proposait des pièces entièrement en aluminium pour les modèles de compétition, et en acier pour les versions Lusso de route. Les propriétaires pouvaient également opter pour de nombreuses configurations intermédiaires qui brouillaient la frontière entre les deux univers. Tout au long de la production, certains détails ont été progressivement standardisés. Les exemplaires du début des années 1960 bénéficient ainsi de différentes caractéristiques particulières, qui illustrent à la fois les préférences individuelles de leurs premiers clients et le rythme rapide imprimé par Ferrari pour les évolutions.

Ainsi, les modèles issus de la première année figurent encore parmi les Berlinetta à empattement court les plus personnalisées et impressionnantes sur le plan technique. Les exemplaires relativement précoces, à l'image de celui qui est proposé ici, se distinguent par la forme élégante de la calandre, le traitement distinctif des vitres latérales et la position du bouchon de remplissage externe de carburant à l'arrière. Pendant la période de transition, la ventilation de l'habitacle des versions suivantes a été déplacée du haut de la lunette arrière vers le panneau de toit. À l'intérieur, cette 250 GT est volontairement simple, comme il se doit pour une authentique Ferrari GT : un tableau de bord à finition plissée mettant en valeur deux combinés d'instruments, des sièges baquets renforcés et des garnitures légères en aluminium.

À l'issue de la saison de compétition 1960, la 250 GT à empattement court avait montré qu'elle était une concurrente redoutable. Cette année-là, elle a remporté le Tour de France Automobile, et décroché plusieurs victoires dans sa catégorie au Mans, à Goodwood, à Montlhéry et à Spa, s'imposant comme le modèle GT phare de l'époque.

road-going Lussos, and numerous intermediate configurations that blurred the line between the two. As production evolved, details were gradually standardized, leaving the early 1960 examples with a distinctive character: their varied features illustrate both the individual preferences of their original clientele and the rapid pace of Ferrari's developmental refinement.

Consequently, the first-year cars remain among the most individualistic and technically revealing of all SWB Berlinettas. Relatively early examples, such as the car offered here, are distinguished by their elegant grille shape, distinctive side-window treatment, and external rear-deck fuel filler. In transitional cars, the cockpit air vent was relocated from the top of the rear window to the roof panel. Inside, the SWB exhibits the purposeful simplicity of a thoroughbred Ferrari GT machine, with a wrinkle-finished dashboard highlighting twin instrument nacelles, bolstered bucket seats, and lightweight aluminum trim.

By the end of the 1960 racing season, the 250 GT SWB had proven itself a formidable competitor. It captured that year's Tour de France Automobile; secured class victories at Le Mans, Goodwood, Montlhéry, and Spa, and established itself as the premier GT car of the era.

Completed in October 1960, chassis 2177 GT embodies the compelling dual-purpose character that defines the most desirable Short Wheelbase Berlinettas.

According to historian Marcel Massini, this car was delivered new to Italauto SA, the Lausanne concessionaire operated by Baron Emmanuel "Toulo" de Graffenried, and sold to a Swiss





Sorti d'usine en octobre 1960, le châssis 2177 GT incarne à merveille la polyvalence qui fait de la Berlinetta à empattement court l'un des modèles les plus prisés.

Selon l'historien Marcel Massini, cette voiture a été livrée neuve à Italauto SA, la concession de Lausanne dirigée par le baron Emmanuel « Toulou » de Graffenried. Elle a alors été vendue à un résident suisse nommé Zimmerman. Selon les copies des fiches de fabrication d'usine, sa configuration la destinait clairement à la conduite dynamique. Le moteur d'origine, qu'elle conserve encore aujourd'hui, était équipé de carburateurs Weber 40 DCL6 et d'un échappement de compétition Abarth. Il produisait pas moins de 243 ch, avec un taux de compression de 9,4:1. La boîte de vitesses de compétition en alliage à carter nervuré et affichant un rapport final de 8x32 confirmait encore un peu plus la volonté de Ferrari de proposer une voiture excellent sur les routes alpines sinueuses et en course de côte. Parmi les autres équipements notables figuraient un réservoir de carburant de 100 litres, des amortisseurs Miletto, des roues à rayons Borrani RW3598 et des freins à disque Dunlop sans assistance.

La carrosserie offre une configuration rare, intéressante et recherchée de la fin des années 1960. Construite autour d'une coque en acier, cette Ferrari intègre tout de même des portes, un capot et un coffre légers en aluminium. De plus, des planchers en alliage à épaisseur constante et des garnitures en aluminium ont été installés et elle dispose de supports pour le montage rapide d'un cric de compétition. D'origine, elle arborait une livrée élégante et peu courante *Rosso Rubino Chiaro* (Rouge Rubis Clair) associée à une sellerie en cuir noir et à des instruments calibrés en kilomètres.

resident named Zimmerman. Copies of the factory build sheets reveal a specification clearly intended for spirited driving. The original engine – still retained today – was equipped with Weber 40 DCL6 carburetors and an Abarth competition exhaust, producing a stout 243 hp with a 9.4:1 compression ratio. A ribbed-case alloy competition-type gearbox and 8x32 final drive further confirmed Ferrari's intent that the car excel on winding alpine roads and hill climbs. Other notable equipment included a 100-liter fuel tank, Miletto shock absorbers, Borrani RW3598 wire wheels, and unassisted Dunlop disc brakes.

The bodywork represents a rare, attractive, and sought-after late-1960 configuration. While constructed around a steel shell, the Ferrari incorporates lightweight aluminum doors, bonnet, and bootlid, along with single-thickness alloy floors, aluminum trim, and competition-style quick jack brackets. It was originally finished in the elegant and seldom-specified livery of *Rosso Rubino Chiaro* (Light Ruby Red) with black leather upholstery and instruments calibrated in kilometers.

In 1962, chassis 2177 GT was acquired by Geneva banker and gentleman driver Armand Boller, who promptly entered the car in one of Europe's most storied motoring events: the Ollon-Villars Hillclimb, then part of the European Mountain Championship. On August 25, 1962, Boller achieved 5th in Class, affirming the SWB's competition credentials. The



En 1962, le châssis 2177 GT a été acquis par le banquier et gentleman driver genevois Armand Boller, qui l'a aussitôt engagé dans l'un des événements automobiles les plus emblématiques du Vieux Continent : la course de côte Ollon-Villars, qui faisait alors partie du Championnat d'Europe de la montagne. Le 25 août 1962, Boller s'est hissé à la 5e place de sa catégorie, confirmant les qualités en compétition de cette Berlinetta à empattement court. L'année suivante, après avoir acquis une 250 GTO, Boller a vendu la 2177 GT au Bernois Walter Ringgenberg. Hôtelier respecté et pilote privé plus que compétent, Ringgenberg engagea cette Ferrari dans plusieurs courses de côte suisses tout au long de l'année 1964. En mai, à Mitholz-Kandersteg, il a décroché la 3e place de sa catégorie, puis en août, la 2e place de la catégorie à Sierre-Crans-Montana, une manche du Championnat International des Constructeurs GT.

Cette Ferrari est ensuite arrivée chez le célèbre concessionnaire Ferrari et pilote américain Bob Grossman, qui est passé par l'intermédiaire du garage de Paul Blancpain et Jo Siffert à Fribourg, en Suisse. Grossman, qui, encore aujourd'hui en Amérique du Nord, est associé à Ferrari en compétition, a engagé la 2177 GT lors de la course de côte du mont Equinox en 1966 dans le Vermont. L'année suivante, il a vendu la voiture à Dudley Cunningham, compétiteur averti et membre du SCCA dans le Massachusetts. Cunningham a fait courir cette Ferrari avec enthousiasme jusqu'à la fin des années 1960. Il l'a ainsi sortie sur des circuits comme Lime Rock et l'a même exposée lors de la 5e rencontre nationale du Ferrari Club of America, qui s'est déroulée en mars 1968 à Greenwich, dans le Connecticut.

En 1975, cette 250 GT a intégré la prestigieuse collection de Jim Riff, membre du FCA de l'Illinois. Peu après l'avoir acquise, Riff a fait procéder à une restauration méticuleuse par Skip McCabe. La 2177 GT est ainsi rapidement devenue un modèle incontournable sur le circuit des concours et elle a remporté des prix lors de plusieurs rencontres nationales du Ferrari Club of America en 1976, 1978 et 1979. Elle apparaît également en couverture du livre phare de Ken Gross *Ferrari 250GT SWB*, publié lorsqu'elle était considérée comme l'un des exemplaires les plus fidèles et les mieux restaurés de ce modèle.

En 1986, le châssis 2177 GT a été vendu au collectionneur californien Tom Byrnes, qui l'a engagé aux Monterey Historic Automobile Races à Laguna Seca en 1987 et 1989. Il a ensuite rejoint la collection de Philippe Brecht, puis celle de Martin van Doorne, qui a ordonné une restauration rigoureuse en 1994-1995. Une fois restaurée, la voiture a été exposée à l'occasion des célébrations du 50e anniversaire de Ferrari à Rome et Maranello, où elle faisait partie d'un ensemble d'importantes Ferrari de compétition. En 1999, le Dr Peter Baumberger, collectionneur suisse de Ferrari, la transmet au passionné autrichien Jean-Robert Grellet. Celui-ci la fait repeindre en jaune et la pilote dans des rallyes historiques majeurs tels que l'Ennstal-Classical, le Giro di Sicilia/Targa Florio Revival et le Grand Prix de Montreux. Entre les mains de Grellet, la 2177 GT a également participé aux festivités officielles du 70e anniversaire de Ferrari à Fiorano.

Aujourd'hui issue d'une collection britannique, cette Ferrari 250 GT n° 2177 GT affiche un excellent état. Elle a récemment retrouvé son élégante teinte d'origine Rosso Rubino

following year, Boller acquired a 250 GTO and sold 2177 GT to Walter Ringgenberg of Bern. A respected hotelier and capable privateer in his own right, Ringgenberg entered the Ferrari in several Swiss hill climbs throughout 1964. At Mitholz-Kandersteg in May, he secured 3rd in Class, followed by 2nd in Class at Sierre-Crans-Montana in August, a round of the International GT Manufacturers Championship.

This Ferrari next passed to renowned American Ferrari dealer and racer Bob Grossman, who acquired it through the Fribourg, Switzerland garage of Paul Blancpain and Jo Siffert. Grossman, whose association with Ferrari racing in North America endures today, entered 2177 GT in the 1966 Mount Equinox Hill Climb in Vermont. The following year, he sold the car to accomplished SCCA competitor Dudley Cunningham of Massachusetts. Cunningham campaigned the SWB with enthusiasm throughout the late 1960s, racing it at venues such as Lime Rock and even displaying it at the 5th Annual Ferrari Club of America National Meet, held in March 1968 in Greenwich, Connecticut.

In 1975, this Ferrari entered the esteemed collection of FCA member Jim Riff of Illinois. Early in his ownership, Riff commissioned a meticulous restoration by Skip McCabe, and soon 2177 GT became a fixture on the concours circuit, earning awards at the Ferrari Club of America National Meets in 1976, 1978, and 1979. It was also featured on the cover of Ken Gross's landmark book *Ferrari 250GT SWB*, at a time when it was considered one of the most correct and well-restored examples of the model.

In 1986, chassis 2177 GT was sold to California collector Tom Byrnes, who entered it in the Monterey Historic Automobile Races at Laguna Seca in 1987 and 1989. It later



Chassis 2177 GT racing in the US in the mid-1960s.



LOT 61



Chiaro et présente certaines caractéristiques recherchées des modèles de compétition, telles qu'une boîte à air froide, des trompettes d'admission, des collecteurs d'échappement SNAP, un arceau de sécurité et des équipements destinés au rallye. D'après les copies des fiches de fabrication de l'usine Ferrari, cette voiture conserve son moteur d'origine (612F), sa boîte de vitesses (55/539) et son différentiel (229F) « matching numbers », une particularité de plus en plus rare parmi les Berlinetta à empattement court. De plus, la vente de cette Ferrari inclut également un assortiment de pièces détachées et une documentation complète, dont un rapport de mars 2024 réalisé par Tokar S.r.l. et un rapport historique préparé par l'historien Ferrari Marcel Massini.

La Ferrari 250 GT à empattement court est considérée de longue date comme l'une des voitures de sport les plus élégantes, les plus performantes et les plus polyvalentes jamais produites. Parmi elles, le châssis 2177 GT constitue un exemplaire remarquable et particulièrement convaincant, grâce à sa configuration rare, son historique en compétition d'époque, sa provenance excellente et son authenticité peu commune. Pour les pelouses des concours, les spéciales de rallyes historiques ou les sorties sur route ouverte, il capture l'essence même de l'âge d'or de Ferrari. C'est un modèle élégant, passionnant et à jamais captivant.

joined the collections of Philippe Brecht and Martin van Doorne, who commissioned an exacting restoration in 1994–1995. The restored car was exhibited at Ferrari's 50th Anniversary celebrations in Rome and Maranello, where it was displayed among an assembly of significant competition Ferraris. In 1999, it passed from Swiss Ferrari collector Dr. Peter Baumberger to Austrian enthusiast Jean-Robert Grellet, who refinished it in yellow and drove it in premier historic rallies including the Ennstal-Classic, Giro di Sicilia/Targa Florio Revival, and Grand Prix de Montreux. During Grellet's ownership, 2177 GT also appeared at Ferrari's official 70th Anniversary festivities at Fiorano.

Offered today from a UK-based collection, chassis 2177 GT presents in superb condition, recently refinished in its elegant, original shade of *Rosso Rubino Chiaro* and equipped with desirable competition features including a cold air box, velocity stacks, SNAP exhaust extractors, roll cage, and rally equipment. According to copies of the Ferrari factory build sheets, this car retains its original matching-numbers engine (612F), gearbox (55/539), and differential (229F), an increasingly rare distinction among SWB Berlinettas. Furthermore, this SWB is accompanied by an assortment of spares and extensive documentation, including a March 2024 report from Tokar S.r.l. and a history report prepared by Ferrari historian Marcel Massini.

The Ferrari 250 GT SWB has long been regarded as one of the most elegant, best-performing, and finest all-around sports cars ever produced. Chassis 2177 GT stands out as a particularly compelling example, with its rare specification, period competition history, excellent provenance, and uncommon authenticity. Whether destined for the concours lawn, historic rally stage, or open road, it represents the very essence of Ferrari's golden age – elegant, exhilarating, and eternally captivating.



1960 FERRARI 250 GT SWB BERLINETTA

LOT 61

1983 FIAT CAMPAGNOLA 1107 A PARIS-DAKAR

€135,000–€185,000
sans réserve

CHÂSSIS N°
ZFA1107A000021966
MOTEUR N° 232 AR4 00040

without reserve

CHASSIS NO.
ZFA1107A000021966
ENGINE NO. 232 AR4 00040

[LEARN MORE](#)

Mise au point en 1984 par le préparateur de renom Ferrato, basé à Aoste, en Italie, cette Fiat 1107 A Campagnola spéciale a été développée pour les courses dans le désert et a reçu de nombreuses améliorations, y compris son moteur hors du commun. Ferrato s'est tourné vers un moteur de Lancia-Abarth 037 pré-Evo (type 232 AR4) qui aurait été démonté de la Lancia 037 pilotée par Remo Celesia et Ettore Vierin. Cette voiture, également préparée par Ferrato, avait gagné le Rallye Valle d'Aosta en 1985 ainsi que plusieurs autres courses. Le dossier comprend une lettre de Mario Ferrato concernant la construction ainsi que la fourniture du moteur de 037 provenant de la voiture de Celesia.

Les listes d'engagés d'époque indiquent que cette Fiat Campagnola a été inscrite par Roberto Collomb et Michela Torreano Collomb au Paris-Dakar en 1986 (voiture n° 247) et en 1987 (voiture n° 250). Des copies de photographies d'époque montrant la Campagnola avec ces numéros figurent dans le dossier. La fiabilité et la facilité d'entretien dans des conditions extrêmes étaient des critères clés de sa conception : lubrification à carter sec, suspensions renforcées utilisant des amortisseurs arrière doubles, disques de frein avant ventilés, et cabine pressurisée destinée à éviter l'entrée de sable.

Elle se prêtera particulièrement bien à de nouvelles aventures hors des sentiers battus.

Prepared in 1984 by Ferrato of Aosta, Italy, known builders of rally cars, this purpose-built Fiat 1107 A Campagnola was engineered for desert racing with many upgrades, including its exotic powerplant. Ferrato identified a Lancia-Abarth 037 pre-Evo engine (type 232 AR4) that is said to have been sourced from the Lancia 037 driven by Remo Celesia and Ettore Vierin, a Ferrato-prepared car that won the 1985 Rally Valle d'Aosta and several other races. A letter on file from Mario Ferrato documents the build and sourcing of the 037 engine from the Celesia car.

Period entry lists record Paris-Dakar starts for this Fiat Campagnola entered by Roberto Collomb and Michela Torreano Collomb in 1986 (car no. 247) and 1987 (car no. 250); copies of period photographs showing the Campagnola wearing these numbers are on file. The specification was engineered for reliability and serviceability in extreme conditions: dry sump lubrication, reinforced suspension with twin rear dampers, ventilated front brake rotors, and a pressurized cabin to exclude sand.

Presented in its 1987 Dakar livery showing remnants of the race number and decals, and reported by the consignor to be in running and driving order, this is a rare privateer rally-raid special with authentic period specification and Ferrato correspondence, well-suited to future off-road adventures.

Facture de vente

*Veuillez noter que ce véhicule est proposé sans certificat d'immatriculation.

Bill of Sale

*Please note that this vehicle is offered without a registration certificate.

À RETENIR

Préparée à l'origine par Ferrato à Aoste ; engagée aux éditions 1986 et 1987 du Paris-Dakar

Propulsée par un moteur « pré-évolution » de la Lancia 037 ayant remporté le Rallye Valle d'Aosta 1985

Éligible pour des rallyes historiques, elle a bénéficié d'une remise en service mécanique récente

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres 1 995 cm³ en ligne Lancia-Abarth 232 AR4, double arbre à cames en tête

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Amortisseurs avant simples et amortisseurs arrière doubles

HIGHLIGHTS

Originally Prepared by Ferrato of Aosta; Entered in the 1986 and 1987 Paris-Dakar Rallies

Powered by a "Pre-Evolution" Lancia 037 Engine from the 1985 Rally Valle d'Aosta Winner

Eligible for Historic Rally Events and Benefits from Recent Mechanical Recommissioning

SPECIFICATIONS

1,995 CC Lancia-Abarth 232 AR4 DOHC Inline 4-Cylinder Engine

5-Speed Manual Gearbox

Single Front Dampers and Twin Rear Dampers



1994 FERRARI 512 TR SPECIALE

€450,000–€600,000

CARROSSERIE PAR
PININFARINA

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFFLA40JPN0097867

COACHWORK BY
PININFARINA

VIN. ZFFLA40JPN0097867

[LEARN MORE](#)

Fruit d'une commande exclusive visant à célébrer le 15^e anniversaire de Cornes & Co., distributeur officiel de Ferrari au Japon, la 512 TR Speciale représente l'une des versions les plus rares et les plus soigneusement préservées de la lignée Testarossa. Série limitée à seulement 15 exemplaires officiels d'usine, chaque voiture intègre des évolutions esthétiques et tactiles singulières qui annonçaient des éléments que l'on retrouvera plus tard sur la F512 M. L'exemplaire proposé ici porte le numéro 3 de cette série très exclusive. Il s'agit donc de l'un des premiers sortis de Maranello pour cette occasion.

Peinte dans la magnifique teinte *Rosso Metallizzato* (rouge métallisé), cette Speciale associe à cette couleur un intérieur en cuir beige superbement préservé et une moquette Castoro. Caractéristique unique de cette série, la voiture est équipée de blasons Scuderia Ferrari posés à l'usine sur les ailes ainsi que de jantes Speedline démontables en trois parties, qui ajoutent à son caractère par rapport à une 512 TR standard.

À l'intérieur, la Speciale a reçu des éléments sur mesure pour son habitacle, tels qu'un volant gainé de cuir embossé du logo 512 TR, un pommeau de levier de vitesses en aluminium et des pédales sport en aluminium.

Commissioned exclusively to celebrate the 15th anniversary of Cornes & Co., Ferrari's official distributor in Japan, the 512 TR Speciale represents one of the rarest and most carefully curated variants of the Testarossa lineage. Limited to just 15 factory-authorized examples produced, each car incorporated distinctive aesthetic and tactile refinements that foreshadowed elements later seen in the F512 M. Of this highly exclusive series, the example offered here is No. 3, making it one of the earliest examples of this celebratory edition.

Finished in the stunning *Rosso Metallizzato* (Metallic Red), this Speciale pairs its exterior with a beautifully preserved beige leather interior and Castoro carpeting. Unique to the series, this car features factory Scuderia Ferrari fender shields and three-piece Speedline modular wheels, both of which elevate its presence beyond that of a standard 512 TR.

Inside, the Speciale introduces bespoke cabin elements including a leather wrapped steering wheel embossed with the 512 TR logo, aluminum gearshift knob, and aluminum sport pedals – styling cues that preview the lightweight, competition inspired character later adopted for the F512 M. Dedicated sill plates reading “512 TR Speciale – Cornes

À RETENIR

Seulement 15 exemplaires de 512 TR Speciale fabriqués par l'usine

Combinaison *Rosso Metallizzato* et cuir beige avec des moquettes Castoro réservé exclusivement à cette série spéciale

Superbe état de conservation grâce aux soins de trois méticuleux propriétaires japonais

Vendu avec sa documentation, ses manuels, une trousse à outils, et le carnet d'entretien

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 12 cylindres à plat de 4 943 cm³, double arbre à cames en tête

Injection électronique Bosch

422 ch à 6 750 tr/min

Boîte de vitesse manuelle à 5 rapports

Freins à disque ventilés aux quatre roues avec ABS

Suspension indépendante aux quatre roues avec ressorts hélicoïdaux

HIGHLIGHTS

One of Just 15 Factory-Built 512 TR Speciale Examples Built

Model-Exclusive *Rosso Metallizzato* over Beige Leather with Castoro Carpets

Beautifully Preserved from Three Meticulous Japanese Owners

Accompanied by Books, Manuals, Tool Kit, and Service Records

Extensive Engine-Out Service Completed in December 2025

SPECIFICATIONS

4,943 CC DOHC Flat 12-Cylinder Engine

Bosch Electronic Fuel Injection

422 BHP at 6,750 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes with ABS

4-Wheel Independent Suspension with Coil Springs





Ces particularités stylistiques annoncent la volonté d'allègement et l'esprit issu de la compétition qui sera adopté plus tard pour la F512 M. Des plaques de seuil exclusives portant l'inscription « 512 TR Speciale – Cornes 15th Anniversary » contribuent encore plus à son exclusivité.

Livrée neuve par l'intermédiaire de Cornes & Co. en janvier 1994, cette voiture a immédiatement rejoint un honorable client VIP de Ferrari. Elle est restée au Japon durant ses premières années et n'a connu que trois propriétaires avant d'être importée en Allemagne en 2025. Affichant 33 034 km au compteur lors du catalogage, cette Speciale reste exceptionnellement bien conservée. En décembre 2025, la voiture a bénéficié d'un grand entretien moteur. Cet exemplaire est proposé avec une immatriculation allemande, un contrôle TÜV récent et un dossier historique fourni, incluant ses documents originaux et ses manuels, ainsi qu'une trousse à outils, et le carnet d'entretien.

Alors que de plus en plus d'amateurs saluent la 512 TR pour ses qualités dynamiques raffinées et ses performances élevées supérieures à la Testarossa plus ancienne, la 512 TR Speciale occupe une position rare au sommet de la hiérarchie des Ferrari à moteur 12 cylindres à plat. Compte tenu de sa production ultra-limitée, des améliorations d'usine propres à cette série, de ses caractéristiques exceptionnelles et de son historique documenté, cette 512 TR Speciale offre une opportunité exceptionnelle d'acquérir l'une des Ferrari les plus exclusives et recherchées des années 1990.

15th Anniversary" further certify its exclusivity.

Delivered new via Cornes & Co. in January 1994, this car immediately entered the care of a distinguished Ferrari VIP client. It remained in Japan during its early life, passing through the hands of just three owners before it was imported into Germany in 2025. Showing 33,034 km at the time of cataloguing, this Speciale remains exceptionally well preserved. In December 2025, the car received an extensive engine-out major service. This example is offered with German registration, new TÜV, and various documentation in its history file, including its original books, manuals, tool kit, and service records.

As the 512 TR continues to gain recognition for its refined driving dynamics and elevated performance over the earlier Testarossa, the 512 TR Speciale occupies a rare position at the top of the flat-twelve hierarchy. With its ultra-limited production, factory-sanctioned enhancements, striking specification, and documented history, this 512 TR Speciale offers an exceptional opportunity to acquire one of the most exclusive and collectible Ferraris of the 1990s.



1994 FERRARI 512 TR SPECIALE

LOT 63

1966 MORRIS MINI COOPER S

€25,000–€35,000
sans réserve

CHÂSSIS N° K-A2S4-L/932177

without reserve

CHASSIS NO.
K-A2S4-L/932177

[LEARN MORE](#)

Conçue par Alec Issigonis, la célèbre et intemporelle Mini a presque défini à elle seule l'esprit et le style des turbulentes années soixante. Le pilote de course John Cooper a fait passer ce modèle emblématique à un tout autre niveau, en le transformant pour créer la légendaire Mini Cooper « S » de 1 275 cm³, grâce à des améliorations telles qu'un double réservoir d'essence pour les longues étapes en rallye, de meilleurs freins à disque à l'avant et des roues plus larges. Le British Motor Industry Heritage Trust confirme par écrit que cette Mini Cooper S a été livrée sur le marché portugais en version kit « CKD » (pour complete knock-down ou « nécessaire en pièces détachées »). Cette méthode était utilisée pour de nombreux marchés d'exportation, où les voitures étaient expédiées en kits et assemblées dans des usines locales. Le dossier de vente comprend également ses documents d'immatriculation originaux qui datent d'avril 1967 et attestent qu'il s'agit bien d'un modèle « matching numbers ».

Au milieu des années 2010, cette Mini faisait partie des rares exemplaires restaurés selon ses caractéristiques originales par l'entreprise portugaise Coolvintage. C'est directement auprès de Coolvintage que le propriétaire actuel l'a acquise il y a plus de dix ans. Elle affiche aujourd'hui une superbe présentation avec un vert amande recherché et un élégant toit blanc « Old English White » ainsi qu'un intérieur assorti. Cette Mini Cooper S, qui, de l'avis du transitaire, est aussi performante que séduisante, offre la possibilité de découvrir à la première personne la conduite d'une légende intemporelle.

Designed by Alec Issigonis, the famously classless Mini almost single-handedly defined the spirit and style of the swinging Sixties. Racing driver John Cooper took the Mini to another level, transforming it into the iconic 1,275 cc Mini Cooper "S," with upgrades that included dual fuel tanks for long-range rally driving, uprated front disc brakes, and wider wheels. The S raced to success both at real-life international rally events and on the silver screen, where it served as the speedy getaway car for Charlie Croker in *The Italian Job*.

A letter from the British Motor Industry Heritage Trust confirms that this Mini Cooper S was supplied to the Portuguese market in Complete Knock Down (CKD) form – a method used by many export markets, in which cars were shipped as kits and assembled by local factories. Its original April 1967 vehicle registration document is also on file, verifying its matching-numbers status.

In the mid-2010s, this Mini was one of a handful of examples restored to its original specifications by Coolvintage in Portugal. The current owner acquired it directly from Coolvintage more than a decade ago, and it presents beautifully in desirable Almond Green with a sleek Old English White roof and matching interior. Reported by the consignor to perform as well as it looks, this Mini Cooper S offers the chance to experience firsthand an enduring legend.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

La version par excellence de la Mini Cooper S des années 1960

Exemplaire méticuleusement restauré

Combinaison de couleurs très convoitée : « Almond Green » (vert amande) et « Old English White » (blanc)

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1 275 cm³, arbre à cames en tête

Deux carburateurs SU

78 ch à 6 000 tr/min

HIGHLIGHTS

The Definitive 1960s Mini Cooper S Model

Meticulously Restored Example

Finished in Desirable Almond Green and Old English White Paint Scheme

SPECIFICATIONS

1,275 CC OHV Inline 4-Cylinder Engine

Twin SU Carburetors

78 BHP at 6,000 RPM



1920 BALLOT 3/8 LC GRAND PRIX TWO-SEATER

€3,500,000–€6,000,000

CHÂSSIS N° 1006

MOTEUR N° 1006

CHASSIS NO. 1006

ENGINE NO. 1006

[LEARN MORE](#)

L'histoire des « Charlatans » est l'une des aventures les plus fascinantes de l'histoire de l'ingénierie automobile, et sans doute celle qui a le plus compté. Soutenus financièrement par Robert Peugeot à travers une division secrète comparable à l'actuelle « Skunk Works » de Lockheed Martin, deux de ses meilleurs pilotes, Jules Goux et Georges Boillot, se sont associés au designer Paolo Zuccarelli, tout récemment débauché de chez Hispano-Suiza, et à l'ingénieur Ernest Henry pour construire une toute nouvelle machine de course. Le résultat fut le premier moteur à combiner deux arbres à cames, quatre soupapes par cylindre et des culasses hémisphériques dans un bloc quatre cylindres. Ces innovations, qui ont révolutionné la course à cette époque, ont fini par avoir des répercussions sur la quasi-totalité des moteurs de compétition à grande vitesse conçus depuis. Très peu d'exemplaires du travail d'Henry ont survécu, et celui-ci en fait partie.

En 1919, quelques jours seulement après la signature de l'armistice de la Première Guerre mondiale, les États-Unis ont annoncé la reprise des courses à Indianapolis pour l'été, bien avant toute décision comparable en Europe. Saisissant cette opportunité, le Français René Thomas a convaincu le motoriste Ernest-Maurice Ballot, qui avait accumulé une

The story of “Les Charlatans” is one of the most fascinating tales of engineering in the history of the automobile – and arguably the most influential. Funded by Robert Peugeot in a covert “skunk works” operation, two of his top drivers, Jules Goux and Georges Boillot, collaborated with designer Paolo Zuccarelli, who had recently joined from Hispano-Suiza, and engineer Ernest Henry to build an all-new racing machine. The result was the first engine to combine twin camshafts, four valves per cylinder, and hemispherical heads in a four-cylinder powerplant. It revolutionized racing in that period and ultimately impacted nearly all high-speed competition engines from that day forward. Surviving original examples of Henry’s work are extremely rare, and this example is one of them.

In 1919, only days after the WWI armistice was signed, the US announced that racing would recommence at Indianapolis that summer, comfortably ahead of anything in Europe. Seeing an opportunity, Frenchman René Thomas convinced engine manufacturer Ernest-Maurice Ballot, who had made a considerable fortune supplying engines for the war effort, to build a complete car that would make his mark in racing. Ballot turned to the prewar genius Henry and commissioned an all-new racer for the regulated five-liter category. Henry drew extensively on his

Certificat d'immatriculation autrichien
*Veuillez noter que ce véhicule est immatriculé 38LC1006.

Austrian registration certificate
*Please note that this vehicle is registered as 38LC1006.

À RETENIR

Pionnière emblématique par ses solutions technologiques destinées à la course

Voiture de course légendaire conçue par Ernest Henry et équipée d'un moteur à double arbre à cames en tête

Considérée comme étant la voiture victorieuse du Grand Prix d'Italie 1921 et ayant participé au Grand Prix de France et à deux reprises aux 500 miles d'Indianapolis

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 8 cylindres en ligne de 2 970 cm³, double arbre à cames en tête

Deux carburateurs Zenith

108 ch à 3 800 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à tambour à câble aux quatre roues

Suspension avant et arrière à ressorts à lame

HIGHLIGHTS

Pioneering Icon of Race Engineering Technology

Legendary Double Overhead Cam Race Car Penned by Ernest Henry

Believed to Be the 1921 Italian Grand Prix Winner, French Grand Prix Entrant, and Two-Time Indianapolis 500 Entry

Acknowledged as the Most Original of Three Surviving Examples of the Model

Extensively Documented with Known History from New

SPECIFICATIONS

2,970 CC DOHC Inline 8-Cylinder Engine

Twin Zenith Carburetors

108 HP at 3,800 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Cable-Operated Drum Brakes

Front and Rear Leaf-Spring Suspension



fortune considérable en fournissant des moteurs pour l'effort de guerre, de construire une voiture complète qui lui permettrait d'asseoir sa notoriété en course. Ballot s'est tourné vers Henry, génie de l'avant-guerre, pour lui commander un tout nouveau véhicule de course à aligner dans la catégorie réglementée des moteurs cinq litres. Henry s'est largement appuyé sur ses précédents modèles à double arbre à cames, mais il a conçu un bloc huit cylindres à culasses hémisphériques, qui a pu atteindre une puissance de 150 ch.

Par la suite, les autorités américaines et européennes ont décidé de réduire la cylindrée de la formule à trois litres. Henry est donc retourné à sa planche à dessin pour mettre au point une nouvelle évolution de la Ballot. Il s'est alors davantage concentré sur l'aérodynamisme dans son ensemble avec une carrosserie soigneusement profilée comprenant notamment une roue de secours placée verticalement à l'arrière. D'après des recherches contemporaines, un total de quatre voitures ont été fabriquées.

En 1920, à la course d'Indianapolis 500, trois Ballot flambant neues ont été alignées avec René Thomas, Ralph DePalma et Jean Chassagne à leurs volants. Elles étaient de loin les voitures les plus rapides du plateau puisque DePalma s'est qualifié en pole position et a mené la course pendant 465 des 500 miles, mais un incendie, qui a entraîné une perte de carburant, a fini par le faire retrogradier en 5e position, derrière Thomas. Chassagne a quant à lui terminé au 7e rang.

Une seule Ballot, à nouveau pilotée par DePalma, est retournée aux 500 Miles en 1921. Une fois encore, c'est elle qui imprimait son rythme. Malheureusement, une rupture de bielle a mis fin à sa course après 200 miles.

En juin 1921, lors du Grand Prix de France, les 3/8 bleues ont croisé le fer pendant de longues heures avec les Duesenberg américaines. Un grand nombre de tableaux et de photographies d'époque qui commémorent la victoire finale de Jimmy Murphy les représentent souvent juste derrière. En fait, la Ballot de Chassagne se retrouva plusieurs fois en tête pendant de nombreux tours, avant d'abandonner sur incident de réservoir. DePalma s'est classé à la 2e place tandis que Goux, dans une nouvelle formule deux litres de 1922, complétait le podium.

L'heure de gloire des Ballot trois litres allait sonner au Grand Prix d'Italie 1921, à Brescia. Sur le long circuit en forme de triangle, ces voitures ont facilement pu mener une stratégie axée sur la préservation des pneus et la consommation de carburant, car elles étaient plus légères que leurs concurrentes et plus agiles dans les virages. À bord de la Ballot n° 11, Jules Goux, l'un des Charlatans des origines, a franchi la ligne d'arrivée en tête. Le constructeur a fait parler de la victoire de cette Ballot chaussée de pneus Pirelli dans toute la presse, en soulignant la vitesse moyenne impressionnante de 144 km/h atteinte par la voiture.

Deux Ballot ont pris ensuite le départ à Indianapolis en 1922, très probablement les mêmes voitures qu'en Italie. Elles étaient pilotées par Jules Goux et Eddie Hearn. Alors

earlier twin-cam designs for the new car, but configured the engine with eight cylinders and hemispherical cylinder heads, for a claimed output of 150 bhp.

Subsequently, US and European authorities decreed that the formula would thereafter be reduced to three liters. This sent Henry back to the drawing board to develop an evolved Ballot, placing additional focus on overall aerodynamics with a carefully tapered, wind-cheating body and a spare wheel mounted vertically in the tail. Contemporary research suggests that four cars were built in total.

At the 1920 Indianapolis 500, three new Ballots were fielded by René Thomas, Ralph DePalma, and Jean Chassagne. They were by far the fastest cars in the field, with DePalma qualifying on pole and leading the race for 465 of the 500 miles before a fire and resulting loss of fuel placed him back in 5th – behind Thomas and trailed by Chassagne in 7th.

A sole Ballot, driven again by DePalma, returned to Indy in 1921, where once more it set the pace; however, a broken connecting rod brought its race to an end after 200 miles.

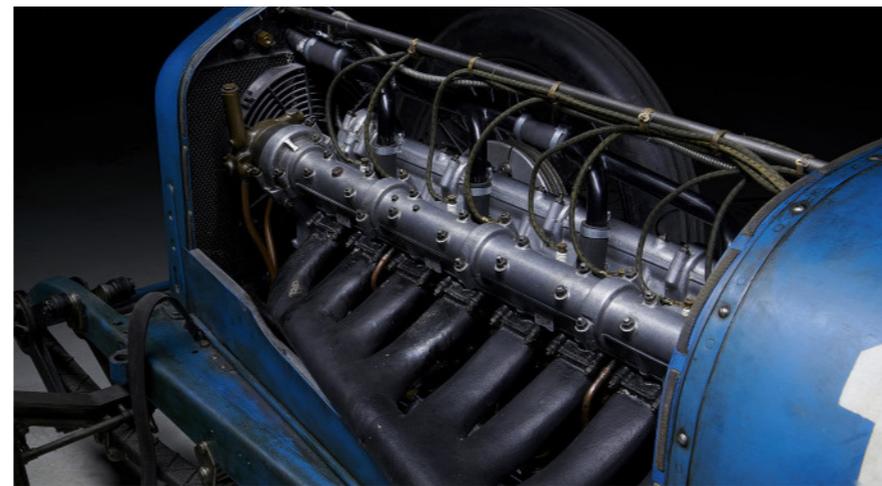
At the French Grand Prix in June 1921, the blue 3/8s duelled with the American Duesenbergs for many hours – and are often depicted running close behind in paintings and photographs commemorating Jimmy Murphy's ultimate win. In fact, Chassagne's Ballot exchanged the lead for many laps, before succumbing to damage to the fuel tank. DePalma finished in 2nd place and Goux, in a new 1922 formula two-liter car, secured 3rd.

The three-liter Ballot's finest hour came at the 1921 Italian Grand Prix in Brescia, where, on the long triangular circuit, a race strategy of tire preservation and fuel economy was easily managed, as these cars were lighter than their competitors and more nimble in the turns. Charlatan Jules Goux, in the No. 11 Ballot, was the first to cross the finish line. Its victory on Pirelli tires was proudly splashed across the press by the manufacturer, which highlighted the car's average speed – a staggering 144 kph.

In 1922 at Indianapolis, two Ballots were fielded – most likely the same cars that had run in Italy – driven by Jules Goux and Eddie Hearn. While the Brickyard proved too punishing for Goux's car, which suffered a broken back axle, Hearn posted a very respectable 3rd place.

At this time, as with many of the era's greatest race cars, the introduction of the new two-liter formula rendered the Ballots obsolete in international racing, and the three-liter team was dispersed.

The ex-Works history of chassis 1006 is easily traced, as it was the sole example sold to the UK. Its first owner in the UK was famed racer and car dealer Malcolm Campbell, who purchased it in February 1923, and was active with it at Brooklands later that year. Additionally, he painted it in his signature Saxe Blue, making it one of his earliest "Bluebird" cars. In 1927, Campbell advertised the car for sale and it was purchased by



LOT 65



A proud Malcolm Campbell having recently purchased 1006, at Brooklands, 1924.

que la voiture de Goux n'a pas résisté au défi du Brickyard et a été victime d'une casse de l'essieu arrière, Hearn s'est classé à une très respectable 3e place.

À cette époque, et comme bon nombre de voitures de course parmi les meilleures de l'époque, les Ballot ont été rendues obsolètes en course internationale par la création de la nouvelle formule deux litres. L'équipe de la catégorie trois litres a donc été démantelée.

S'agissant du seul exemplaire vendu au Royaume-Uni, le châssis n° 1006 a un parcours facile à retracer après sa carrière en équipe d'usine. Son premier propriétaire au Royaume-Uni fut le célèbre pilote et concessionnaire automobile Malcolm Campbell. Ce dernier a l'achetée en février 1923 et l'a conduite sur le circuit de Brooklands au cours de cette même année. Il l'a par ailleurs peinte dans son bleu Saxe caractéristique, créant ainsi l'une des premières voitures qu'on allait appeler « Bluebird ». En 1927, Campbell mit la voiture en vente et elle fut achetée par le célèbre « Bentley Boy » Jack Dunfee. Celui-ci a continué sur les traces de Campbell en compétition puisqu'il a pris le départ d'environ 38 courses au cours des six années suivantes, remportant 11 victoires et de nombreux podiums supplémentaires.

En 1933, cette Ballot a été acquise par l'Australienne Joan Richmond, l'une des plus grandes pilotes féminines de l'époque. Malheureusement, après la rupture d'une bielle, qui a fini par traverser le côté du carter moteur (une réparation encore visible aujourd'hui), elle s'est séparée de la voiture. Durant toutes ses années à Brooklands, la voiture est apparue sur des images non datées qui la montrent dans le virage relevé au coude à coude avec une Birkin Bentley et d'autres icônes de l'époque.

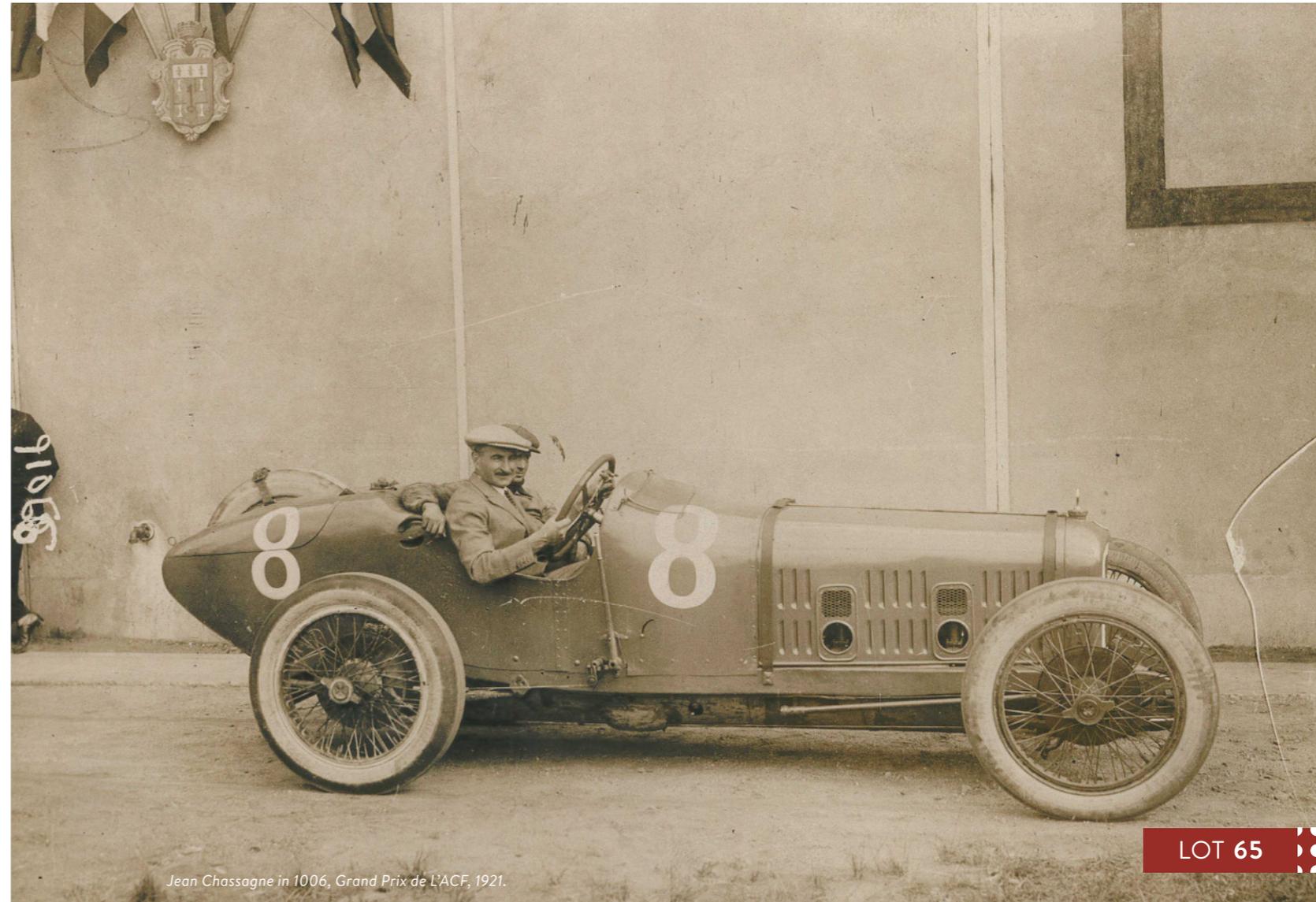
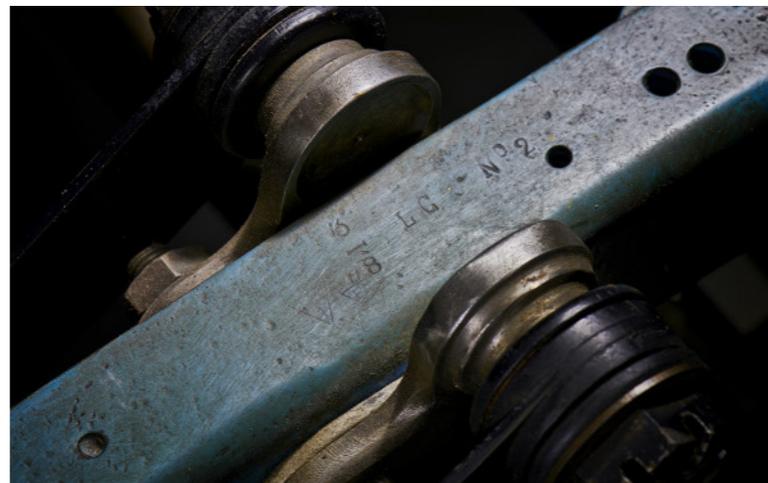
famed 'Bentley Boy' Jack Dunfee, who continued Campbell's racing legacy, starting some 38 races over the following six years and achieving 11 wins along with numerous additional podium finishes.

In 1933, the car was acquired by one of the leading female drivers of the day, Australian Joan Richmond, but when it threw a rod through the side of its crankcase – the repair of which is still evident today – she passed the car on. Throughout its Brooklands years, timeless images capture this Ballot on the banking alongside the Birkin Bentley and other icons of the period.

Captain Dennis Shipwright became 1006's next custodian and worked to improve its lubrication before passing it on to noted Vintage Sports Car Club pioneer Cecil Clutton and R. Watkins-Pitchford. They retained the Ballot until 1940, when it was acquired by Michael Crowley-Milling. Despite the best intentions, a return to the road was never accomplished.

In 1970, Michael Crowley-Milling's nephew, Humphrey, acquired the Ballot from his uncle with the goal of returning it to the road. His endeavors were extensive, liaising with a variety of engineering firms in the UK, until in 1977, the Ballot was back to running condition and registered for the road as "XN 7845." Humphrey Milling kept the car in the family for 74 years until his death in 2014, and following a brief spell of ownership in a UK collection, 1006 was purchased by the current owner in 2016.

A passionate enthusiast, the current owner began fastidiously researching the 3/8 Ballots



Jean Chassagne in 1006, Grand Prix de L'ACF, 1921.

C'est le capitaine Dennis Shipwright qui a alors complété la liste des propriétaires de la 1006. Il a apporté des améliorations au système de lubrification avant de la transmettre aux célèbres pionniers du Vintage Sports Car Club, Cecil Clutton et R. Watkins-Pitchford. Ceux-ci ont conservé cette Ballot jusqu'en 1940, date de son achat par Michael Crowley-Milling. En dépit de toutes ses bonnes intentions, il n'est jamais parvenu à la remettre sur la route.

En 1970, Humphrey, le neveu de Michael Crowley-Milling, a acquis cette Ballot auprès de son oncle dans ce but. Il n'a pas ménagé sa peine et a même collaboré avec plusieurs bureaux d'ingénierie au Royaume-Uni. Enfin, en 1977, la Ballot était de nouveau en état de marche et a été immatriculée pour la route sous le numéro « XN 7845 ». Humphrey Milling a conservé cette voiture au sein de la famille pendant 74 ans jusqu'à son décès, survenu en 2014. Ensuite, après un bref passage par une collection britannique, elle est arrivée chez son propriétaire actuel en 2016.

Amateur passionné, le propriétaire actuel a commencé à étudier minutieusement les Ballot 3/8 dans le but de restaurer la voiture aussi fidèlement que possible. Même si les trois exemplaires avaient survécu, les premières années de leur histoire étaient encore largement hypothétiques près d'un siècle plus tard. Pour tirer les choses au clair et attribuer à chacune d'elles des courses précises, le propriétaire a rassemblé autant d'archives que possible et a analysé, scanné et agrandi méticuleusement chaque image connue. Malgré leur ingénierie de précision indubitablement identique, étant donné qu'elles étaient fabriquées à partir de panneaux de carrosserie roulés, découpés et rivetés, et qu'elles devaient être adaptées aux exigences de leurs pilotes et mécaniciens de bord, des différences marquées commencèrent à apparaître.

Les deux sièges étant très proches l'un de l'autre, les mécaniciens devaient passer leur bras droit dans le dos du pilote pour s'agripper à une « poignée » découpée dans la carrosserie. Comme ils ne faisaient pas tous la même taille et avaient les bras plus ou moins longs, l'emplacement du trou n'était pas le même du côté conducteur de la carrosserie. C'est grâce à cette particularité et à d'autres détails, soigneusement étudiés par le propriétaire, qu'on peut attribuer les participations aux courses suivantes à la 1006 : 500 Miles d'Indianapolis 1920, Jean Chassagne, n° 26 (7e) ; Grand Prix de France 1921, Jean Chassagne, n° 8 (abandon alors qu'il était en tête) ; Grand Prix d'Italie 1921, Jules Goux, n° 11 (1er - Coppa Florio) ; et 500 Miles d'Indianapolis 1922, Eddie Hearn, n° 15 (3e).

Parallèlement, la restauration a été confiée à deux experts reconnus dans leurs domaines respectifs. Le moteur huit cylindres d'origine, compte tenu de sa rareté et de sa grande importance historique, a été restauré avec une fidélité et une précision remarquables. Un vilebrequin neuf a notamment été installé et une pompe à huile a été discrètement intégrée afin de garantir une lubrification constante.

Le reste de la voiture a été démonté par Julian Parker afin de réaliser les reconstructions nécessaires. Un reportage photographique complet qui retrace l'ensemble du processus est

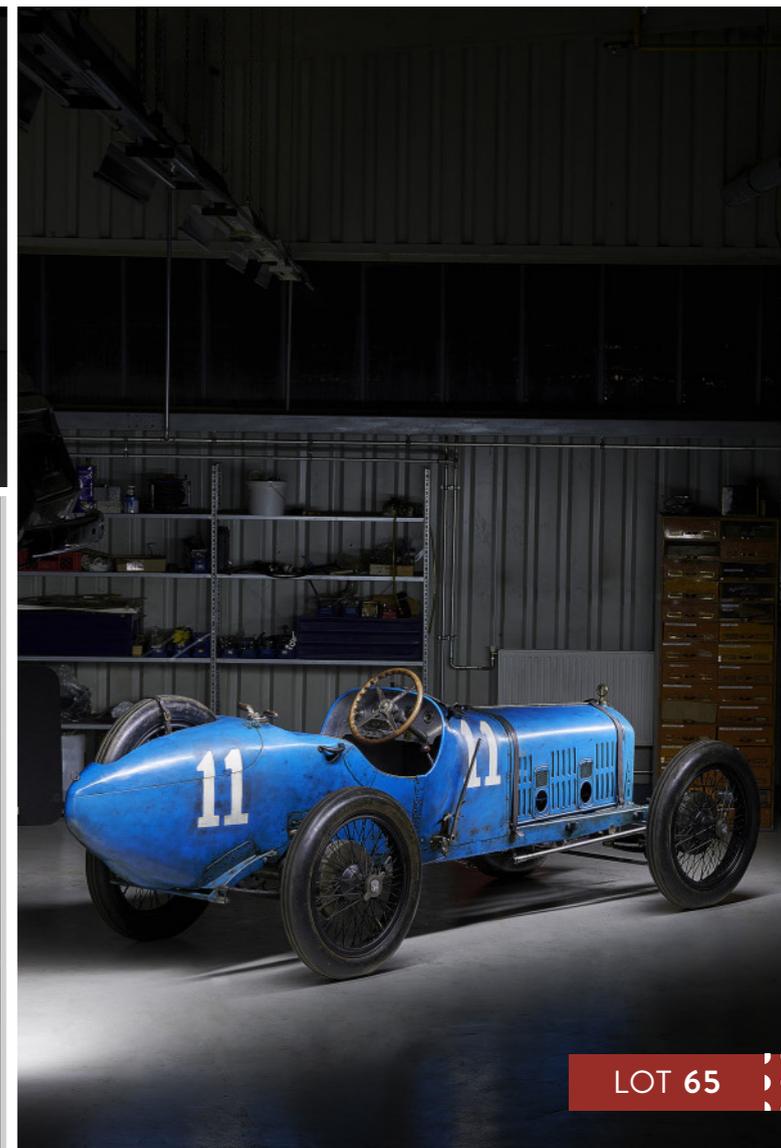
with the aim of restoring the car as accurately as possible. While all three examples were extant, the opening salvos of their histories had remained largely speculative for nearly 100 years. To decipher and attribute specific races, the owner amassed as much material as possible, analyzing, scanning, and enlarging each known image. Although unquestionably precision-engineered identically, being hand-built automobiles – with body panels rolled, cut, and riveted, and tailored to their drivers and riding mechanics – some clear differences between the cars began to reveal themselves.

On account of the tight seating arrangement, the mechanics were forced to extend their right arms around the driver to hold onto a cutout “handle.” As the mechanics varied in size and arm length, the locating hole fell at a different point on the driver's side of the bodywork. It is through this and other detailed features – carefully researched by the owner – that he attributes 1006 with the following racing history: Indianapolis 500, 1920, Jean Chassagne, No. 26 (7th); French Grand Prix, 1921, Jean Chassagne, No. 8 (retired while leading); Italian Grand Prix, 1921, Jules Goux, No. 11 (1st – Coppa Florio); and Indianapolis 500, 1922, Eddie Hearn, No. 15 (3rd). It should be noted that the owner of car 1007 has also researched the cars considerably, and feels that car 1005 may have campaigned Indianapolis in 1920, prior to its accident in France, and that the Italian Grand Prix victor may have been 1007.

At the same time, the restoration was carried out by two respective experts in their fields. The rare and important original eight-cylinder engine was accurately and authentically rebuilt, including a new crankshaft and the discrete inclusion of an oil pump to ensure consistent lubrication.

The remainder of the car was disassembled by Julian Parker and sympathetically rebuilt where necessary. The process was extensively documented by photographs, which can be viewed in the accompanying history file. Many years of paint were removed, and proved to have protected the car's intrinsic authenticity. The archaeology revealed that most of its components were stamped, and many numbered “2.” Inside the frame, a brush-painted “N2” was found, while the passenger-side front dumb iron is plainly stamped “3/8 LC No. 2.”

At Rétromobile in 2019, the fruits of these labors were realized with the unveiling of the restored car, accompanied by a two-volume book on Ballot. Despite this erudite approach to its history, the Ballot has always been regarded primarily for what it was built to do – to be driven. And driven it has been, with an extensive campaign of use at concours and tours around the world including winning the Speed Demons in Villa d'Este in 2017, winning its class in Chantilly in 2019, Hampton Court, and Goodwood Festival of Speed. It has also been welcomed by Pirelli to the start of the 1000 Miglia on numerous occasions, though the stop-and-go traffic and its precursing age prevents actual entry. Despite its European exhibitions, it remains yet to return to America or be shown at any major American event or tour. The 3/8 LC has also been featured in an array of publications, including *Classic & Sportscar* and *Octane* magazine.



LOT 65

joint au dossier historique qui accompagne la vente. Les couches de peinture accumulées au fil des ans ont été retirées et il s'avère qu'elles avaient préservé l'authenticité de la voiture. Ces fouilles ont révélé que la plupart des pièces étaient estampillées, et qu'elles portaient en majorité le numéro « 2 ». À l'intérieur du châssis, un « N2 » peint au pinceau a été découvert, tandis que le longeron avant côté passager porte une estampille bien visible indiquant « 3/8 LC No. 2 ».

Lors du salon Rétromobile 2019, tous ces efforts ont permis de dévoiler la voiture restaurée, accompagnée d'un livre en deux volumes sur cette Ballot. Malgré cette approche érudite de son histoire, cette Ballot a toujours été saluée pour sa véritable vocation : être pilotée. Et elle a effectivement été pilotée, car elle a été plusieurs fois engagée dans des concours et des tournées dans le monde entier, dont une victoire aux Speed Demons de la Villa d'Este en 2017, une victoire dans sa catégorie à Chantilly en 2019, et à Hampton Court et au Goodwood Festival of Speed. Elle a également été accueillie à plusieurs reprises par Pirelli au départ de la Mille Miglia, bien que son très grand âge et le trafic intermittent de l'épreuve l'empêchent de réellement y participer. Au-delà de ses sorties européennes, il lui reste à revenir en Amérique ou à être présentée lors de toute tournée ou événement américain de premier plan. Cette 3/8 LC a également fait l'objet d'articles dans une multitude de publications, notamment *Classic & Sportscar* et le magazine *Octane*.

Après sa restauration initiale, la peinture présentait une patine évoquant un vieux de cheval de guerre. Elle arborait alors le n° 8 du Grand Prix de l'ACF. Cependant, compte tenu des réactions suscitées par la voiture lorsqu'elle était exposée, son esthétique a été améliorée, et après des milliers de kilomètres, elle arbore une patine naturelle et authentique. Les recherches progressant, et comme le transitaire était de plus en plus convaincu de son histoire, elle a retrouvé le n° 11 avec lequel elle avait remporté le Grand Prix d'Italie. Plus tard, le volant personnel gravé de Chassagne a été retrouvé et installé.

Les deux autres modèles de trois litres n'étant pas susceptibles de changer de main prochainement (le châssis n° 1008 se trouve au Musée National de l'Automobile, en France, tandis que le n° 1007 fait partie d'une collection privée américaine), cet exemplaire représente probablement la seule opportunité d'acquérir l'une de ces voitures révolutionnaires. Il s'agit probablement de la seule création d'Henry à double arbre à cames survivante qui arrivera sur le marché avant longtemps.

Cette Ballot 3/8 LC Grand Prix est aujourd'hui mise aux enchères pour la première fois. Elle a bénéficié d'abondantes recherches et est accompagnée d'un impressionnant dossier. Son importance a ainsi été largement mise en valeur par un propriétaire véritablement enthousiaste. Généralement considérée comme le meilleur exemplaire des trois qui ont survécu jusqu'à nous sur les quatre ayant été fabriqués à l'origine, cette voiture offre à elle seule un témoignage palpable du génie d'Ernest Henry. Elle constitue également une pièce capitale dans l'histoire du sport automobile.

When initially restored, its paint finishes were chosen to evoke the look of a patinated warhorse, wearing the no. 8 of the Grand Prix de l'ACF. Following reactions to the car when on display, however, the aesthetic was toned down, and over the ensuing thousands of miles the car developed its own natural patina. As research continued, and the consignor became ever more convinced of its attribution, it was re-liveried in the winning no. 11 of the Italian Grand Prix. Later, Chassagne's personal engraved steering wheel was sourced and fitted.

With the other two three-liter 3/8s securely housed – chassis 1008 in the Musée National de l'Automobile in France, and chassis 1007 in a prominent US collection – this example likely represents the only opportunity to acquire one of these groundbreaking cars. Indeed, it may well be the only surviving Henry Twin-Cam to come to market for the foreseeable future.

This Ballot 3/8 LC Grand Prix comes to public auction for the first time in its life, copiously researched, supported by extensive documentation, and its importance thoroughly elevated by its truly enthusiastic ownership. Widely regarded to be the best of the three surviving examples from the original four built, it stands as a living, breathing testament to the brilliance of Ernest Henry, and as a profoundly important piece of motor racing history.



The Ballot ascends the hill, Goodwood Festival of Speed, 2017. Photo courtesy of Wouter Melissen.



1920 BALLOT 3/8 LC GRAND PRIX TWO-SEATER

|| LOT 65

1972 MASERATI GHIBLI 4.9 SS COUPE

€125,000–€175,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR GHIA
CHÂSSIS N° AM115*1954
MOTEUR N° AM115/49*1954

without reserve

COACHWORK BY GHIA
CHASSIS NO. AM115*1954
ENGINE NO. AM115/49*1954

[LEARN MORE](#)

À la fin des années 1960, la marque Maserati construisait certaines des plus belles voitures de grand tourisme d'Europe. L'un des modèles les plus appréciés était alors la Ghibli avec ses proportions à couper le souffle signées Giorgetto Giugiaro. Grâce à des phares rétractables et à un moteur à carter sec installé au plus bas, il a pu créer cette emblématique ligne de capot fuyante propre à la Ghibli. De plus, les deux réservoirs de 49 litres chacun assuraient une autonomie confortable pour les voyages au long cours. Avec son moteur V8, dérivé de l'exclusive 5000 GT, la Ghibli était la voiture de route la plus rapide que Maserati avait jamais proposée à son catalogue. Le haut de gamme de ce modèle, la version 4.9 SS, pouvait atteindre une vitesse de pointe alors stupéfiante de 280 km/h.

La Ghibli SS 4,9 litres proposée ici a intégré la collection reconnue du transitaire en 2015. Elle se présente dans une superbe teinte Bordeaux métallisée, soulignée par des jantes en alliage coulé Campagnolo. Son intérieur en cuir noir à la patine pleine de charme pourrait avoir conservé les matériaux d'origine. Sous le capot, au centre d'un compartiment moteur à l'agencement et à l'entretien sans faille, les carburateurs du V8 de 4,9 litres sont nichés sous une prise d'air profilée de conception ingénieuse. Cette voiture, qui fait partie des 425 exemplaires sortis d'usine de cette version améliorée SS 4,9 litres de la Ghibli, offrira à son prochain propriétaire l'opportunité de découvrir le modèle phare que proposait alors Maserati, et dont le design n'a fait que se bonifier au fil des ans.

In the late 1960s, Maserati built some of Europe's finest grand touring cars. One of the most widely appreciated models was Giorgetto Giugiaro's stunningly proportioned Ghibli. Retractable headlamps and a low-mounted dry sump engine combined to enable the Ghibli's signature low hood line, and dual 13-gallon fuel tanks ensured a proper touring range. With its V-8 engine – derived from the exclusive 5000 GT – the Ghibli was Maserati's fastest road car to date. The top-specification 4.9 SS model posted a then-astounding top speed of 174 mph. Introduced to the public on Carrozzeria Ghia's stand at the Torino salon in November 1966, the Ghibli was first delivered beginning in March 1967. The Ghibli's styling and performance have since earned it a place among the most desired sports cars of its time.

The 4.9-liter Ghibli SS offered here has been a part of the consignor's respected collection since 2015, and is presented in an attractive Bordeaux metallic paint shade, accented by Campagnolo cast alloy wheels. The black leather interior shows an inviting patina and may retain factory original materials. Within the tidy and well-kept engine bay, the 4.9-liter V-8's carburetors are nestled beneath an ingeniously designed, low-profile air intake plenum. As one of just 425 of the uprated 4.9-liter SS Ghiblis built, this example provides its next owner the opportunity to experience Maserati's top offering of the time, its design having grown more beautiful with each passing year.

Certificat d'immatriculation français
French registration certificate

À RETENIR

Seulement 425 Ghibli 4.9 SS coupé construites

Combinaison de couleurs séduisante associant le Bordeaux métallisé au cuir noir

L'un des coupés les plus beaux et élégants de son époque

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 4 930 cm³ à double arbre à cames en tête

Quatre carburateurs Weber DCNF/11 double corps inversés

355 ch à 6 000 tr/min

HIGHLIGHTS

One of Only 425 Ghibli 4.9 SS Coupes Built

Attractively Finished in Bordeaux Metallic over Black Leather

Among the Most Beautiful and Stylish Coupes of the Era

SPECIFICATIONS

4,930 CC DOHC V-8 Engine

Four Weber DCNF/11 Downdraft Carburetors

355 BHP at 6,000 RPM



1984 FERRARI 288 GTO

€6,000,000–€7,000,000

CARROSSERIE PAR
SCAGLIETTI

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFFPA16B000052471
MOTEUR N° F114B*00045*

COACHWORK BY SCAGLIETTI
VIN. ZFFPA16B000052471
ENGINE NO. F114B*00045*

[LEARN MORE](#)

La Ferrari 288 GTO est l'une des supercars les plus importantes et influentes jamais construites. Ce modèle emblématique rendait autant hommage au riche héritage en compétition de Ferrari qu'il annonçait l'ère moderne de la marque en matière de véhicules routiers haute performance. Conçue au début des années 1980 dans l'optique d'une homologation pour le spectaculaire mais éphémère groupe B en rallye, la 288 GTO a été créée dans un but unique : proposer des performances dignes de la compétition dans un écrin restant utilisable sur route. Bien qu'elle n'ait jamais été engagée dans le groupe B, Ferrari en a tout de même fabriqué 272 exemplaires. Aujourd'hui, la GTO est reconnue comme l'une des Ferrari de série limitée les plus convoitées. Elle est vénérée pour son caractère instinctif et analogique, sa sophistication technique et sa rareté.

Le cœur battant de la 288 GTO est un impressionnant moteur V8 biturbo tipo F114B de 2,8 litres de cylindrée. Installé en position longitudinale et couplé à une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, ce bloc produisant 400 ch représentait un bond en avant spectaculaire dans le développement du turbocompresseur chez Ferrari avec ses deux turbocompresseurs IHI, des échangeurs et une injection électronique Weber-Marelli.

The Ferrari 288 GTO stands among the most significant and influential supercars ever built, a landmark model that both honored Ferrari's rich competition heritage and ushered in the firm's modern era of high-performance road-going machines. Conceived in the early 1980s as a homologation special for the thrilling but short-lived Group B racing category, the 288 GTO was created with a singular purpose: to deliver competition-level performance in a form that still remained usable on the road. Although never entered in Group B, Ferrari built 272 examples of the model, and today, the GTO is recognized as one of the most coveted limited-production Ferraris, revered for its visceral, analog character, technical sophistication, and rarity.

At the heart of the 288 GTO lay an impressive powerplant, the tipo F114B twin-turbocharged 2.8-liter V-8. Mounted longitudinally and paired with a five-speed manual gearbox, it developed 400 hp and represented a dramatic leap forward in Ferrari's turbocharging development, employing dual IHI turbochargers, intercoolers, and Weber-Marelli electronic fuel injection. The resulting performance placed the GTO comfortably at the forefront of its era. The chassis, composed of tubular steel, was clothed in aluminum and Kevlar composite bodywork, making the car incredibly

Certificat d'immatriculation allemand
German registration certificate

À RETENIR

Seulement 272 exemplaires
fabriqués

État de conservation exceptionnel
et un peu plus de 1 500 km au
compteur

Seulement deux propriétaires
depuis la sortie d'usine, mise en
vente après plus de 30 ans au sein
d'une même famille

Dossier complet comprenant un
livre rouge Ferrari Classiche et
un rapport historique réalisé par
Marcel Massini

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 2 855 cm³, double
arbre à cames en tête

Deux turbocompresseurs IHI avec
échangeurs Behr

Injection Weber-Marelli

400 ch à 7 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5
rapports

Freins à disque ventilés aux
quatre roues

HIGHLIGHTS

One of Just 272 Examples Built

Exceptionally Well-Preserved and
Showing Just over 1,500 Km

Just Two Owners from New and
Offered from over 30 Years of
Single Family Ownership

Documented with Ferrari
Classiche Red Book and History
Report by Marcel Massini

Accompanied by Tool Kit and
Manuals, Including Date-Stamped
Warranty Card

SPECIFICATIONS

2,855 CC DOHC V-8 Engine

Twin IHI Turbochargers with Behr
Intercoolers

Weber-Marelli Fuel Injection

400 BHP at 7,000 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

4-Wheel Independent Double-
Wishbone Suspension with Coil-
Over Shock Absorber





Compte tenu des performances qu'il offrait, la GTO s'est confortablement placée aux avant-postes de l'époque. Le châssis tubulaire en acier était habillé d'une carrosserie en composite d'aluminium et de Kevlar, ce qui donnait une voiture incroyablement légère et rigide, permettant à la GTO de tirer pleinement parti des avantages de son moteur.

Leonardo Fioravanti, designer chez Pininfarina, a donné à la 288 GTO une forme à la fois agressive et élégante, qui se distingue par ses ailes évasées, ses appendices aérodynamiques et le traitement particulier de la grille arrière. Ce design n'était pas seulement évocateur. La quasi-totalité des éléments jouaient un véritable rôle favorisant le refroidissement, la stabilité et l'équilibre. L'habitacle, délibérément simple, soulignait la double identité de la voiture : une machine de course lâchée sur route ouverte. Les baquets enveloppants, l'instrumentation claire et les commandes tactiles offraient un environnement attrayant et sans filtre, notamment au regard des supercars actuelles, sophistiquées et entièrement gérées par les technologies numériques.

Les solutions d'ingénierie mises au point pour la 288 GTO ont jeté les bases de certaines des plus grandes réalisations postérieures de la firme de Maranello. Les innovations technologiques, notamment l'architecture biturbo et l'utilisation de composite, ont directement influencé la légendaire F40 et façonné la philosophie du cheval cabré pour les trois décennies qui ont suivi. Le fait que la GTO reste si étroitement liée, à la fois à l'héritage en sport automobile de Ferrari, et à ses modèles routiers les plus célèbres, renforce son attrait auprès des collectionneurs et des passionnés d'aujourd'hui.

Les exemplaires survivants de 288 GTO sont appréciés non seulement en raison de leur

light and stiff, allowing the GTO to fully exploit the benefits of its advanced drivetrain.

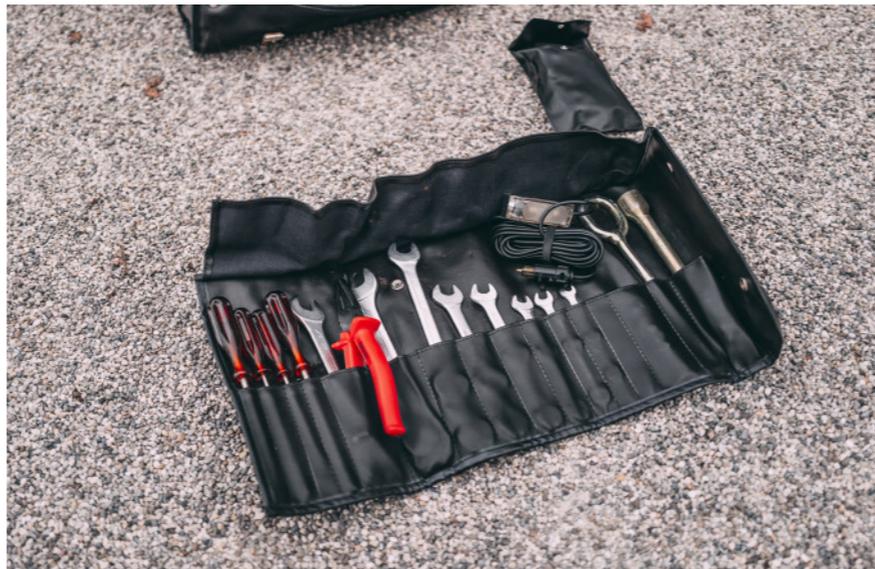
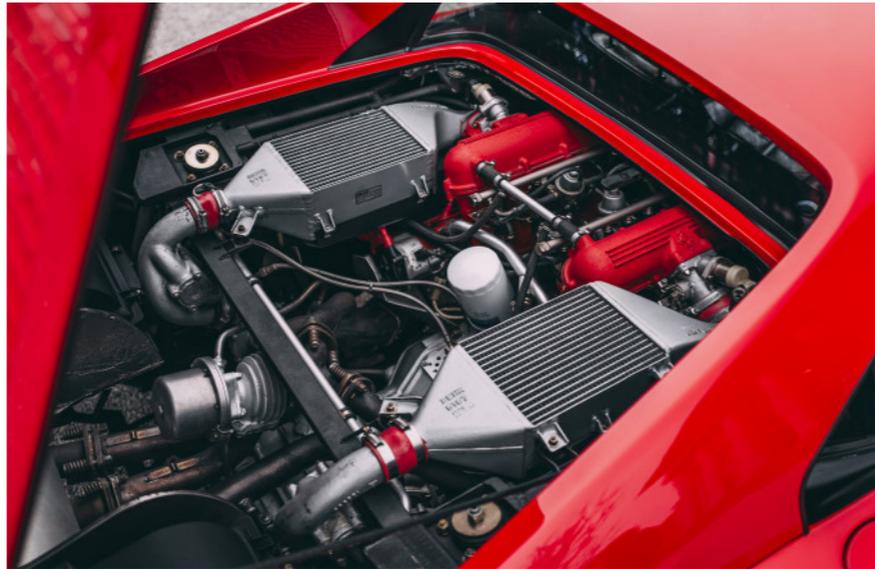
For the 288 GTO, Pininfarina's Leonardo Fioravanti sculpted a form that was both aggressive and elegant, recognizable by its flared arches, aerodynamic ducting, and distinctive rear grille treatment. The design was not merely evocative; nearly every element served a functional purpose to aid cooling, stability, and balance. The cabin, trimmed with purposeful simplicity, emphasized the car's dual identity as a road-going racing machine. Supportive seats, clear instrumentation, and tactile switchgear provided an engaging and unfiltered environment, especially when compared to today's complex, digitally managed supercars.

The engineering developed for the 288 GTO laid the foundation for some of Maranello's greatest future achievements. The technologies pioneered – most notably its twin-turbo architecture and composite construction – directly influenced the legendary F40 and shaped three decades of Ferrari performance philosophy. That the GTO remains so closely tied to both Ferrari's motorsport heritage and its most celebrated road cars enhances its desirability among collectors and enthusiasts today.

Surviving examples of the 288 GTO are prized not only for their historical importance but also for their remarkable driving character. Unlike many of its contemporaries, the GTO remains accessible and rewarding at modern road speeds, with exhilarating power, a communicative chassis, and exceptional balance, all coming together in a cohesive package. Its rarity, with fewer than 300 examples built, combined with the enduring appeal of its design and performance, has solidified its position at the top tier of collectible Ferraris.



LOT 67



importance historique, mais aussi des sensations de conduite remarquables qu'ils procurent. Contrairement à de nombreux modèles contemporains, la GTO reste accessible et agréable sur route à des vitesses tout à fait modernes grâce à une puissance exaltante, un châssis communicatif et un équilibre exceptionnel, le tout formant un ensemble cohérent. Compte tenu de sa rareté, puisque moins de 300 exemplaires ont été fabriqués, et de l'attrait durable de son design et de ses performances, elle occupe une position solide au sommet des Ferrari de collection.

Comme l'indique la carte de garantie originale et tamponnée qui figure dans le dossier, cette 288 GTO exceptionnelle est passée en 1985 par le concessionnaire officiel Ferrari Sa.Mo.Car S.p.A. à Rome, et a été vendue au Dr Vincenzo Garraffa, qui vivait en Sicile. Dans un rapport réalisé par l'historien de Ferrari Marcel Massini, on peut lire que le Dr Garraffa a conservé la voiture de 1985 à 1994, date à laquelle elle a été vendue au transitaire, un collectionneur et ancien directeur d'équipe de Formule 1. Le rapport de Massini fournit un historique détaillé de la voiture. Ainsi, en juillet 2022, cette 288 GTO a été envoyée au concessionnaire officiel Ferrari de Böblingen, en Allemagne, pour un rapport d'état complet.

Ce rapport soulignait l'état d'origine spectaculaire de la voiture, notamment le fait qu'elle conservait la cire de protection originale sur les soubassements, ainsi que les pneus d'origine montés en 1985. Dans le rapport, on peut également lire ce qui suit : « L'état de l'intérieur témoigne aussi d'un véhicule qui a à peine été utilisé ou conduit. Il n'y a que très peu de plis ou de dommages. Le ciel de toit en cuir est en excellent état, tout comme le tableau de bord. L'état de la peinture sur l'avant du véhicule ainsi que des phares dans la partie basse témoignent de la faible utilisation du véhicule, car on n'observe pratiquement aucun éclat de pierre ou de dégâts sur la peinture dans cette zone. »

En 2024, cette Ferrari a reçu son livre rouge Classiche, qui décrit en détail la conformité du modèle à ses caractéristiques originales. Pour ces enchères, la 288 GTO est accompagnée de manuels et d'une trousse à outils. Elle affiche une présentation époustouflante, qui confirme l'excellente conservation et le faible kilométrage de cet exemplaire, dont le compteur indiquait un peu plus de 1500 km lors du catalogage. Le véhicule proposé ici offre une chance de posséder une 288 GTO d'une pureté exceptionnelle, avec un petit nombre de propriétaires, et qui est vendue avec des documents importants remontant jusqu'à ses origines. Ce véritable objet de collection de premier ordre devrait particulièrement intéresser les collectionneurs exigeants et avides de modèles en état d'origine. Il constitue un superbe exemple de la plus rare de toutes les supercars modernes de Ferrari.

As documented in its original, stamped warranty card on file, this exceptional 288 GTO was sold new in 1985 through official Ferrari dealer Sa.Mo.Car S.p.A. in Rome, to Dr. Vincenzo Garraffa of Sicily. A report on file by Ferrari historian Marcel Massini notes that Dr. Garraffa stored the car from 1985 until 1994, when it was sold to the consignor, a collector and former Formula 1 team principal. The Massini report provides a detailed chronology of the car's provenance, and in July 2022, the 288 GTO was given to the official Ferrari dealer in Böblingen, Germany, and issued a condition report.

The report noted the striking original nature of the car, including the fact that it retained original wax coating on the undercarriage and the original tires mounted in 1985. The report further notes: "The condition of the interior also speaks for a vehicle that has hardly been used or driven. There are very few wrinkles or damage. The leather headlining is in excellent condition, as is the dashboard. The condition of the paint in the front area of the vehicle and the headlights below would confirm the low use of the vehicle, since there are hardly any stone chips or paint damage to be seen here."

In 2024 the Ferrari was issued its Classiche Red Book, which describes in detail the car's conformity to its original specifications. The 288 GTO is accompanied at auction by manuals and a tool kit, and it makes a stunning presentation as a highly preserved, low-mileage example, showing just over 1,500 km when catalogued. Offered here is a chance to own an exceptionally pure 288 GTO with a short, known chain of owners and offered with important early paperwork. This true blue-chip collectible should be especially appealing to discerning, originality-oriented collectors, and stands as a superb example of the rarest of all of Ferrari's modern supercars.



68

1967 CITROËN DS21 PALLAS

€50,000–€70,000
sans réserve

CHASSIS N° 4479525

without reserve

CHASSIS NO. 4479525

[LEARN MORE](#)

À l'issue de près de 20 ans de développement, la révolutionnaire DS de Citroën a fait ses débuts fin 1955, lors du Salon de l'automobile de Paris. Environ 12 000 unités ont été commandées le jour de l'ouverture. Dessinée par le talentueux sculpteur italien Flavio Bertoni et conçue par le visionnaire André Lefebvre, la DS reste l'une des automobiles de grande série les plus belles et les plus technologiquement avancées de tous les temps.

Cette charmante Citroën DS21 Pallas de 1967 est un exemplaire recherché d'un millésime de transition, qui associe le design initial au système hydraulique postérieur très prisé utilisant le fameux fluide hydraulique minéral de couleur verte. Particulièrement rare, cette voiture fait partie d'une série d'environ 40 unités seulement. Achetée à Cannes par le transitaire en 2014, cette DS a ensuite été confiée au spécialiste Citroën Ray Calvert, pour une restauration qui s'est étalée sur quatre ans.

Dans le cadre de ces travaux, la voiture a bénéficié de plusieurs mises à jour majeures, notamment une rénovation de la sellerie réalisée par des experts en Italie, et la modernisation du système audio, la fonctionnalité Bluetooth ayant été ajoutée, tout en conservant la radio d'origine. Cette DS, qui arbore aujourd'hui une charmante présentation, car elle associe des caractéristiques rares à une restauration soignée et un attrait durable.

Following nearly 20 years of development, Citroën's revolutionary DS debuted at the Paris Motor Show in late 1955, where some 12,000 units were ordered on opening day. Styled by gifted Italian sculptor Flavio Bertoni and engineered by the visionary André Lefebvre, the DS remains one of the most beautiful and advanced mass-market automobiles of all time.

This charming 1967 Citroën DS21 Pallas is a desirable transition-year example, combining the early front-end design with the later, highly sought-after, green-mineral-fluid hydraulic system. Notably rare, it is one of approximately 40 built. Purchased in Cannes, by the consignee in 2014, this DS was subsequently restored over the course of four years by Citroën specialist Ray Calvert.

During the restoration, this car received several key updates, including having the interior expertly re-trimmed in Italy, and modernizing the sound system with Bluetooth capability while retaining the original radio. Beautifully presented today, this is a charming DS, combining rare specification with careful restoration and enduring appeal.

Certificat d'immatriculation britannique

United Kingdom registration certificate

À RETENIR

Finition Pallas haut de gamme et intérieur optionnel

Restaurée en 2016 par le spécialiste Citroën Ray Calvert

Comprend la trousse à outils d'usine, la radio d'origine et le rare tableau de bord Jaeger

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 2 175 cm³, arbre à cames en tête

98 ch à 5 500 tr/min

Boîte à vitesses manuelle à 4 rapports

HIGHLIGHTS

Featuring Top-of-the-Line Pallas Trim and Interior Option

Restored in 2016 by Citroën Specialist Ray Calvert

Includes Factory Tool Kit, Original Radio, and Rare Jaeger Dashboard

SPECIFICATIONS

2,175 CC OHV Inline 4-Cylinder Engine

98 BHP at 5,500 RPM

4-Speed Manual Gearbox



LOT 68

1901 PANHARD-LEVASSOR TYPE B1 M4E FOUR-CYLINDER HANSOM CAB

€550,000 – €650,000

CARROSSERIE ATTRIBUÉE À
KELLNER ET SES FILS

CHÂSSIS N° 2646
MOTEUR N° 2646

COACHWORK ATTRIBUTED
TO KELLNER ET SES FILS

CHASSIS NO. 2646
ENGINE NO. 2646

[LEARN MORE](#)

En 1901, Panhard-Levassor était à son apogée : outre la production de véhicules particuliers et commerciaux, la marque dominait en compétition et son Système Panhard était devenu la norme dans le secteur. Chaque véhicule Panhard-Levassor était fabriqué sur mesure. À partir d'un ensemble commun de pièces mécaniques, de nombreuses possibilités de personnalisation étaient offertes, comme en témoigne cette majestueuse version Hansom Cab.

Les registres encore disponibles confirment que cette voiture a été vendue le 22 avril 1901, et qu'elle était équipée du moteur quatre cylindres M4E 8 ch largement éprouvé de Panhard-Levassor, un bloc qui avait déjà prouvé sa fiabilité sur ses modèles de compétition engagés sur le rallye Paris-Amsterdam à 40 km/h de moyenne. L'une des caractéristiques particulièrement remarquables de cette voiture était le contrôle électromagnétique des changements de vitesse, qu'elle conserve encore aujourd'hui. Il s'agit d'une solution résolument moderne pour un modèle classique fabriqué au tournant du siècle dernier.

La seule indication concernant l'acheteur est le nom de « Thorcy » et l'adresse 17, avenue Friedland, à Paris. Néanmoins, grâce aux recherches

By 1901, Panhard-Levassor was at its zenith of supplying passenger and commercial vehicles, as well as dominating the racing scene, with their Système Panhard now the industry standard. Each Panhard-Levassor vehicle was tailor-made, sharing a common suite of mechanical parts, yet offering considerable scope for personalization, as evidenced by this majestic Hansom Cab.

Surviving ledgers confirm that this car was sold on April 22, 1901, and equipped with Panhard-Levassor's trusty four-cylinder M4E 8 hp powerplant – a unit already proven reliable in their 40 kph Paris-Amsterdam racers. One particularly noteworthy feature was this car's electromagnetic control for its gear change, which it retains to this day – a strikingly modern characteristic in a turn-of-the-century classic.

The original purchaser is simply listed as "Thorcy" at 17 Avenue Friedland in Paris. However, thanks to research by Pál Négyesi and the late Bernard Vermeylen, we know that this was Mademoiselle Thorcy, a dramatic artist who lived next door to ace Panhard racing driver and company director René de Knyff. Whether Mme. Thorcy's admiration for de Knyff's automobiles prompted her commission of this exquisite

Facture de vente
*Veuillez noter que ce véhicule est proposé sans certificat d'immatriculation.

Bill of Sale
*Please note that this vehicle is offered without a registration certificate.

À RETENIR

Livrée neuve à Paris à la comédienne Mademoiselle Thorcy

Documentation incluant des archives d'usine et une image d'époque ; recherches réalisées par Bernard Vermeylen

Puissant moteur à quatre cylindres et boîte de vitesses électromagnétique de pointe

Datation par le Veteran Car Club ; éligible pour la course de voitures anciennes Londres-Brighton

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 2 130 cm³, soupapes latérales

8 ch

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports avec sélecteur électromagnétique monté sur la colonne

Freins arrière à tambour mécanique et freins de transmission

HIGHLIGHTS

Delivered New in Paris to Dramatic Artiste Mademoiselle Thorcy

Documented with Factory Records and Period Image; Researched by Bernard Vermeylen

Potent Four-Cylinder Engine and Advanced Electromagnetic Gearbox

Veteran Car Club Dated; London to Brighton Veteran Car Run Eligible

SPECIFICATIONS

2,130 CC Sidevalve Inline 4-Cylinder Engine

8 HP

4-Speed Manual Gearbox with Column-Mounted Electromagnetic Selector

Rear Mechanical Drum and Transmission Brakes

Front Solid Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs

Rear Live Axle with Full-Elliptical Leaf Springs



menées par Pál Négyesi et le regretté Bernard Vermeylen, nous savons qu'il s'agissait de Mademoiselle Thorcy, une artiste de spectacle voisine du célèbre pilote de course Panhard et directeur de la société René de Knyff. Que Mademoiselle Thorcy ait été poussée à commander cette sublime automobile par son admiration pour les modèles de Knyff ou qu'il ait existé, comme on l'a supposé, un lien plus étroit entre les deux reste un savoureux mystère. Les recherches de M. Vermeylen ont également révélé que la carrosserie avait été réalisée par Kellner. Une image extraite de ses archives montre la voiture dans son état neuf.

D'après les registres, le propriétaire suivant était « Weil-Picard, 63 rue de Courcelles ». Il s'agissait d'Arthur Veil-Picard, qui a vécu à cette adresse pendant des décennies. La famille Veil-Picard détenait des participations dans le secteur bancaire et dans l'industrie de l'alcool, puisqu'elle était propriétaire de Pernod. Elle était en outre connue pour ses goûts affirmés en matière d'art. Le marchand d'art parisien René Gimpel a ainsi déclaré que Veil-Picard était « le plus grand amateur d'art de Paris ». D'après des archives contemporaines, en 1903, alors qu'elle était la propriété de Veil-Picard, cette voiture a bénéficié d'améliorations et a reçu un carburateur et des commandes « automatiques » Krebbs.

On estime que cet exemplaire est resté en France pendant la majeure partie du 20^e siècle, avant d'être acquis par le célèbre collectionneur britannique Brian Moore. La voiture avait alors été légèrement modifiée pour permettre la conduite depuis la cabine. Le siège avant avait ainsi été remplacé par un capot. Au début des années 1990, elle a été soigneusement restaurée et a retrouvé sa configuration d'origine. Parmi les propriétaires suivants figurent le collectionneur de renom William Wrather, deux collectionneurs européens, et les frères Ward, des passionnés britanniques sous la garde desquels ce modèle a été exposé au Concours d'Elegance® de Pebble Beach ainsi qu'au Grand Palais en 2011. Il a ensuite intégré la collection de son propriétaire actuel il y a cinq ans.

Superbe exemple de la transition entre véhicules hippomobiles et automobiles, cette charmante Panhard-Levassor offre un excellent moyen de concourir avec l'un des plus vieux modèles éligibles à la course Londres-Brighton ou aux événements du Club des Teuf-Teuf en France.

town car, or whether – as has been surmised – a closer connection existed between them, remains a delightful mystery. Mr. Vermeylen's research also indicated that the coachwork was by Kellner, and he supplied an image of the car as new from his archives.

The subsequent owner is noted on the ledgers as “Weil-Picard, 63 rue de Courcelles,” referring to Arthur Veil-Picard, who lived at that address for decades. The Veil-Picard family held interests in banking and the liquor industry, as owners of Pernod, and were renowned connoisseurs of the arts; Paris art dealer René Gimpel once stated Veil-Picard was “the foremost Art Lover in Paris.” Contemporary records show that in 1903, under Veil-Picard ownership, this car was upgraded with the “automatic” Krebbs carburetor and controls.

This example is believed to have resided in France for most of the 20th century, before being acquired by noted British collector Brian Moore. By this time, the car had been lightly modified, allowing it to be driven from the cab and replacing the front seat with a bonnet. In the early 1990s, it was carefully restored to its original configuration. Subsequent owners have included noted collector William Wrather, two European collectors, and UK enthusiasts the Ward Brothers, in whose care it was shown at the Pebble Beach Concours d'Elegance® and the Grand Palais in 2011, before entering the collection of its current owner five years ago.

A brilliant statement of the transition between horsedrawn vehicles and automobiles, this charming Panhard-Levassor provides an excellent, early starting entry for the London to Brighton Veteran Car Run or Teuf-Teuf rallies in France.



The Panhard-Levassor as new according to the late Bernard Vermeylen. Photo courtesy of Bernard Vermeylen.



1901 PANHARD-LEVASSOR TYPE B1 M4E FOUR-CYLINDER HANSOM CAB

LOT 69

1989 PORSCHE 911 TURBO 3.3 TARGA

€225,000–€275,000
sans réserve

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
WPOZZZ93ZKS010073
MOTEUR N° 67K00272

without reserve

VIN. WPOZZZ93ZKS010073
ENGINE NO. 67K00272

[LEARN MORE](#)

Forte de ses succès en course au début des années 1970, Porsche a appliqué à la production le savoir-faire acquis en matière de turbocompression et a lancé la 911 Type 930 en 1975. Reconnaisable à ses ailes élargies, ses jantes larges et son emblématique queue de baleine, la 911 Turbo est rapidement devenue l'une des voitures performantes emblématiques de son époque. Alors qu'elle était initialement conçue comme un modèle d'homologation, la forte demande a poussé Porsche à augmenter l'offre et à proposer la Turbo non seulement en version coupé mais aussi dans les variantes bien plus rares Targa et cabriolet.

On compte près de 115 Turbo Targa fabriquées et livrées en Europe pour le millésime 1989. Parmi elles, cette 911, qui arbore une teinte noire associée à un intérieur noir, a rejoint Porsche Moreau à Chênée, en Belgique après sa sortie d'usine. D'après son carnet d'entretien original, le premier propriétaire a conservé la voiture jusqu'en 1990. Elle est ensuite passée entre différentes mains en Belgique, puis s'est dirigée vers l'Allemagne en 2004, puis l'Andorre en 2005. La documentation jointe à la vente, qui inclut les dossiers d'inspection et des factures d'entretien, confirme que le kilométrage de la voiture s'élevait à 79 291 km au moment du catalogue.

Cette rare Turbo Targa se présente dans un excellent état général. Elle est proposée avec sa documentation, ses outils, sa roue de secours, son certificat d'authenticité Porsche et les archives associées.

À RETENIR

Seulement 115 Turbo Targa fabriquées pour l'année-modèle 1989

Seulement 79 291 km au compteur au moment du catalogue

Vendue avec sa documentation, des outils, une roue de secours, le Certificat d'authenticité Porsche, et des archives

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres turbo de 3 299 cm³ à échangeur, arbre à cames en tête

Injection Bosch K-Jetronic

Turbocompresseur KKK

300 ch à 5 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Following its racing success in the early 1970s, Porsche applied its turbocharging expertise to production with the debut of the Type 930 in 1975. Recognizable by its flared arches, wide wheels, and signature whale tail, the 911 Turbo quickly became one of the era's defining performance cars. Initially conceived as a homologation model, strong demand led Porsche to expand availability, offering the Turbo not only as a Coupe but also in the far rarer Targa and Cabriolet variants.

One of approximately 115 European-delivery Turbo Targas built for 1989, this 911 was finished in Black over Black and delivered new by Porsche Moreau in Chênée, Belgium. According to its original maintenance booklet, the first owner retained the car until 1990 before it passed to successive Belgian custodians, then relocated to Germany in 2004 and Andorra in 2005. Documentation on file, including inspection records and service invoices, supports the car's mileage of 79,291 km at the time of cataloguing.

Presented in excellent condition throughout, this rare Turbo Targa is offered with its books, tools, spare tire, Porsche Certificate of Authenticity, and accompanying records. With its low production, final-year specification, and documented history, this car stands as a compelling example of the iconic Type 930.

HIGHLIGHTS

One of Only 115 Turbo Targas Built for 1989 Model Year

Retains Matching-Numbers Engine per COA

Offered with Books, Tools, Spare, Porsche COA, and Records

Among the Rarest Type 930 Variants; Only Year Equipped with the Desirable G50 Five-Speed Gearbox

SPECIFICATIONS

3,299 CC SOHC Turbocharged and Intercooled 6-Cylinder Engine

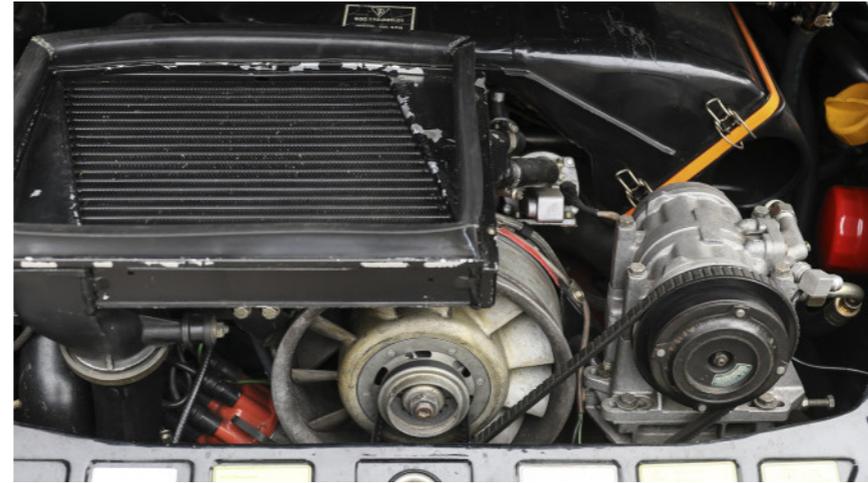
Bosch K-Jetronic Fuel Injection

Single KKK Turbocharger

300 BHP at 5,500 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes



1966 SHELBY 427 COBRA

€1,000,000–€1,250,000

CHÂSSIS N° CSX3328

CHASSIS NO. CSX3328

[LEARN MORE](#)

Peu d'automobiles ont atteint le statut mythique de la 427 Cobra de Carroll Shelby. La Cobra « big block » est l'une des voitures de sport les plus reconnaissables et copiées de tous les temps. Elle occupe une place de choix dans l'histoire de l'automobile et sa production a été minutieusement documentée sans pour autant affecter sa légende. Évolution naturelle des agiles Cobra 260 et 289 à ressorts à lames, la 427 présentait des lignes plus musclées, avec des épaules plus larges, une suspension à ressorts hélicoïdaux et un moteur « big block » à la puissance brutalement efficace. Avec seulement 1 066 kg sur la balance, et capable d'accélération extraordinaires, la 427 Cobra a su se faire respecter de pilotes de course professionnels chevronnés tels que Ken Miles, dont la célèbre tentative de 0–100–0 dans un exemplaire de série, a signé, avec un temps de 13,8 secondes, une performance constituant une référence pendant des décennies.

Sur les rares 427 Cobras construites, seulement 260 exemplaires ont quitté l'usine dans une configuration routière, soit moitié moins que les versions routières de la 289. Toute 427 routière authentique constitue donc une acquisition significative. Le châssis n° CSX3328 proposé ici est un exemplaire à la présentation exceptionnelle issu de la fin de la production

Few automobiles have attained the mythic stature of Carroll Shelby's 427 Cobra. Among the most recognizable and emulated sports cars of all time, the big-block Cobra occupies a privileged place in motoring history – its production thoroughly chronicled, yet its legend undiminished. Evolving naturally from the lithe 260 and 289 leaf-spring Cobras, the 427 introduced more muscular proportions, wider haunches, coil-spring suspension, and brutally effective big-block power. Weighing just 2,350 pounds and delivering extraordinary acceleration, the 427 Cobra commanded the respect of seasoned professional racing drivers like Ken Miles, whose celebrated 13.8-second 0–100–0 sprint in a production example remained a benchmark of performance for decades.

Of the few 427 Cobras built, only 260 left the factory in road-going specification – less than half the number of street 289s – making any authentic street 427 a significant acquisition. Chassis CSX3328, offered here, is an exceptionally presented, late-production example optioned from new with the desirable twin four-barrel carburetor intake.

Invoiced to Shelby American in November 1966, chassis CSX3328 was delivered new to Stark Hickey Ford of Royal Oak, Michigan, on July

Certificat d'immatriculation suisse

Swiss registration certificate

À RETENIR

Seulement 260 Cobra 427 de route fabriquées

Exemplaire de la fin de la production livrée avec l'option double carburateur

Historique comprenant des passages dans des collections anglaises et suisses de renom

Restauration professionnelle récente de haute qualité

Inscrite au registre SAAC et vendue avec un dossier de restauration

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 6 997 cm³, arbre à cames en tête

Deux carburateurs quatre corps Holley

410 ch à 5 600 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Freins à disque Girling aux quatre roues

Suspension indépendante aux quatre roues

HIGHLIGHTS

One of Only 260 Street 427 Cobras Built

Late-Production Example Delivered with Optional Dual-Carb Intake

Provenance Includes Noted English and Swiss Collectors

Recipient of a Recent High-Quality Professional Restoration

Documented in the SAAC Registry and Offered with Restoration Records

SPECIFICATIONS

427 CID OHV V-8 Engine

Twin Holley 4-Barrel Carburetors

410 BHP at 5,600 RPM

4-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Girling Disc Brakes

4-Wheel Independent Suspension with A-Arms, Coil Springs, and Tube Shock Absorbers





et équipé d'origine de l'option très recherchée du double carburateur quatre corps.

Facturée à Shelby American en novembre 1966, la CSX3328 a été livrée neuve aux établissements Stark Hickey Ford de Royal Oak, dans le Michigan, le 14 juillet 1967. D'après des copies des documents de livraison originaux, cette Cobra a été expédiée uniquement avec ses couches d'apprêt pour être peinte par le client. Son premier propriétaire, un employé de General Motors, a acheté la voiture pour en faire cadeau à son fils. Celui-ci l'a peinte en gris argenté et a installé un arceau de sécurité chromé ainsi qu'une large prise d'air sur le capot issue d'une Mustang Boss 429.

En 1971, la voiture est arrivée chez son second propriétaire, Ralph Dempsey de Waterbury, dans le Connecticut. Elle a ensuite été vendue à Hexagon Motors, à Londres, au cours de la même année. Peu après son arrivée au Royaume-Uni, la CSX3328 est apparue dans un essai routier du magazine *Autocar*, où ses performances ont laissé une impression durable sur les testeurs chevronnés de cette revue.

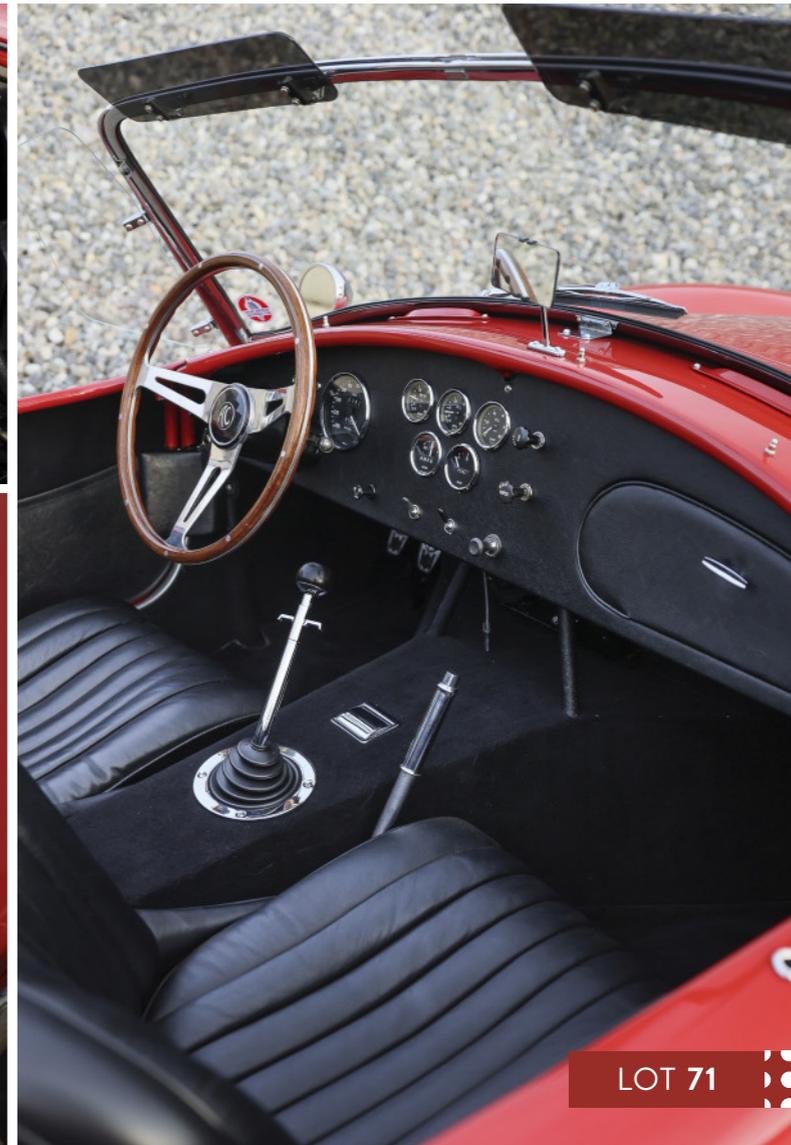
En 1972, John Charles Cooper a fait l'acquisition de cette Cobra. Il la conservera pendant 14 ans. Durant cette période, il a parcouru environ 4 800 km et a piloté la voiture lors de plusieurs sorties en compétition, dont une course de côte à Lorton Park et une épreuve sprint à Silverstone. Au milieu des années 1980, la CSX3328 avait rejoint la collection d'Ed Hubbard, qui a chargé la société Autokraft, spécialiste renommé de la Cobra, de la repeindre dans la livrée classique bleu et blanc. La voiture a ensuite passé la majeure partie de son temps en exposition statique dans son musée privé. Au début des années 1990, elle est vendue à Kevin Pilling, puis à Charles Grohe, un collectionneur suisse respecté.

14, 1967. According to copies of original delivery documents, the Cobra was shipped in primer for customer paintwork. Its first owner, a General Motors employee, purchased the car as a gift for his son, who finished it in silver and installed a chrome roll bar and the wide hood scoop from a Boss 429 Mustang.

By 1971, the car had passed to its second owner, Ralph Dempsey of Waterbury, Connecticut, before being sold to Hexagon Motors of London later that year. Shortly after arriving in the UK, CSX3328 appeared in an *Autocar* magazine road test, where its performance left an indelible impression on the publication's seasoned testers.

In 1972, the Cobra entered the ownership of John Charles Cooper, who retained it for 14 years. During this period, he covered approximately 3,000 miles and campaigned the car in several competitive outings, including a hill climb at Lorton Park and a sprint event at Silverstone. By the mid-1980s, CSX3328 had joined the collection of Ed Hubbard, who commissioned noted Cobra specialists Autokraft to refinish it in the classic blue and white livery. The car then remained largely on static display in his private museum. In the early 1990s, it passed to Kevin Pilling, and subsequently to Charles Grohe, a respected Swiss collector.

Acquired by its current Swiss owner in 2002, CSX3328 later underwent an extensive, concours-quality restoration carried out between 2018 and 2022, as documented by invoices on file. This extensive work included returning the aluminum bodywork to its original AC Cars-specified scheme of red over black upholstery, along with a mechanical overhaul. Since completion, the Cobra has been used sparingly and today presents in





outstanding cosmetic and mechanical order – equally suited to concours competition or spirited participation in vintage rallies.

Importantly, CSX3328 retains its Shelby American-engraved data plate and correct chassis stampings on the shock tower and opening panels. It is powered by a genuine 427 side-oiler engine, equipped with the proper dual-quad induction system, and the car rides on the seldom-seen Sunburst cast-alloy wheels, designed by Peter Brock and long prized by marque enthusiasts. Included in the sale are copies of original AC and Shelby American delivery records, the original UK logbook, and a significant file of restoration and service documentation.

A superb example of the most coveted road-going Cobra, CSX3328 combines pedigree, correctness, and exceptional presentation. For the collector seeking a top-tier 427 street car, this beautifully restored, well-documented Cobra represents a rare and compelling opportunity.

Acquise par son propriétaire suisse actuel en 2002, la CSX3328 a ensuite subi une restauration en profondeur, de qualité concours, entre 2018 et 2022, comme en témoignent les factures jointes au dossier. Ces travaux d'envergure comprenaient le retour de la carrosserie en aluminium à la palette de couleurs d'origine indiquée par AC Cars, carrosserie rouge et sellerie noire, ainsi qu'une révision mécanique. Depuis la fin de la restauration, cette Cobra a été peu utilisée et se présente aujourd'hui dans un état cosmétique et mécanique exceptionnel. Elle se prêtera aussi bien aux concours qu'à des escapades animées dans le cadre de rallyes d'anciennes.

Il est important de noter que la CSX3328 conserve sa plaque constructeur gravée Shelby American ainsi que les estampages corrects du châssis sur les supports d'amortisseurs et les ouvrants. Elle est propulsée par un véritable bloc 427 « side-oiler », équipé des deux carburateurs quatre corps corrects. La voiture est chaussée de rares jantes en alliage coulé Sunburst, dessinées par Peter Brock et prisées depuis longtemps par les passionnés de la marque. La vente comprend des copies des documents de livraison originaux d'AC et de Shelby American, le registre britannique original, ainsi qu'un dossier important comprenant la documentation relative à la restauration et à l'entretien.

La CSX3328 constitue un superbe exemplaire de la Cobra de route la plus convoitée puisqu'elle allie un pedigree, une authenticité et une présentation exceptionnels. Pour le collectionneur à la recherche d'une 427 de premier plan, cette Cobra ayant bénéficié d'une restauration de qualité et accompagnée d'un dossier complet représente une opportunité rare et captivante.



1966 SHELBY 427 COBRA

LOT 71

1954 MATCHLESS G45

€40,000 – €60,000
sans réserve

CADRE N° 202

without reserve

FRAME NO. 202

[LEARN MORE](#)

La Matchless G45 a été produite par AMC pour succéder à une AJS 7R au palmarès impressionnant. L'ancien propriétaire, Robert Burke, a pu obtenir des informations sur l'histoire de cette moto auprès de George Beale, expert de la marque. Celui-ci a indiqué qu'il s'agissait de l'un des trois derniers exemplaires d'usine fabriqués et qu'il avait servi à tester de nouveaux arbres à cames, carburateurs et échappements. Selon la correspondance jointe au dossier, cette moto a été principalement pilotée par Peter « Graham » Murphy, et a remporté les TT de Rhodésie et de Nouvelle-Zélande en 1955. Elle a également décroché une 8e place lors de l'édition 1957 du légendaire Tourist Trophy sur l'île de Man, entre autres résultats.

La carrière en compétition de cette Matchless s'est terminée en 1957, mais elle a fini par réapparaître chez un concessionnaire de Croydon. Elle a alors été achetée par Brian Angus, d'AC Cars, qui constituait une collection de motos de compétition. Elle a ensuite été exposée au National Motorcycle Museum en Angleterre, mais y a malheureusement subi des dégâts liés à un incendie en 2003. Peu après, l'ancien pilote d'AJS et de Matchless G45 Roger Ashby a réalisé une restauration méticuleuse qui s'est étalée sur plusieurs années. Ashby a indiqué qu'il avait pu conserver le cadre de la moto, mais que la plupart des pièces en aluminium avaient dû être remplacées. Il a notamment installé un moteur similaire à celui qui était monté à l'origine.

À RETENIR

Seulement 80 exemplaires produits ; considérée comme l'une des dernières G45 d'usine

Proposée avec un vaste dossier historique comprenant des correspondances, des factures et des registres

Aurait remporté classée 1re aux TT de Rhodésie et de Nouvelle-Zélande 1955 et 8e au TT de l'île de Man 1957

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur bicylindre en ligne 4 temps de 498 cm³

48 ch à 7 200 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

The Matchless G45 was produced by AMC as the successor to the highly successful AJS 7R. More powerful and built in extremely limited numbers, the G45 has become a highly collectible model today. The former owner of this example, Robert Burke, obtained information about its history from marque expert George Beale, who noted that the bike was one of the last three works examples produced and was used to test new cams, carburetors, and exhausts. According to correspondence on file, it was raced primarily by Peter "Graham" Murphy, securing wins in the 1955 Rhodesian and New Zealand TTs, securing an 8th place at the 1957 Isle of Man TT, among other period results.

The Matchless was retired from competition in 1957, and eventually re-emerged at a dealer in Croydon, where it was purchased by Brian Angus of AC Cars, who was building a collection of competition motorcycles. It was later displayed at the National Motorcycle Museum in England, though it suffered fire damage there in 2003. Shortly thereafter, former AJS and Matchless G45 racer Roger Ashby performed a meticulous, multiyear restoration. According to Ashby, the bike's frame was retained, but most aluminum parts had to be sourced, including the buildup of an engine similar to what would have been originally fitted.

One of very few produced, this Matchless G45 is an elusive racing motorcycle combining rarity, history, and a restoration by an experienced period racer.

HIGHLIGHTS

One of Just 80 Examples Produced; Believed to Be One of the Last Works G45s

Offered with Significant History File of Correspondence, Invoices, and Records

Believed 1st Place Finisher at the 1955 Rhodesian and New Zealand TTs and 8th Place at the 1957 Isle of Man TT

SPECIFICATIONS

498 CC 4-Stroke Parallel-Twin Engine

48 BHP at 7,200 RPM

4-Speed Manual Gearbox



2021 FERRARI MONZA SP1

€2,500,000–€3,000,000

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
ZFF94MSB000262522
MOTEUR N° F 140 GC 490344

VIN. ZFF94MSB000262522
ENGINE NO. F 140 GC 490344

[LEARN MORE](#)

La Ferrari Monza SP1 est l'une des Ferrari modernes les plus saisissantes. Source d'émotions indescriptibles, cette voiture fait le lien entre le passé légendaire en compétition de la marque et ses choix technologiques contemporains les plus en pointe. Présentée en 2018 au sein de l'exclusive série Icona de Ferrari, la SP1 rend hommage aux grandes de compétition des années 1950, notamment la 166 MM, la 750 Monza et la 860 Monza, des machines qui ont donné à Ferrari ses premiers succès sur la scène mondiale. Néanmoins, malgré une inspiration résolument historique, la SP1 n'est pas un exercice de style néo-rétro. Elle propose au contraire une interprétation indéniablement moderne de l'esprit des véhicules de course ouverts et y associe toute l'expertise technologique et la précision qui caractérisent le savoir-faire de Ferrari au 21e siècle.

Avec sa construction légère utilisant l'aluminium et la fibre de carbone, la SP1 se distingue par la pureté de ses formes et par sa présence sculpturale remarquable. L'absence de siège passager permet un audacieux design asymétrique, qui confère à la voiture son profil singulier et souligne sa conception totalement axée sur le pilote. La ligne fuyante des ailes, le long capot lisse, et la proue subtilement étirée sont autant d'évocations des codes visuels des plus grandes barchettas signées Ferrari. Par ailleurs, les

The Ferrari Monza SP1 represents one of the most striking and emotionally resonant modern Ferraris – a car that bridges the marque's storied competition past with its most advanced contemporary engineering. Introduced in 2018 as part of Ferrari's exclusive Icona series, the SP1 pays homage to the great sports racers of the 1950s – most notably the 166 MM, 750 Monza, and 860 Monza – machines that defined Ferrari's early success on the world stage. Yet while its inspiration is unmistakably historic, the SP1 is no retro exercise; rather, it offers a thoroughly modern interpretation of the open-cockpit racing ethos, executed with the technical sophistication and precision that define Ferrari's 21st-century craftsmanship.

Constructed on a lightweight aluminum and carbon-fiber architecture, the SP1 is notable for its purity of form and remarkable sculptural presence. The absence of a passenger seat allows for a bold asymmetrical design, giving the car a distinctive profile and emphasizing its driver-focused intent. The sweeping fender line; the long, uninterrupted bonnet; and the gently-tapered tail all echo the visual language of Ferrari's greatest barchettas, while contemporary aerodynamic modeling and structural engineering ensure that the SP1's performance is as dramatic as its

Certificat d'immatriculation suisse

Swiss registration certificate

À RETENIR

Proposée par son propriétaire initial et commandée neuve dans une configuration destinée à rappeler la Monza 750 de 1955 du transitaire

État pratiquement identique à la sortie d'usine, seulement 215 km au compteur lors du catalogage

Commandée spécialement dans la teinte *Rosso Chiaro* associée à un intérieur cuir *Cuoio Toscano*

Livre jaune Ferrari Classiche

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 Tipo F10 GA de 6 496 cm³, double arbre à cames en tête

Injection directe

810 ch à 8 500 tr/min

Boîte de vitesses F1 à double embrayage automatisée à 7 rapports

Freins à disques ventilés en carbone céramique aux quatre roues

HIGHLIGHTS

Offered from Original Ownership and Ordered New to Match the Consignor's 1955 Monza 750

Nearly As-Delivered Condition, Showing Just 215 Km when Catalogued

Specially Ordered in *Rosso Chiaro* Paint over *Cuoio Toscano* Leather

Documented with Ferrari Classiche Yellow Book

One of the Most Unique and Desirable Modern Ferrari Supercars

SPECIFICATIONS

6,496 CC Tipo F10 GA DOHC V-12 Engine

Direct Fuel Injection

810 BHP at 8,500 RPM

7-Speed Dual-Clutch F1 Automated Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Carbon Ceramic Disc Brakes

Front and Rear Double-Wishbone Suspension with Magnetic Semi-Active Dampers





techniques contemporaines de modélisation aérodynamique et d'ingénierie structurelle garantissent à la SP1 des performances en adéquation avec son design spectaculaire. Grâce à un « pare-brise virtuel » breveté intégré à la carrosserie, le flux d'air est canalisé au-dessus du cockpit pour réduire les turbulences aérodynamiques à grande vitesse et permettre à la voiture de proposer une véritable expérience de véhicule ouvert sans compromettre la stabilité à vitesse élevée.

Le cœur battant de la SP1 est le moteur V12 atmosphérique de 6,5 litres de Ferrari, dérivé du bloc unanimement salué de la 812 Superfast. Avec ses 810 ch, il fait partie des V12 non hybrides les plus puissants jamais installés sous le capot d'une Ferrari de route. Associé à une boîte-pont double embrayage à sept rapports autorisant des changements de vitesses ultra-rapides, ce moteur offre des performances saisissantes caractérisées par une réponse immédiate de l'accélérateur, une large plage de puissance et une sonorité d'échappement rappelant l'âge d'or de la compétition chez Ferrari. Les accélérations et les capacités de la SP1 à haute vitesse en font clairement l'une des Ferrari modernes les plus redoutables. Néanmoins, elle impressionne avant tout par l'intensité des émotions qu'elle suscite et par la pureté de ses choix mécaniques, autant de qualités que l'on retrouve dans les plus grandes voitures de pilotes produites par le Cheval cabré au fil des décennies.

La Monza SP1 a été fabriquée dans une série strictement limitée, et les quelques exemplaires n'ont été proposés qu'aux clients les plus dévoués de la marque. Comme chacun d'eux était fabriqué à la main, les propriétaires disposaient d'une grande liberté en matière de choix des couleurs, des matériaux et des détails. Un tel niveau d'exclusivité, associé à l'importance historique de la SP1 en tant que premier modèle de la lignée Icona, lui assure sa place parmi les Ferrari modernes les plus recherchées. Cette voiture incarne

appearance. A patented "Virtual Windshield," integrated into the bodywork, channels airflow over the cockpit, reducing buffeting at speed and allowing the car to deliver an authentic open-air experience without compromising high-speed stability.

At the heart of the SP1 lies Ferrari's naturally aspirated 6.5-liter V-12 engine, derived from the acclaimed power unit in the 812 Superfast. Producing 810 hp, it is among the most powerful non-hybrid V-12s ever fitted to a Ferrari road car. Paired with a rapid-shifting, seven-speed, dual-clutch transaxle, the engine delivers enthralling performance: immediate throttle response, a wide power band, and an exhaust note that recalls Ferrari's golden era of racing. The SP1's acceleration and top-speed capability place it firmly among the most formidable modern Ferraris, yet its most compelling attributes are its emotional engagement and its sense of mechanical purity – qualities that have defined the marque's greatest driver's cars for decades.

Production of the Monza SP1 was strictly limited, and cars were offered only to Ferrari's most dedicated clients. Each example was hand built, allowing owners considerable freedom to personalize colors, materials, and details. This degree of exclusivity, combined with the SP1's historical significance as the inaugural Icona model, ensures its place as one of the most collectible modern Ferraris. It is a car that embodies both the essence of Ferrari's past and the ambition of its future – a pure expression of design, performance, and craftsmanship.

Originally delivered to the consignor through Garage Zenith Sion in Switzerland in February 2021, this Monza SP1 was commissioned by its owner as a modern homage to





à la fois l'esprit du passé de Ferrari et l'ambition de son avenir. Elle exprime avec pureté le design, la performance et le savoir-faire de Maranello.

Livrée à l'origine en février 2021 au transitaire par l'intermédiaire de Garage Zénith Sion, en Suisse, celui-ci avait commandé cette Monza SP1 pour en faire un hommage moderne à sa Ferrari 750 Monza de 1955. Pour cela, il a choisi de la faire peindre dans la couleur historique spéciale *Rosso Chiaro* (rouge clair), une teinte rarement vue sur les Ferrari contemporaines, qui évoque immédiatement les emblématiques barchettas des années 1950. L'intérieur sur mesure est en cuir semi-aniline *Cuoio Toscano* (une couleur fauve du plus bel effet) et des sièges plus confortables et plus grands ont été installés pour souligner, outre l'ergonomie propre à la compétition, l'élégant savoir-faire de Ferrari. La voiture compte également plusieurs équipements supplémentaires, tels qu'un capot moteur en fibre de carbone, des étriers de frein et un compte-tours jaunes, ainsi qu'un spoiler avant en fibre de carbone.

Avec seulement 215 km au compteur lors du catalogage, cette Monza SP1 est un exemplaire quasi neuf, qui propose une expérience remarquablement proche de la réception d'un modèle Icona directement sortie des usines de Maranello. Il convient de noter qu'il est accompagné de son Livre jaune Ferrari Classiche, la documentation d'usine du niveau élevé, qui confirme l'authenticité et l'intégrité de cette réalisation particulièrement personnalisée.

Compte tenu de son inspiration historique, du savoir-faire personnalisé dont elle a bénéficié et de son état proche du neuf, cette SP1 constitue une opportunité exceptionnelle d'acquérir l'une des Ferrari modernes les plus charismatiques et significatives.

his 1955 Ferrari 750 Monza. To achieve this, he specified the SP1 in the special-order historic color of *Rosso Chiaro* (Light Red) – a finish rarely seen on contemporary Ferraris, and one that immediately evokes the iconic barchettas of the 1950s. The interior was tailored in *Cuoio Toscano* (a rich Saddle Tan) semi-aniline leather and fitted with the more comfortable, larger-sized seats that blend competition-focused ergonomics with elegant craftsmanship. Additional elements include a carbon fiber engine cover, yellow brake calipers and rev counter, and a carbon fiber front spoiler.

Showing just 215 km when catalogued, this Monza SP1 presents as a nearly-new example, offering an experience remarkably close to that of receiving a new Icona model directly from Maranello. Importantly, it is accompanied by its Ferrari Classiche Yellow Book, providing the highest level of factory documentation and reaffirming the authenticity and integrity of this highly personalized build.

With its historical inspiration, bespoke craftsmanship, and near-delivery condition, this SP1 represents an outstanding opportunity to acquire one of the most charismatic and significant modern Ferraris.



2021 FERRARI MONZA SP1

LOT 73

74

1982 DE TOMASO PANTERA GT5

€125,000–€150,000
sans réserve

CHÂSSIS N° THPNZL09186

without reserve

CHASSIS NO. THPNZL09186

[LEARN MORE](#)

Lorsque Ford Motor Company s'est désengagé de la production de la Pantera en 1974, Alessandro de Tomaso a repris la pleine propriété de sa marque. Il a alors continué à fabriquer des Pantera, en plus petit nombre, mais en faisant constamment évoluer leurs capacités et leurs détails stylistiques. C'est au Salon de l'automobile de Turin en 1980 que la GT5 fit ses débuts. En plus des améliorations apportées au châssis, la GT5 présentait une mise à jour massive de son design jusqu'alors sobre, avec l'ajout de larges ailes évasées, d'un imposant spoiler avant, de phares antibrouillard intégrés et d'un aileron arrière en option. Environ 250 exemplaires ont été construits jusqu'à l'arrêt de la production en 1988.

Cette GT5 a rejoint la collection du transitaire en 2016. Sa couleur, un vert citron intense et vif, est associée à un intérieur cuir cognac. Les ailes et les roues très élargies de la GT5, combinées à sa teinte fluorescente, font entrer le design anguleux imaginé par Tom Tjaarda dans l'univers des supercars. Le charisme flamboyant de la Pantera est renforcé par l'opulence de son intérieur, véritable marque de fabrique des versions GT5. Après une restauration en profondeur il y a plusieurs années, cette Pantera continue d'afficher une présence impressionnante. Elle est prête à conquérir son prochain propriétaire avec son style italien, l'équilibre que lui confère sa configuration à moteur central et la légendaire puissance de son V8 Ford.

Following the exit of the Ford Motor Company from Pantera production in 1974, Alessandro de Tomaso regained full ownership of his marque and continued building Panteras in smaller numbers, but with ever-evolving capabilities and styling details. At the Torino Motor Show in 1980, the GT5 made its debut. In addition to chassis improvements, the GT5 showcased a massive update to the formerly restrained design, with the addition of wide fender flares, a deep front spoiler, integrated fog lights, and an optional rear wing. No longer constrained by Ford's mandate of relative affordability, the GT5 was lavishly finished with enveloping leather seats, air-conditioning, electric windows, and a central locking system. Approximately 250 examples of the GT5 were built before production ceased in 1988.

Joining the consignor's collection in 2016, this GT5 is finished in an intensely bright lime green, complemented by a cognac leather interior. The GT5's extremely wide fender flares and wheels, coupled with its dayglow hue, elevates Tom Tjaarda's original angular design to supercar levels. This GT5's flamboyant presence is further enhanced by the opulence of the interior, a hallmark of GT5 production. Substantially restored several years ago, this Pantera continues to present impressively and is poised to thrill its next caretaker with its Italian styling, balanced mid-engine layout, and legendary Ford V-8 power.

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

À RETENIR

Environ 250 GT5 construites entre 1980 et 1988

Passages de roue très élargis et spoiler avant intégré

L'une des Pantera les plus convoitées de la fin de la production

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 de 5 763 cm³

Carburateur inversé quadruple corps Holley

350 ch à 6 000 tr/min

HIGHLIGHTS

One of Approximately 250 GT5 Variants Built Between 1980 and 1988

Features Dramatically Flared Wheel Arches and Integrated Front Spoiler

Among the Most Desirable of All Latter-Day Panteras

SPECIFICATIONS

5,763 CC V-8 Engine

Single Holley 4-Barrel Downdraft Carburetor

350 BHP at 6,000 RPM



LOT 74

2003 PORSCHE 911 GT3 RS MANTHEY MR 516

€300,000–€500,000

NUMÉRO D'IDENTIFICATION
DU VÉHICULE (VIN) :
WPOZZZ99Z4S690927

VIN. WPOZZZ99Z4S690927

LEARN MORE

Fondée en 1996 par Olaf Manthey à proximité du circuit du Nürburgring, la société Manthey Racing a commencé par préparer des Porsche de compétition pour des courses d'endurance du championnat VLN sur la Nordschleife. En moins de dix ans, l'équipe avait remporté plusieurs victoires aux 24 Heures du Nürburgring et était devenue l'un des plus proches partenaires de Porsche en sport automobile.

En 1999, Manthey a lancé son premier modèle MR homologué pour la route. La société mettait ainsi en application ses solutions d'ingénierie mises au point sur le Nürburgring à une série limitée de 911 construites sur mesure. Contrairement aux kits « K » plus courants et axés sur le moteur, les conversions de la série MR étaient complètes. Il s'agissait de reconstructions certifiées par le TÜV et reprenant en grande partie les caractéristiques des modèles GT de Porsche.

Pour certains clients sélectionnés, la 996 GT3 RS a servi de base aux versions les plus ambitieuses homologuées par Manthey pour la route. Ultime évolution de son programme 996, la MR 516 visait à offrir la précision d'une voiture de course d'endurance dans un véhicule homologué pour la route. L'exemplaire proposé ici est l'une des 996

Manthey Racing was founded in 1996 by Olaf Manthey and located near the Nürburgring, where it initially prepared Porsche race cars for VLN endurance competition on the Nordschleife. Within 10 years, the team had earned multiple Nürburgring 24 Hour victories and become one of Porsche's closest motorsport partners.

In 1999, Manthey introduced its first road-legal MR car, applying Nürburgring-developed engineering to a limited run of bespoke 911s. Unlike the more common engine-focused "K" kits, MR-series conversions were comprehensive, TÜV-approved rebuilds drawn largely from Porsche's GT models.

For select clients, the 996 GT3 RS served as the basis for Manthey's most ambitious road-legal builds. Conceived as the ultimate evolution of its 996 program, the MR 516 aimed to deliver endurance-racer precision in a road-legal package, and the example offered here is among the most advanced 996s the firm produced.

Finished in white over a black cloth interior, this 2003 Porsche 911 GT3 RS underwent an extensive Manthey Racing rebuild from 2014

Certificat d'immatriculation allemand
German registration certificate

À RETENIR

Reconstruite par Manthey Racing selon les spécifications MR 516 en 2014–2015

Moteur Mezger de 4,4 litres développant 516 ch

La version finale et la plus puissante de la conversion MR de la 996 GT3 RS

Conserve son homologation routière certifiée TÜV

Fusion de la RS originale et de la version développée par Manthey, victorieuse sur le circuit du Nürburgring

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur atmosphérique 6 cylindres à plat de 4 396 cm³

Gestion moteur Bosch ME7.8 calibrée par Manthey Racing

516 ch à 7 300 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 6 rapports avec différentiel à glissement limité

Freins à disque ventilé aux quatre roues

HIGHLIGHTS

Finished in White over Black Cloth

Manthey Racing Rebuild to MR 516 Specification in 2014–2015

4.4-Liter Mezger Engine Boasting 516 HP

Final, Most-Powerful 996 GT3 RS MR Conversion

Retains TÜV-Certified Road Registration

Fusion of Factory RS Purity and Manthey's Nürburgring-Winning Engineering

SPECIFICATIONS

4,396 CC Naturally Aspirated Flat 6-Cylinder Engine

Manthey Racing-Calibrated Bosch ME7.8 Engine Management

516 BHP at 7,300 RPM

6-Speed Manual Transaxle with Limited-Slip Differential

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

Front and Rear Independent Suspension with Adjustable KW Coil-Overs and Dampers



les plus évoluées fabriquées par l'entreprise.

De couleur blanche associée à un intérieur en tissu noir, cette Porsche 911 GT3 RS de 2003 a subi une importante reconstruction par Manthey Racing entre 2014 et 2015. Ce processus documenté reprenait l'esprit de la 996 GT3 MR ayant permis à ce team de remporter sa première victoire aux 24 Heures du Nürburgring en 2006. Les travaux principaux reposaient sur l'installation du moteur 4,4 litres de Manthey, qui utilise des composants internes sur mesure et dont le passage au banc a montré qu'il produisait environ 510 PS (516 ch) à 7 300 tr/min et un couple 517 Nm (381 lb/pi) à 5 500 tr/min. Des engrenages et roulements révisés ont été montés dans la boîte de vitesses manuelle à six rapports tandis que des suspensions de compétition KW équipées de coupelles d'amortisseurs réglables ont été installées pour garantir l'équilibre et la précision propres aux voitures d'endurance de Manthey.

La carrosserie a été réinterprétée avec un kit large en carbone comprenant des ailes en carbone, des pare-chocs, des portières avec vitres en plastique, un capot moteur, des soubassements, le diffuseur, des conduites de refroidissement et un panneau de toit en carbone. Le caractère sportif a été renforcé par un aileron arrière Manthey en carbone, un arceau de sécurité, des sièges baquets Recaro Pole Position, des harnais six points et un système d'échappement sport ajusté. Des pneus Michelin Pilot Sport ont été montés sur des jantes BBS légères de 9x18 et 11x18. Pour stopper l'ensemble, le système de freinage Brembo est inspiré de la version Cup, avec des conduites renforcées et des plaquettes haute performance.

Commandée à l'origine pour un pilote d'endurance à succès et proposée avec un carnet retraçant l'historique détaillé de sa création, cette GT3 RS MR 516 est l'une des rares 996 construites en version MR intégrale et la seule équipée du moteur de 4,4 litres. Il s'agit d'un véhicule de route très développé, conçu dans le respect de normes rarement observées en dehors des programmes de sport automobile d'usine. Ajoutant à sa volontaire légèreté des pièces issues de la compétition et un châssis emblématique développé par Manthey, cet exemplaire propose une expérience de conduite bien supérieure à celle d'une GT3 RS standard, tout en conservant son immatriculation routière certifiée TÜV et les possibilités d'utilisation associées. La MR 516 est l'expression ultime des débuts du programme de Manthey consacré aux modèles routiers.

to 2015 – a process documented as echoing the philosophy of the 996 GT3 MR that earned the team its first Nürburgring 24 Hour victory in 2006. Central to the work was Manthey's 4.4-liter engine conversion with bespoke internal components, recorded on the dynamometer at about 510 PS (516 hp) at 7,300 rpm and 517 Nm (381 lbs./ft.) of torque at 5,500 rpm. The six-speed manual gearbox received revised gearing and bearings, while a KW competition chassis with adjustable strut bearings delivered the poise and accuracy associated with Manthey's endurance racers.

The bodywork was reimagined with a wide-body carbon kit including carbon fenders, bumpers, doors with plastic windows, engine hood, underbody elements, diffuser, cooling ducts, and a carbon roof cover. A Manthey carbon rear wing, roll cage, Recaro Pole Position seats, six-point harnesses, and a tuned sport exhaust system reinforce its motorsport pedigree. Lightweight BBS wheels in 9x18 and 11x18 sizes are paired with Michelin Pilot Sport tires, supported by a Cup-inspired Brembo brake system with reinforced lines and high-performance pads.

Originally commissioned for a successful endurance racing driver and offered with a detailed history book documenting its creation, this GT3 RS MR 516 is one of only a handful of full MR-series 996 builds and the sole example with the 4.4-liter engine. It stands as a highly developed road car, engineered to a standard rarely seen outside factory motorsport programs. Combining purposeful lightness, competition-derived hardware, and Manthey's hallmark chassis development, this example delivers a driving experience far beyond a standard GT3 RS, yet retains TÜV-certified road registration and usability.



2003 PORSCHE 911 GT3 RS MANTHEY MR 516

LOT 75

1950 FERRARI 166 INTER COUPE

€700,000–€800,000

CARROSSERIE PAR VIGNALE

CHÂSSIS N° 0069S

MOTEUR N° 0069S

COACHWORK BY VIGNALE

CHASSIS NO. 0069S

ENGINE NO. 0069S

[LEARN MORE](#)

Au milieu du 20^e siècle, la Carrozzeria Vignale s'est imposée comme une référence en matière de vitesse et de style et a produit des modèles victorieux aussi bien sur piste que lors des plus grands concours en Europe. Alfredo Vignale se comparait à un artiste travaillant le métal. À cette époque, les carrossiers faisaient appel à des artisans qualifiés et frappaient les panneaux sur des gabarits en bois. Vignale abordait son art comme l'aurait fait un sculpteur classique et répondait à chaque commande par une vision singulière. Dès que Michelotti présentait un croquis, l'équipe de Vignale se mettait à l'ouvrage pour traduire ses dessins dans le métal. Ces efforts ont donné certains des modèles de Ferrari les plus emblématiques du début des années 1950.

La magnifique carrosserie coupé Vignale façonnée pour le châssis n° 0069S constitue l'un des huit rares exemplaires produits à partir du châssis 166 Inter, première évolution du modèle routier conçu par Ferrari. Fabriquée en quantité extrêmement limitée, puisque l'on compte moins de 40 exemplaires au total, la 166 Inter a jeté les bases de la lignée GT de Ferrari.

Le châssis 0069S a été achevé le 15 septembre 1950 et livré au gentleman

In the mid-twentieth century, Carrozzeria Vignale emerged as a powerhouse of speed and style, producing winners both on the racetrack and at leading European concours events. Alfredo Vignale likened himself to an artist working in metal, in an era when coachbuilders relied on skilled craftsmen, panel beaters, and wooden bucks. Vignale approached his craft as if he were a classical sculptor, responding to each commission with a singular vision. Once Michelotti had arrived with a rendering, Vignale's team went to work translating his drawings into metal. The result was some of the most iconic Ferrari designs of the early 1950s.

The stunning Vignale coupe coachwork fashioned for chassis 0069S is one of just eight examples built on the 166 Inter chassis – Ferrari's earliest evolution of their road car. Built in extremely limited numbers, with fewer than 40 total examples, the 166 Inter established the blueprint for Ferrari's GT lineage.

Chassis 0069S was completed by September 15, 1950 and delivered to gentleman racer Inico Bernabei in Rome on January 22, 1951. A true early Ferrari privateer, Bernabei owned and campaigned several 166-series Ferraris in period, including the 166 MM Barchetta (0036M) that finished

Certificat d'immatriculation britannique
*Veuillez noter que ce véhicule est immatriculé 069S.

United Kingdom registration certificate
*Please note that this vehicle is registered as 069S.

À RETENIR

A appartenu à Inico Bernabei ; considérée comme la 35^e voiture de route fabriquée par Ferrari

Moteur et boîte de vitesses « matching numbers » confirmé par des copies des documents de production d'usine

Prix du « Best of the Show » au concours L'Élégance à Megève 2025

Apparition d'époque au rallye Liège-Sofia-Liège 1951 et cinq participations à la Mille Miglia

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V12 de 1 995 cm³, arbre à cames en tête

Carburateur Weber 36 DCF

130 ch à 6 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à tambour hydrauliques aux 4 roues

HIGHLIGHTS

Ex-Inico Bernabei; Believed to be the 35th Ferrari Road Car Built

Matching-Numbers Engine and Gearbox Confirmed by Copies of Factory Build Records

Highly Eligible for Major International Events; Best of Show at the 2025 Elegance in Megève

Period Appearance at the 1951 Liège-Sofia-Liège Rally and Five-Time 1000 Miglia Entrant

SPECIFICATIONS

1,995 CC SOHC V-12 Engine

Single Weber 36 DCF Carburetor

130 BHP at 6,500 RPM

5-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Hydraulic Drum Brakes

Front Independent Suspension with Transverse Leaf Spring and Shock Absorbers

Rear Live Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs





driver Inico Bernabei, à Rome, le 22 janvier 1951. Véritable pilote privé de Ferrari aux débuts de la marque, Bernabei a possédé et piloté plusieurs modèles de la série 166 à l'époque, dont la 166 MM Barchetta (0036M) qui termina en deuxième position au classement général à la Targa Florio 1950, ainsi qu'au moins trois 166 Inter : ce coupé carrossé par Vignale, un autre coupé habillé par Touring (0077S) et le coupé carrossé par Ghia (0049S) qu'Alfredo « Dino » Ferrari aurait prétendument accidenté contre un mur de l'usine.

Bernabei a vendu la 0069S en 1951 à un propriétaire français, qui l'a exposée au Concours d'Élégance de Cannes et l'aurait engagée lors du rallye Liège-Sofia-Liège de 1951, comme l'indique son passeport FIVA. En 1959, la voiture avait été envoyée aux États-Unis, où elle est restée chez le dramaturge Fred Herdeen jusqu'en 1975. En 1976, cette 166 devient la propriété d'Alvin Meyer, de Modena Sports Cars à New York, qui l'a restaurée et l'aurait inscrite à la Mille Miglia en 1984. M. Meyer a conservé cet exemplaire jusqu'en 1991, date à laquelle il a été vendu par une banque à Forza Motorsport, avant son transfert vers un acheteur néo-zélandais pour 192 500 \$.

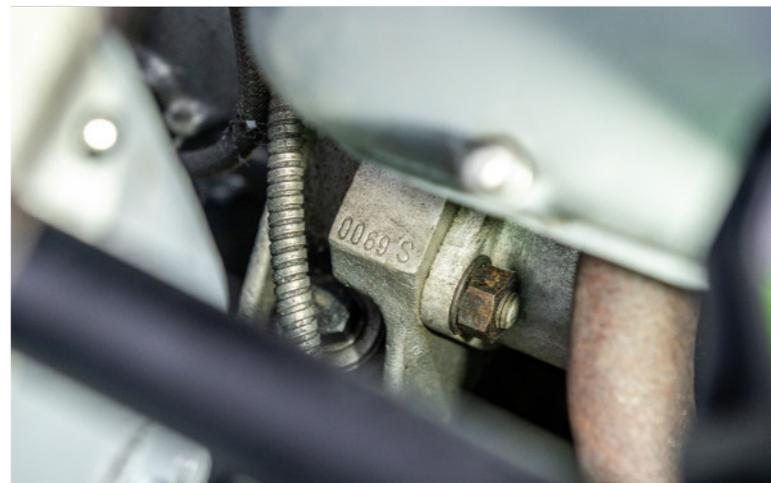
Le châssis 0069S a ensuite entamé un véritable périple à travers le monde : après un retour initial aux États-Unis, il a attiré des acheteurs du monde entier. Il est parti au Zimbabwe en 1995, où il est resté pendant trois ans avant que Talacrest l'expédie au Royaume-Uni en 1998. Cette même année, il a été vendu à Pierangelo Masselli, en Italie, qui a poursuivi l'histoire remarquable de cette voiture en rallye avec des participations à la Mille Miglia en 2002 et en 2003. En 2012, on a pu voir ce Coupé aux Ferrari Racing Days et au Concours d'Élégance Hublot à Suzuka au Japon, puis il est retourné au Royaume-Uni en 2013, toujours via Talacrest. Cette 166 a ensuite connu quelques propriétaires supplémentaires

2nd Overall at the 1950 Targa Florio, and at least three 166 Inters: this Vignale-bodied Coupe, a Touring-bodied Coupe (0077S), and the Ghia-bodied Coupe (0049S) that Alfredo "Dino" Ferrari supposedly crashed into a factory wall.

Bernabei sold 0069S in 1951 to a French owner, who displayed it at the Cannes Concours d'Elegance and is rumoured to have entered it in the 1951 Liège-Sofia-Liège rally, as stated on the FIVA Identity Card. By 1959, this car had moved to the US, where it remained with playwright Fred Herdeen, until 1975. In 1976, it passed to Alvin Meyer of Modena Sports Cars in New York, who restored the 166 and reportedly entered it in the 1000 Miglia in 1984. Mr. Meyer retained this example until 1991, when it was sold by a bank to Forza Motorsport, which placed it with a New Zealand buyer for \$192,500.

Chassis 0069S then embarked upon a worldwide circuit, returning first to the US before attracting caretakers around the globe. It traveled to Zimbabwe in 1995, where it remained for three years before Talacrest shipped it to the UK in 1998. It was sold to Pierangelo Masselli in Italy that same year, and he continued the car's notable rallying history with entries in the 1000 Miglia in 2002 and 2003. In 2012, it appeared at Ferrari Racing Days and the Hublot Concours d'Elegance at Suzuka in Japan, before returning to the UK in 2013, again through Talacrest. This 166 then passed between a small number of owners before joining the consignor's collection in May 2022.

The consignor entrusted Ferrari specialists GTO Engineering with maintaining and preparing this 166 throughout his ownership, including his entries in the 1000 Miglia in 2023 and 2024. He finished 220th and 95th respectively in these events, each time with



LOT 76



Fred Herdeen driving 0069S along the streets of Long Island, NY, USA.

avant de rejoindre la collection du transitaire, en mai 2022.

Tant qu'elle était avec lui, le transitaire a confié aux spécialistes de Ferrari GTO Engineering l'entretien et la préparation de cette 166, y compris pour ses participations à la Mille Miglia en 2023 et en 2024. Il s'y est classé respectivement 220^e et 95^e. À chaque fois, la voiture s'était vu attribuer un coefficient exceptionnellement élevé de 1,70, l'un des plus hauts jamais attribués à un modèle de grand tourisme des années 1950. Le transitaire a également exposé avec une grande fierté cette élégante 166 lors du concours de Megève en 2025. Le Coupé a été accueilli avec une grande admiration et il a décroché le prix du « Best of the Show ».

Aujourd'hui, le châssis n° 0069S conserve son moteur V12 Colombo tipo 166 « matching numbers », comme en attestent des copies des archives de fabrication d'usine jointes au dossier. Entre ses origines avec Inico Bernabei et son pedigree lors des concours et d'événements longue distance d'époque, cette 166 représente un exemplaire très intéressant et particulièrement convaincant de la première génération de voitures de route produites par Ferrari. Une Inter des débuts, avec des moteurs « matching numbers », une carrosserie en bon état et un historique ancien authentique est un objet de plus en plus rare. C'est pourquoi cette élégante voiture mérite une attention particulière.



the event's exceptionally high coefficient of 1.70 – one of the highest available for any 1950s grand tourer. The consignor has also proudly displayed this distinguished 166 at the 2025 Megève concours, where it was received with great admiration and awarded Best of Show.

Today, chassis 0069S retains its all-important matching-numbers tipo 166 Colombo V-12 engine, per copies of factory build records on file. From its Inico Bernabei origins to its period concours and long-distance event history, this 166 represents a highly eligible and particularly compelling example of Ferrari's first generation of road cars. Surviving early Inters with matching-numbers engines, correct coachwork, and authentic early provenance are increasingly rare. This elegant example is worthy of close consideration.



1950 FERRARI 166 INTER COUPE

LOT 76

1979 PORSCHE 911 TURBO RUF BTR II CONVERSION

€250,000–€350,000

CHASSIS N°. 93A0070168
MOTEUR N° 6700185 /
BTR 34117

CHASSIS NO. 93A0070168
ENGINE NO. 6700185 /
BTR 34117

LEARN MORE

Cette Porsche 911 Turbo sortie d'usine en 1979 dans sa livrée Guards Red (rouge) est passé entre les mains d'Elite Sportwagen, l'importateur officiel de RUF en Suisse en juin 1992 pour une préparation conforme aux spécifications de la RUF BTR 3,4 litres, comme en attestent des factures d'époque et la documentation d'usine. La conversion comprenait la reconstruction du moteur six cylindres à plat de 3,3 litres original dans la configuration BTR II de 3,4 litres, qui s'est vu attribuer le numéro de moteur RUF BTR 34117, et le remplacement de la transmission originale à quatre vitesses par la boîte manuelle RUF à cinq vitesses avec différentiel à glissement limité. Les autres améliorations comprenaient un système de freinage de CTR avec contrôle manuel de la répartition du freinage, qui constitue l'une des caractéristiques emblématiques du programme BTR/CTR de l'époque.

La transformation de 1992 inclut un passage au banc de RUF le 13 juin 1992, qui fait état pour ce moteur BTR II ainsi construit d'une puissance de 402,5 hp (environ 397 ch) à 5 800 tr/min (et une pression de suralimentation de 3,5 bars), ce qui représentait une augmentation d'environ 100 ch par rapport à la puissance standard du modèle de 1979. Une lettre de l'usine signée par Alois Ruf en 1999 confirme la

Originally delivered as a 1979 Porsche 911 Turbo, this Guards Red example was upgraded in June 1992 by Elite Sportwagen, the official RUF importer for Switzerland, to full RUF BTR 3.4-liter specification, supported by period invoices and factory documentation. The conversion included rebuilding the original 3.3-liter flat-six to 3.4-liter BTR II specification, allocating the RUF engine no. BTR 34117, and replacing the original four-speed transmission with the RUF five-speed manual transmission with limited-slip differential. Further enhancements included the CTR braking system with manually adjustable brake-bias control, a hallmark of the period BTR/CTR program.

The 1992 upgrade includes a RUF dyno dated June 13, 1992 and records the newly built BTR II engine delivering 402.5 PS (approximately 397 bhp) at 5,800 rpm (3.5 bar of boost) – an increase of approximately 100 bhp over the standard 1979 specification. A factory letter from 1999, signed by Alois Ruf, confirms the car's configuration with its BTR motor, CTR-derived braking system, and distinctive four-pipe exhaust.

From 1992 to 1997, the car was maintained annually by the Swiss RUF importer. Through the late 1990s and early 2000s, it continued to

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Mise en définition RUF BTR II par l'importateur officiel de RUF pour la Suisse en 1992

Conversion documentée par une lettre d'usine indiquant le numéro RUF ZNS 1110

Moteur BTR II de 397 ch, boîte de vitesses à 5 rapports avec différentiel à glissement limité et freins de CTR

Entretien moteur complet effectué en avril 2024 par RUF Automobile pour un montant de 20 000 €

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres à plat turbo de 3 367 cm³

Injection mécanique Bosch K-Jetronic

397 ch à 5 800 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque ventilés aux 4 roues

Suspensions avant et arrière indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs

HIGHLIGHTS

Upgraded to RUF BTR II Specification by Official RUF Importer for Switzerland in 1992

Documented Conversion per Factory Letter Noting RUF No. ZNS 1110

Featuring BTR II Engine with 397 BHP, 5-Speed Gearbox with Limited-Slip Differential, and CTR Brakes

Engine-Out Service by RUF Automobile in April 2024
Totaling €20,000

SPECIFICATIONS

3,367 CC Single-Turbocharged Flat-6 Cylinder Engine

Bosch K-Jetronic Mechanical Fuel Injection

397 BHP at 5,800 RPM

5-Speed Manual Transaxle

4-Wheel Ventilated Disc Brakes

Front and Rear Independent Suspension with Coil Springs and Shock Absorbers





receive regular Porsche dealer servicing, before entering a period of light use with periodic maintenance. In April 2024, the car returned to RUF Automobile GmbH in Pfaffenhausen for an extensive engine-out overhaul totaling approximately €20,000 per invoices on file.

Inside, the car features 964 Carrera RS bucket seats, harnesses, RUF-pattern carpeting, updated instrumentation, a RUF steering wheel, and integrated roll bar. Externally, the BTR is distinguished by its signature four-pipe exhaust, revised front valance, and striking 17" RUF Speedline wheels, giving it the purposeful stance characteristic of RUF's turbocharged philosophy.

Accompanied by its original maintenance book, invoices, and correspondence – and showing just over 41,000 km since its RUF upgrades – this recently-overhauled BTR II stands as one of the most compelling and well-documented examples of RUF's legendary performance conversions.



configuration de la voiture : moteur de BTR, système de freinage dérivé de la CTR et échappement distinctif à quatre sorties.

Entre 1992 et 1997, la voiture a été entretenue chaque année par l'importateur suisse RUF. À la fin des années 1990 et au début des années 2000, elle a continué à bénéficier d'un entretien régulier en concession Porsche, avant d'entamer une période de faible utilisation et de révisions périodiques. En avril 2024, la voiture est retournée chez RUF Automobile GmbH à Pfaffenhausen pour une remise en état complète du moteur, pour un montant total d'environ 20 000 €, comme l'attestent les factures jointes au dossier.

À l'intérieur, cette Porsche est équipée de sièges baquets de 964 Carrera RS, de harnais, d'une moquette à motif RUF, d'une instrumentation modernisée, d'un volant RUF et d'un arceau de sécurité intégré. Extérieurement, cette BTR se distingue par son échappement distinctif à quatre sorties, son bouclier avant spécifique et ses spectaculaires jantes RUF Speedline de 17 pouces, une configuration qui lui offre l'allure déterminée caractéristique de l'esprit turbo de RUF.

Vendue avec son carnet d'entretien original, plusieurs factures ainsi qu'un dossier de correspondances, et affichant un peu plus de 41 000 km au compteur depuis sa préparation RUF, cette BTR II récemment révisée constitue l'un des exemplaires les plus convaincants et bien documentés de ces légendaires conversions performantes de RUF.



1979 PORSCHE 911 TURBO RUF BTR II CONVERSION

LOT 77

78

1973 ALFA ROMEO MONTREAL

€45,000–€75,000
sans réserve

CARROSSERIE PAR BERTONE
CHÂSSIS N° AR1428288

without reserve

COACHWORK BY BERTONE
CHASSIS NO. AR1428288

[LEARN MORE](#)

Présentée pour la première fois sous forme de concept car pour l'Exposition universelle de Montréal en 1967, l'Alfa Romeo Montreal était une GT 2+2 rapide, dessinée par Marcello Gandini, alors chez Bertone. Face à la réaction extrêmement positive du public devant ce concept, la société milanaise a décidé d'en produire une version de série. Différents détails, notamment le pare-brise incliné, les cache-phares à persiennes et les six aérations horizontales situées derrière les portes, mettent en valeur ce design résolument moderne.

Sur le plan mécanique, la Montreal est équipée d'un V8 de 2,6 litres qui remonte à l'incomparable Tipo 33 Stradale, et dispose d'une injection mécanique Spica ainsi que d'une lubrification à carter sec. Les chiffres de performance étaient notamment un temps de 0 à 100 km/h en 7,5 secondes et une vitesse de pointe de près de 220 km/h. Avec la crise pétrolière du milieu des années 1970, la production a été stoppée en 1977 après seulement 3 925 exemplaires construits.

La Montreal proposée ici occupe une place importante dans la collection du transitaire depuis une décennie. Précédemment située à Bergame, en Italie, cette Montreal arbore sa couleur d'origine, Bianco (blanc) avec un intérieur noir. Accompagnée de factures d'entretien et des précédents certificats d'immatriculation, la voiture affiche une présentation remarquable dans l'ensemble. Cette Montreal apportera une touche de sophistication à toute collection de voitures de sport européennes du milieu du siècle.

First shown as a concept car at the Montreal World's Fair in 1967, Alfa Romeo's Montreal was a fast, grand touring 2+2, designed by Bertone's Marcello Gandini. The public's overwhelmingly positive response to the concept car prompted the Milanese company to build a production version. Details, including the raked windshield, louvered headlight covers, and six horizontal vents behind the doors, highlight the modern design.

Mechanically, the Montreal sports a 2.6-liter V-8 that draws its lineage back to the unparalleled Tipo 33 Stradale, equipped with Spica mechanical fuel injection as well as dry sump lubrication. Performance figures included a 0–60 mph time of 7.5 seconds, and a 136 mph top speed. Due to the oil crisis of the mid-1970s, production ceased in 1977 after just 3,925 examples had been built.

The Montreal offered here has been a significant member of the consignor's collection for a decade. Previously domiciled in Bergamo, Italy, this Montreal is finished in the factory color of Bianco (White) with a black interior. Accompanied by maintenance receipts and previous registration records, the car is impressively presented throughout. This Montreal will make a sophisticated addition to any collection of mid-century European sports cars.

Certificat d'immatriculation italien
Italian registration certificate

À RETENIR

Représentante du design Bertone, l'un des plus beaux de l'époque
Rare modèle grand tourisme d'Alfa Romeo ; Seulement 3 925 exemplaires construits
Sortie d'usine couleur Bianco (blanc), intérieur noir

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 2 593 cm³, double arbre à cames en tête
Injection mécanique Spica
200 ch à 6 400 tr/min

HIGHLIGHTS

Exemplary Bertone Design, One of the Finest of the Era
Rare Grand Touring Alfa Romeo; One of Just 3,925 Examples Built
Factory-Finished in Bianco over Black

SPECIFICATIONS

2,593 CC DOHC V-8 Engine
Spica Mechanical Fuel Injection
200 BHP at 6,400 RPM



LOT 78

1922 HISPANO-SUIZA H6B « SPLENDID »

€350,000–€475,000

CARROSSERIE PAR CHAPRON

CHÂSSIS N° 10479

MOTEUR N° 300522

COACHWORK BY CHAPRON

CHASSIS NO. 10479

ENGINE NO. 300522

[LEARN MORE](#)

Le pilote Paul Bablot, agent d'Hispano-Suiza à Marseille, a fourni cette remarquable H6B à Michel Melchior, un banquier local, en 1922. En 1926, elle est achetée par M. Eduard Roche, de Salon-de-Provence, en France, qui la conservera pendant les dix années suivantes. Des recherches approfondies menées par l'actuel propriétaire aux côtés de Noëlle Chapron ont révélé que la carrosserie actuelle de la voiture remonte au milieu de la période pendant laquelle M. Roche en était propriétaire. En 1931, le châssis n° 10479 a été envoyé chez Chapron pour l'installation d'une nouvelle carrosserie. Le design aérien choisi, avec des toits ouvrants à l'avant et à l'arrière, a été baptisé, dans la nomenclature de Chapron, « Splendid ».

Cette H6B est restée dans le sud de la France pendant une grande partie de sa vie. En 1937, elle a été immatriculée au nom d'un Monégasque. Plus tard, elle est découverte par l'antiquaire Pierre Rolly, dont le fils pense qu'il l'a acquise auprès du petit-fils de l'aviateur Louis Blériot. Au milieu des années 1980, elle est partie pour le Royaume-Uni et se trouvait alors dans un état d'usure très prononcé. La voiture a passé quelque temps en Écosse, dans la célèbre collection de John Sword, avant d'être vendue aux enchères à Londres en mai 1994. L'acheteur

In 1922, this striking H6B was supplied by racing driver Paul Bablot, the Marseille agent for Hispano-Suiza, to Michel Melchior, a local banker. In 1926, it was purchased by M. Eduard Roche of Salon-de-Provence, France, who retained it for the next decade. Diligent research conducted by the current owner with Noëlle Chapron, has revealed that the car's current guise dates to the middle of M. Roche's ownership. In 1931, chassis 10479 was supplied to Chapron for new coachwork, resulting in an airy design with opening front and rear roofs – which in Chapron nomenclature was christened “Splendid.”

The H6B remained in southern France for much of its life; it was re-registered to a Monegasque in 1937, and later discovered by antique dealer Pierre Rolly, whose son believes he acquired it from the grandson of aviator Louis Blériot. In the mid-1980s, it departed for the UK in a much-worn state. The car resided for some time in the famed John Sword Collection in Scotland, before being sold at a London auction in May 1994. The buyer was marque enthusiast Jorge Fernandez, who initially shipped it to his home in Australia, then later selling it to Charles Morse in the US.

Certificat d'immatriculation autrichien

Austrian registration certificate

À RETENIR

Vendue initialement au pilote de course Paul Bablot

Carrosserie « Splendid » par Chapron, unique sur Hispano-Suiza

Restauration de haute qualité aux États-Unis remontant au début des années 2000

Visible dans la série télévisée *Genius: Picasso*

Plusieurs fois primée, notamment à Pebble Beach et au Concorso d'Eleganza Villa d'Este

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 6 597 cm³, arbre à cames en tête

Carburateur Solex inversé monocorps

135 ch à 2 500 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 3 rapports

Freins mécaniques à tambour servoassistés aux quatre roues

Essieu avant rigide avec ressorts à lames semi-elliptiques et amortisseurs

HIGHLIGHTS

Originally Sold to Racing Driver Paul Bablot

“Splendid” Coachwork Design by Chapron, Unique on Hispano-Suiza

High-Quality American Restoration Dating from the Early 2000s

Featured in the Television Series *Genius: Picasso*

Multiple Award Winner Including at Pebble Beach and Concorso d'Eleganza Villa d'Este

SPECIFICATIONS

6,597 CC SOHC Inline 6-Cylinder Engine

Single Solex Updraft Carburetor

135 HP at 2,500 RPM

3-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Servo-Assisted Mechanical Drum Brakes

Front Solid Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs and Shock Absorbers

Rear Live Axle with Semi-Elliptical Leaf Springs and Shock Absorbers



était l'amateur de la marque Jorge Fernandez. Celui-ci l'a d'abord expédiée chez lui, en Australie, puis l'a ensuite vendue à Charles Morse aux États-Unis.

M. Morse a confié cette voiture au Californien Alan Taylor pour une restauration complète. Peu après, en 2001, elle a décroché la deuxième place de sa catégorie au Concours d'Elegance® de Pebble Beach. De retour en Europe en 2004, cette Hispano est arrivée chez son propriétaire actuel en 2013. En 2016, elle a de nouveau été récompensée à Pebble Beach, illustrant que sa reconstruction avait résisté à l'épreuve du temps. Durant cette période, le moteur a été révisé et, à la demande du propriétaire, les roues de secours ont été retirées pour préserver la pureté des lignes de carrosserie.

Depuis, cette voiture a participé à de nombreux événements prestigieux, dont le Concorso d'Eleganza Villa d'Este en 2014, où elle a remporté le prix de la catégorie « Gatsby le magnifique ». Elle a également démontré ses capacités sur route avec de nombreux kilomètres parcourus lors de rallyes comme l'Ennstal-Classic.

Il convient de noter que, ces dernières années, cette Hispano a été sélectionnée et utilisée dans le film National Geographic *Genius: Picasso* avec Antonio Banderas. Cet exemplaire, qui associe l'héritage espagnol et l'art de la carrosserie française, s'est révélé le choix d'automobile idéal pour le projet. Utilisée pendant quatre mois, la voiture s'est bien comportée lors du tournage et apparaît à plusieurs reprises à l'écran.

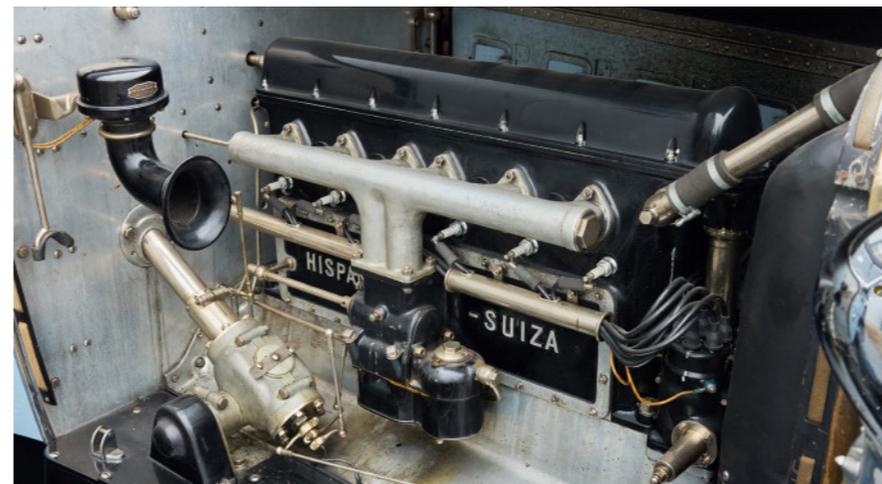
Noëlle Chapron affirme, dans le rapport joint au dossier, qu'il s'agit de l'unique carrosserie « Splendid » montée sur un châssis Hispano-Suiza. La voiture est également vendue avec une lettre d'une figure d'autorité concernant la marque Hispano-Suiza, feu Emilio Polo, relatant son histoire fascinante. Avec son importante documentation, ses capacités routières prouvées et un pedigree en concours remarquable, le terme « Splendid » est bien la seule façon de décrire cette voiture.

While under Mr. Morse's ownership, the car was sent to Alan Taylor in California for a ground-up restoration and was quickly awarded Second in Class at the Pebble Beach Concours d'Elegance® in 2001. Returning to Europe in 2004, the Hispano was acquired by its current owner in 2013. Demonstrating that its rebuild has stood the test of time, it was again awarded at Pebble Beach in 2016. Around this time, the engine was overhauled, and at the owner's discretion, the spare wheels were removed to preserve the purity of the body's lines.

Since then, the car has appeared at numerous prestigious events, including the Concorso d'Eleganza Villa d'Este in 2014, where it won the Great Gatsby class, while also demonstrating its capabilities on the road with extensive touring miles in rallies such as the Ennstal-Classic.

Interestingly, in the last few years the Hispano was selected for use in the National Geographic movie *Genius: Picasso* starring Antonio Banderas. This example's combination of Spanish heritage and French build proved to be the perfect automobile match for the project. Used over the course of four months, the car performed well during filming and is seen a number of times on screen.

Noëlle Chapron states this to be the sole example of the "Splendid" design to grace a Hispano-Suiza, according to her report on file. Accompanying the car is also a letter from Hispano-Suiza authority, the late Emilio Polo, regarding its fascinating history. With extensive documentation, proven touring capability, and a distinguished concours history, the only way to describe this car is splendid.



1922 HISPANO-SUIZA H6B « SPLENDID »

LOT 79

1971 ISO GRIFO SERIES II 7 LITRI « CAN-AM »

€450,000–€550,000

CARROSSERIE PAR BERTONE

CHÂSSIS N° 120 342

MOTEUR N° TO306CZU 1539

COACHWORK BY BERTONE

CHASSIS NO. 120 342

ENGINE NO. TO306CZU 1539

[LEARN MORE](#)

En 1968, au Salon de l'automobile de Genève, Iso a présenté une nouvelle version performante de son modèle Grifo, équipée d'un moteur de cylindrée beaucoup plus grande. Le directeur de la société, Piero Rivolta, avait commandé un V8 Chevrolet de sept litres, qu'il voulait utiliser en course de bateaux à moteur. Il décida toutefois rapidement de l'installer sous le capot de l'une des Grifo. Alors qu'il avait persuadé un client privilégié de signer un chèque pour cette voiture, les ingénieurs d'Iso ont commencé à modifier le châssis 201 pour qu'il puisse accueillir le gigantesque moteur big-block.

Le changement visuel le plus visible fut l'ajout d'une prise d'air fonctionnelle de type pagode, destinée à alimenter un carburateur quadruple corps. Avec son badge spécial « 7 Litri » sur les montants arrière, cette voiture, qui a rapidement été qualifiée de « super Grifo », a remporté un franc succès à Genève, et les commandes ont afflué. La 7-Litri est depuis devenue l'une des variantes de Grifo les plus recherchées. La production est ensuite passée au moteur 454 qui affiche une cylindrée encore plus élevée, avec 7,4 litres, en remplacement du précédent moteur 427. Ce modèle de Grifo, désigné IR-9 en interne, a été surnommé « Can-Am. ».

At the 1968 Geneva Motor Show, Iso introduced a new performance variant of the Grifo model with a much larger engine. Company director Piero Rivolta had ordered a seven-liter Chevrolet V-8 for his use in powerboat racing, but before long he decided to drop the motor into one of the Grifos. A preferred customer was persuaded to write a check for the proposed car, and Iso's engineers set about modifying chassis 201 to accommodate the mammoth big-block engine.

The most distinctive visual change was the addition of a functional pagoda-style hood scoop, which fed air to a four-barrel carburetor. Featuring a special "7 Litri" badge on the rear pillars, the so-called super Grifo was a smashing success at Geneva, prompting a rush of customer orders. The 7-Litri has since evolved into one of the most collectible Grifo variants, and later in production, an even larger 454 cid, 7.4-liter engine replaced the previous 427. This Grifo model, with an internal designation of IR-9, was dubbed the "Can-Am."

According to the Iso Registry, the Grifo offered here, chassis 120 342, is one of approximately 19 Series II Grifos equipped with the 7.4-liter Can-Am specification engine – the largest displacement engine that

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Rare version IR-9 Can-Am équipée du moteur V8 7,4 litres amélioré

Seulement 83 exemplaires de la Série II ont été construits, dont 23 sont équipés d'une boîte de vitesses à cinq rapports

La seule Grifo « Can-Am » vendue neuve en France, selon le registre Iso

vDocumentation historique comprenant une copie du dossier de construction de l'usine

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 7,4 litres

Carburateur inversé quadruple corps Rochester

390 ch à 4 600 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 5 rapports

Freins à disque hydrauliques aux 4 roues, freins arrière intérieurs

HIGHLIGHTS

Rarely Seen IR-9 Can-Am Version Featuring the Uprated 7.4-Liter V-8 Engine

One of Just 83 Series II Versions Built, and One of Approximately 23 Equipped with Five-Speed Gearbox

The Only Can-Am-Specification Grifo Sold New in France per Iso Registry

Accompanied by Historical File Including Copy of the Factory Build Record

SPECIFICATIONS

454 CID V-8 Engine

Single Rochester 4-Barrel Downdraft Carburetor

390 BHP at 4,600 RPM

5-Speed Manual Gearbox

4-Wheel Hydraulic Disc Brakes, Rear Inboard

Front Independent Suspension with Coil Springs

Rear De Dion Axle with Coil Springs





the factory ever installed in a Grifo – making the Can-Am the ultimate fulfillment of the car's original American-muscle mandate.

According to one account, 120 342 was originally sold in July 1971 to a sports car enthusiast in Strasbourg. The Iso had two additional French-based owners in the 1970s before being purchased in 1979 by a Bizzarrini owner and resident of Cahors, who would maintain ownership of the rare Iso for the next 29 years. In 2011, the Grifo received a refurbishment of the body and mechanicals, with further work to the brakes in 2016. The following year, the Grifo was acquired by the consignors, who returned its paint to blue, in accordance with the car's accompanying factory build record copy. Also included in its historical file is a copy of the Grifo Registry, 2019 condition report with valuation, correspondence, and historical notes.

Today, chassis 120 342 presents beautifully, a reflection of its many years of respectful care. It stands among the rarest and most powerful variants of Iso's most beloved model. This example's coupling of the 7.4-liter engine with its 5-speed manual gearbox, in conjunction with its timeless Bertone styling, makes it not only one of the rarest Grifos, but also one of the most satisfying grand tourers of its time.



Selon le registre Iso, la Grifo proposée ici, châssis numéro 120 342, est l'une des quelque 19 Grifo Série II équipées du moteur Can-Am de 7,4 litres, affichant la cylindrée la plus élevée jamais installée dans une Grifo par l'usine. La Can-Am est donc l'aboutissement du cahier des charges original, qui visait à produire la « muscle-car » américaine ultime.

La 120 342 aurait été initialement vendue en juillet 1971 à un passionné de voitures de sport situé à Strasbourg. Cette Iso a connu deux propriétaires supplémentaires en France dans les années 1970 avant d'être achetée en 1979 par un propriétaire de Bizzarrini habitant à Cahors. Celui-ci a conservé cette rare Iso pendant les 29 années suivantes. En 2011, elle a bénéficié d'une rénovation de la carrosserie et de la partie mécanique, et les freins ont fait l'objet de travaux supplémentaires en 2016. L'année suivante, cette Grifo a été acquise par le transitaires, qui l'a repeinte dans son bleu original, conformément à la copie du registre de fabrication qui accompagne la vente. Les documents historiques joints comprennent également une copie du Registre Grifo, le rapport d'état de 2019 (qui inclut une évaluation) des correspondances et des notes historiques.

Aujourd'hui, le châssis 120 342 affiche une superbe présentation qui témoigne de nombreuses années de soins méticuleux. Cette voiture constitue l'une des variantes les plus rares et puissantes du modèle le plus apprécié d'Iso. L'association du moteur 7,4 litres et de la boîte manuelle 5 rapports, ainsi que le style intemporel de Bertone, en font l'une des Grifo les plus rares, mais aussi l'une des grandes routières les plus accomplies de son époque.



1971 ISO GRIFO SERIES II 7 LITRI « CAN-AM »

LOT 80

1969 FORD MUSTANG MACH 1

€50,000–€80,000
sans réserve

CHÂSSIS N° 9R02S154044

without reserve

CHASSIS NO. 9R02S154044

[LEARN MORE](#)

Après le succès éblouissant de la Mustang, lancée par Ford en 1964, l'année-modèle 1969 a vu la première mise à jour de cette première génération. Le style agressif de la carrosserie était épaulé par différents choix de moteurs et de packs performance. La version la plus populaire était alors la Mach 1, modèle routier dont 72 458 exemplaires ont été produits cette année-là.

Fabriquée dans l'usine Ford de San Jose, en Californie, cette Mach 1 a été peinte dans la couleur New Lime métallisée et équipée d'un intérieur en vinyle noir. Elle est propulsée par le très convoité moteur S-code de 6,4 litres, associé à une boîte automatique à trois vitesses. D'après le document d'un précédent vendeur, qui est incluse avec la vente, elle était restée dans la région de Reno, dans le Nevada, depuis sa livraison initiale. Le transitaire a acheté cette Mach 1 vers 2019, au moment de son importation en Europe alors qu'elle était partiellement démontée et sa restauration inachevée. Depuis, elle a fait l'objet d'importants travaux de restauration et présente désormais un aspect intérieur comme extérieur de grande qualité.

Proposée avec des copies des documents d'importation ainsi qu'une description liée à une offre précédente, la mise aux enchères de cette Ford Mustang Mach 1 offre une rare occasion de connaître le frisson provoqué par une muscle car américaine de la fin des années 1960.

Following the unbridled success of Ford's Mustang, introduced in 1964, the first major redesign of the first-generation models was released for the 1969 model year. The aggressively styled body was supported by a range of engine options and performance packages, and the most popular was the street-focused Mach 1, with 72,458 examples built that year.

Completed at Ford's San Jose, California manufacturing plant, this Mach 1 was finished in New Lime Metallic over a black vinyl interior and equipped with the desirable S-code 390 cid engine, coupled to a three-speed automatic transmission. In a document on file, it was described by a previous seller as having been based in the Reno, Nevada area since new. The consignor purchased this Mach 1 circa 2019, when it was imported to Europe in a partially disassembled, unfinished state. It has since received significant restorative work and now presents very well, inside and out.

Today, the Mach 1 is a coveted collectible in its homeland, and is a much rarer sight on the European continent, cementing its status as a true exotic in its current environment. Offered with copies of import documents and a description from a previous offering, the presentation of this Ford Mustang Mach 1 at auction provides its next owner with a rare opportunity to experience the thrill of late-1960s American muscle-car motoring.



Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

L'une des versions les plus sportives de la Mustang classique

Exemplaire présent de longue date dans l'ouest des États-Unis

Finition attractive dans sa livrée d'usine New Lime métallisée

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur V8 6,4 litres

Carbureteur inversé quadruple corps

320 ch à 4 800 tr/min

HIGHLIGHTS

One of the Most Sporting Variants of All Classic Mustangs

Longtime US Western States Example

Attractively Finished in Its Factory-Delivered Color of New Lime Metallic

SPECIFICATIONS

390 CID V-8 Engine

Single 4-Barrel Downdraft Carburetor

320 BHP at 4,800 RPM

1938 DELAHAYE 135M CABRIOLET

€225,000–€325,000

CARROSSERIE PAR
CHAPRON

CHÂSSIS N° 48728

COACHWORK BY CHAPRON

CHASSIS NO. 48728

[LEARN MORE](#)

Dévoilée au public en 1935, la Delahaye 135 constituait un tournant audacieux pour ce vénérable constructeur français. La société se tournait alors vers davantage de sportivité avec ce nouveau modèle, un véritable pur-sang élégant, issu de la compétition, et qui venait couronner sa gamme. La 135 s'est imposée aussi bien sur route que sur circuit, remportant des victoires nettes aux 24 Heures du Mans et au Rallye de Monte-Carlo. Dans sa version routière, elle a servi de base à certains des designs de carrosserie les plus spectaculaires et magnifiques de l'époque. Habillées par le plus grand carrossier de France, les Delahaye 135 étaient prisées par des mécènes fortunés, passionnés de design haut de gamme et de performances impressionnantes.

Selon la correspondance provenant du Secrétaire général du Club Delahaye et jointe au dossier, ce bel exemplaire a d'abord appartenu à Georges Pinkensohn, qui habitait en France. Dans les années 1970, sa famille a vendu la voiture à Claude Liault, de La Chapelle-Saint-Laurent. M. Liault a conservé cette Delahaye pendant plus de 30 ans et l'a vendue en 2011 au transitaire. À cette époque, elle avait bénéficié à la fois de travaux esthétiques et mécaniques. Un document figurant dans le dossier résume les près de 90 000 € dépensés pour ce cabriolet. Aujourd'hui, cette Delahaye 135M ne laisse personne indifférent avec sa palette de couleurs, gris et beige. Elle offre une opportunité exceptionnelle d'acquérir l'une des automobiles françaises les plus captivantes et originales jamais construites.

Unveiled to the public in 1935, the Delahaye 135 marked a bold shift for the venerable French manufacturer. The firm embraced a sporting spirit with the new model – an elegant, competition-borne thoroughbred that would become the marque's crowning achievement. The 135 proved itself on both road and circuit, taking outright victories at the 24 Hours of Le Mans and the Monte Carlo Rally. In road-going form, it became a canvas for some of the most dramatic and beautiful coachbuilt designs of the era. Bodied by the leading carrosserie of France, Delahaye 135s were sought by wealthy patrons with a passion for high design and impressive performance.

According to correspondence on file from the Secretary General of the Delahaye Club, this handsome example was originally owned by French resident Georges Pinkensohn, whose family sold the car in the 1970s to Claude Liault of La Chapelle-Saint-Laurent. Mr. Liault kept the Delahaye for over 30 years, selling it in 2011 to the consignee. At that point, the car had benefited from both cosmetic and mechanical work, and a document on file summarizes the nearly €90,000 lavished upon the Cabriolet. Today, this Delahaye 135M makes a striking impression with its gray and beige color scheme, and offers an exciting opportunity to acquire one of the most captivating and exotic French automobiles ever built.

Certificat d'immatriculation français

French registration certificate

À RETENIR

Association parfaite des performances issues de la compétition et d'une élégante carrosserie signée Chapron

Près de 90 000 € de travaux mécaniques et esthétiques réalisés en 2011

Magnifique exemplaire de l'une des plus grandes automobiles françaises

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 6 cylindres en ligne de 3 557 cm³, arbre à cames en tête

110 ch à 3 850 tr/min

Boîte de vitesses Cotal à 4 rapports et présélecteur

HIGHLIGHTS

An Ideal Combination of Competition-Bred Performance and Elegant Chapron Coachwork

Benefits from Nearly €90,000 of Mechanical and Cosmetic Work Completed in 2011

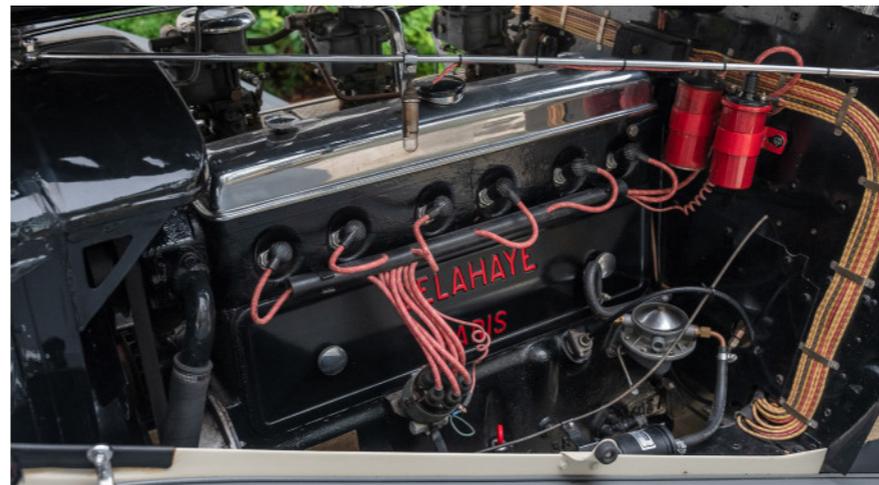
Gorgeous Example of One of the Greatest of All French Automobiles

SPECIFICATIONS

3,557 CC OHV Inline 6-Cylinder Engine

110 BHP at 3,850 RPM

4-Speed Cotal Pre-Selector Gearbox



1953 FIAT 1100 COUPÉ SPECIALE

€200,000–€250,000

CARROSSERIE PAR
ALLEMANO

CHÂSSIS N° 103*009452
MOTEUR N° 103.000*183221

COACHWORK BY ALLEMANO

CHASSIS NO. 103*009452
ENGINE NO. 103.000*183221

[LEARN MORE](#)

Lorsque Fiat a présenté sa nouvelle 1100/103 au Salon de l'Automobile de Genève, en 1953, les carrozzeri italiens ont profité de cette occasion pour réinterpréter la berline familiale moderne en lui appliquant leurs propres inspirations. Parmi les créations plus frappantes figuraient un cabriolet et un coupé créés par Giovanni Michelotti pour Carrozzeria Allemano. Les deux modèles ont été présentés pour la première fois au salon de l'automobile de Turin au cours du mois d'avril de cette même année.

Ils ont été salués par les commentateurs de l'époque pour leur originalité et leur raffinement. Auto Italiana les a ainsi décrits comme « deux magnifiques versions d'une belle et originale biplace construite sur la base de la Nuova 1100 de Fiat, avec une face avant très personnalisée et des lignes dessinées par Michelotti ». Une production en série de courte durée a suivi, avant qu'un design révisé de Michelotti lui succède en 1954. D'après les recherches, seuls deux coupés et quatre cabriolets ont été construits, et aujourd'hui, on ne compterait plus que deux cabriolets et ce coupé. Magnifiquement restaurée dans sa teinte d'époque Amaranto, associée à une sellerie beige, cette rare Fiat à carrosserie Allemano est proposée avec son passeport FIVA et son Certificato di Identità ASI (classification A3, 2021). Admise au Registro 1000 Miglia, elle peut également participer à ce célèbre événement italien. Élégant, influent et extrêmement rare, ce coupé Allemano Millecento représente l'essence même du design et de l'ingéniosité italiens des années d'après-guerre.

When Fiat introduced its new 1100/103 at the 1953 Geneva Motor Show, Italian carrozzeria seized upon the opportunity to reinterpret the modern family saloon with their own inspired designs. Among the most striking were a cabriolet and coupe created by Giovanni Michelotti for Carrozzeria Allemano, both debuting at the Torino Auto Show that April.

Praised in contemporary reports for their originality and refinement, Auto Italiana described them as “two magnificent versions of an original and beautiful two-seater based on Fiat’s Nuova 1100, with a very personalized front and lines styled by Michelotti.” A short production run followed before a revised Michelotti design succeeded it in 1954. Research indicates only two coupes and four cabriolets were built, with just two cabriolets and this coupe known to survive.

Beautifully restored in its period-correct Amaranto over beige upholstery, this rare Allemano-bodied Fiat is offered with FIVA Identity Card and ASI Certificato di Identità (A3 classification, 2021). Accepted by the 1000 Miglia Registro, it is also eligible for this celebrated Italian event. Elegant, influential, and exceedingly scarce, this Millecento Allemano Coupe represents the essence of postwar Italian design and ingenuity.

Certificat d'immatriculation italien
*Veuillez noter que ce véhicule est
immatriculé 009452.

Italian registration certificate
*Please note that this vehicle is
registered as 009452.

À RETENIR

Spectaculaire carrosserie
Allemano signée Giovanni
Michelotti

L'un des deux seuls coupés de ce
type ; considéré comme le seul
encore existant

Accompagné de certificats ASI,
FIVA et Registro 1000 Miglia

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 1
089 cm³ à soupapes en tête

50 ch à 5 400 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

HIGHLIGHTS

Striking Allemano Coachwork
Styled by Giovanni Michelotti

One of Only Two Such Coupes
Built and Thought to Be the Sole
Survivor

Accompanied by ASI, FIVA, and
1000 Miglia Registro Certificates

SPECIFICATIONS

1,089 CC OHV Inline 4-Cylinder
Engine

50 BHP at 5,400 RPM

4-Speed Manual Gearbox



1965 FIAT 500 F DECATHLON

€50,000–€70,000
sans réserve

DE LA COLLECTION
SPIAGGINA

CARROSSERIE PAR
SIBONA-BASANO

CHÂSSIS N° 806595

without reserve

FROM THE SPIAGGINA
COLLECTION

COACHWORK BY
SIBONA-BASANO

CHASSIS NO. 806595

[LEARN MORE](#)

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

Lancée en 1965, la Fiat 500 F constituait l'évolution la plus avancée de la populaire citadine italienne. Plus pratique et encore mieux conçue, elle préservait le charme essentiel qui avait fait de la 500 un symbole de la Dolce Vita. Son moteur bicylindre de 499 cm³ en position arrière renfermait la même fougue qui avait propulsé des générations d'Italiens pendant le boom de l'après-guerre.

Avec ses côtés dépourvus de portières, la Spiaggina « Decathlon » de Sibona-Basano, une création rare et imaginative du célèbre carrossier turinois fondé par Giovanni et Pietro Sibona ainsi que Walter Basano, transfuges de chez Ghia, constitue l'une des interprétations les plus intéressantes de la Fiat 500. Construite en très petite série, la Decathlon a troqué la carrosserie en acier de la 500 pour une structure légère en fibre de verre. Elle est également équipée de sièges en osier tressés à la main, d'un auvent amovible et d'aménagements minimalistes conçus pour une conduite estivale en toute quiétude.

Cet exemplaire particulier aurait été utilisé comme voiture de location sur l'île de Ponza, comme en témoignent les décalcomanies d'époque et les registres d'immatriculation italiens indiquant qu'elle a servi de véhicule « noleggjo » (à louer) en 1977. Récemment restaurée, elle offre désormais une présentation magnifique et transforme l'humble Fiat 500 en un ravissant véhicule pour des promenades en bord de mer qui rappelleront la vie insouciante sur la Riviera italienne dans les années 1960.

À RETENIR

Rare modèle carrossé par Sibona-Basano à partir de la vénérable plate-forme Fiat 500

Une réinterprétation fantaisiste de l'emblématique Fiat 500 Jolly

Modèle issu de la collection Spiaggina, qui célèbre l'automobile de la Dolce Vita

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 2 cylindres 499 cm³ soupapes en tête, refroidi par air

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

18 ch à 4 800 tr/min

Introduced in 1965, the Fiat 500 F represented the most refined evolution of Italy's beloved city car, offering greater practicality and improved engineering while preserving the essential charm that made the 500 a symbol of the dolce vita.

Among the most captivating interpretations of the Fiat 500 was the open-sided Sibona-Basano "Decathlon" Spiaggina, a rare and imaginative creation by the renowned Torino coachbuilder founded by former Ghia craftsmen Giovanni and Pietro Sibona and Walter Basano. Built in extremely limited numbers, the Decathlon replaced the 500's steel body with lightweight fiberglass coachwork, complemented by hand-woven wicker seats, a detachable canopy, and minimalist fittings designed for effortless summer motoring.

This particular example is believed to have served as a rental car on the island of Ponza, as evidenced by period decals and Italian registration records noting its use as a "noleggjo" (for hire) vehicle in 1977. Recently restored, it now presents beautifully and transforms the humble Fiat 500 into a delightful seaside runabout, evoking the carefree Riviera lifestyle of the 1960s.

HIGHLIGHTS

Rare Sibona-Basano Coachwork on the Venerable Fiat 500 Platform

A Whimsical Evolution of the Iconic Fiat 500 Jolly

Part of the Curated Spiaggina Collection, Celebrating La Dolce Vita Motoring

SPECIFICATIONS

499 CC OHV Air-Cooled, 2-Cylinder Engine

4-Speed Manual Gearbox

18 BHP at 4,800 RPM



1962 FIAT 1100 T2 SPIAGGETTA

€100,000–€180,000
sans réserve

DE LA COLLECTION
SPIAGGINA

CARROSSERIE PAR GHIA
CHÂSSIS N° 217C-033495

without reserve

FROM THE SPIAGGINA
COLLECTION

COACHWORK BY GHIA
CHASSIS NO. 217C-033495

LEARN MORE

Facture de vente
*Veuillez noter que ce véhicule
est proposé sans certificat
d'immatriculation.

Bill of Sale
*Please note that this vehicle is
offered without a registration
certificate.

À RETENIR

Voiture de plage Fiat unique et
exceptionnelle sortie des ateliers
de Carrozzeria Ghia

Inspiration puisée dans l'univers
du nautisme avec des sièges en
osier pouvant accueillir jusqu'à
huit personnes

Un exemplaire aussi à l'aise pour
parcourir la Côte à l'air libre que
pour participer à un concours
d'élégance

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne à
soupapes en tête de 1 221 cm³

45 ch à 5 000 tr/min

Boîte de vitesses manuelle à 4
rapports

HIGHLIGHTS

One-Off Fiat Beach Car by
Carrozzeria Ghia

Nautical-Inspired Design with
Wicker Seating for Up to Eight

An Ideal Riviera Runabout or
Distinctive Concours Entrant

SPECIFICATIONS

1,221 CC OHV Inline 4-Cylinder
Engine

45 BHP at 5,000 RPM

4-Speed Manual Gearbox

Le succès des sublimes Fiat 500 et 600 Jolly de Ghia a donné au carrossier turinois l'idée de créer d'autres spiaggine, ces élégantes voitures de plage découvrables conçues pour transporter les gens chics entre les villas du bord de mer, les yachts et les cafés, le long de la Côte méditerranéenne. Ces découvrables insouciantes, qui incarnaient parfaitement l'esprit de l'Italie d'après-guerre, ont souligné le talent de Ghia à produire des modèles charmants, élégants, créatifs et pratiques. L'exemplaire singulier proposé ici repose sur la plateforme polyvalente 1100 T2 de Fiat, qui a surtout servi de base pour des véhicules utilitaires légers, tels que des fourgonnettes et des minibus. Selon une copie du Certificato d'Origine de Carrozzeria Ghia, cette Spiaggetta (un terme signifiant « petite plage ») est un modèle unique construit en réponse à la commande n° 647. Fascinante expression du design italien du début des années 1960, elle est équipée de quadruples phares, d'une calandre décorative et de spectaculaires ailerons qui abritent les imposants feux verticaux, le tout étant coiffé d'un toit fixe à baldaquin. Jusqu'à huit personnes peuvent y prendre place grâce à une disposition astucieuse comprenant deux sièges avant et un espace arrière convivial composé d'une banquette dos à la route et d'une section courbée comparable à un petit salon. Les sièges en osier, qui conviennent parfaitement aux excursions sous le soleil, contrastent merveilleusement avec sa carrosserie bicolore bleu azur et blanche, soulignée par des détails chromés et des finitions en cordages rappelant l'univers du yachting. Cette charmante Ghia Spiaggetta est un témoignage singulier de la Dolce Vita.

The success of Ghia's delightful Fiat 500- and 600-based Jollies inspired the Torino coachbuilder to create other whimsical *spiaggine*, stylish open beach cars designed to ferry the fashionable between seaside villas, yachts, and cafés along the Mediterranean. These carefree runabouts perfectly embodied the spirit of postwar Italy, showcasing Ghia's flair for charm, creativity, and elegant utility.

The singular example offered here is based on Fiat's versatile 1100 T2 platform, most often seen underpinning light commercial vehicles such as vans and minibuses. According to a copy of the Carrozzeria Ghia Certificato d'Origine, this one-off *Spiaggetta* (meaning "little beach") was built under commission no. 647.

A captivating illustration of early 1960s Italian design, it features quad headlamps, a decorative grille, and dramatic tail fins housing tall vertical lamps beneath a fixed canopy roof. Seating for up to eight is cleverly arranged with twin front seats and a sociable rear compartment comprising a rear-facing bench and a curved, lounge-style section. Wicker seating, ideal for sun-drenched excursions, complements the nautical blue and white two-tone bodywork, accented by yacht-like chrome rails and rope details. The ultimate shoreside conveyance, equally at home beside a Riva Aquarama or gracing a concours lawn, this charming Ghia Spiaggetta is a singular expression of la dolce vita.



1974 FIAT 127A HOLIDAY

€35,000–€55,000
sans réserve

DE LA COLLECTION
SPIAGGINA

CARROSSERIE PAR
FRANCIS LOMBARDI

CHÂSSIS N° 0940124

without reserve

FROM THE SPIAGGINA
COLLECTION

COACHWORK BY
FRANCIS LOMBARDI

CHASSIS NO. 0940124

[LEARN MORE](#)

Certificat d'immatriculation italien

Italian registration certificate

À RETENIR

Rare version « Holiday » de la Fiat 127A carrossée par Francis Lombardi

Une variante unique de l'emblématique Fiat 500 Jolly ; restaurée en 2014

Modèle issu de la collection Spiaggina, qui célèbre l'automobile de la Dolce Vita

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur 4 cylindres en ligne de 903 cm³

Boîte de vitesses manuelle à 4 rapports

Traction avant

HIGHLIGHTS

Rare Francis Lombardi-Bodied "Holiday" Variant of the Fiat 127A

A Unique Evolution of the Iconic Fiat 500 Jolly; Restored in 2014

Part of the Curated Spiaggina Collection, Celebrating La Dolce Vita Motoring

SPECIFICATIONS

903 CC Inline 4-Cylinder Engine

4-Speed Manual Gearbox

Front-Wheel Drive

Dessinée par Francis Lombardi, la Fiat 127A Holiday est l'un des derniers modèles dédiés à l'étroit marché des véhicules purement axés sur les loisirs. Construite à partir de la nouvelle plateforme Fiat 127 conçue par Pio Manzù, elle s'inscrit dans les pas de la Fiat Jolly imaginée par Ghia et de la Fiat 600 Multipla Spiaggetta créée par Giovanni Michelotti pour Vignale. Elle présente toutefois une finition plus austère. Elle bénéficie d'une carrosserie anguleuse en fibre de verre et dépourvue de portières, comme la Holiday, qui est à la fois légère et résistante à la corrosion. Cette voiture comporte en outre quatre sièges individuels installés derrière un vaste pare-brise et sous un arceau de sécurité en acier, pour plus de sécurité. L'avant et l'arrière sont protégés par des pare-chocs tubulaires incurvés, et les feux arrière reproduisent ceux qui étaient montés sur la Lancia Stratos. Cette charmante Holiday, de couleur jaune vif associée à un intérieur blanc crème a été restaurée en 2014, comme l'indique une plaque fixée sur le seuil. Elle illustre parfaitement le glamour insouciant des automobiles de plage utilisées l'été, sur les bords de la Méditerranée, et y ajoute une touche résolument « seventies ». La Carrozzeria Francis Lombardi a malheureusement dû cesser ses activités peu de temps après le lancement de la production des modèles Holiday, et les exemples qui sont parvenus jusqu'à nous sont naturellement assez rares. Cette Fiat 127A Holiday est prête à faire la joie de son prochain propriétaire grâce à son charme italien et à son style inimitable.

The Francis Lombardi-designed Fiat 127A Holiday is one of the final models dedicated to the narrow market of purely leisure-focused design. Built atop the new Pio Manzù-designed Fiat 127 platform, it followed in the footsteps of the Ghia-designed Fiat Jolly and Fiat 600 Multipla Spiaggetta by Giovanni Michelotti for Vignale – albeit more austere in its details. The Holiday's doorless, angular fiberglass coachwork was both lightweight and corrosion resistant, and featured individual seating for four behind a substantial windshield and beneath a steel roll bar for safety. Bow and stern were protected by curved tubular bumpers, and the taillight units mimicked those seen on the Lancia Stratos.

This charming Holiday, finished in primary yellow over a cream-white interior and restored in 2014, according to a sill-mounted plaque, captures the carefree glamour of Mediterranean summer motoring with a decidedly 1970s flair. Carrozzeria Francis Lombardi was, unfortunately, forced to cease operations shortly after production of the Holiday models began, and surviving examples are understandably quite rare. This late-production example serves as a bookend, marking the inevitable decline of coachbuilt customization of production cars – particularly those created for niche and luxury purposes. This Fiat 127A Holiday stands ready to amuse its next owner with its Italian charm and inimitable style.





LOT 35 | 1938 TALBOT-LAGO T150-C-SS TEARDROP

CONDITIONS DE VENTE PARIS RETROMOBILE • ACHETER CHEZ CHRISTIE’S

CONDITIONS DE VENTE

Les présentes **Conditions** de vente et les « AVIS importants et explication des pratiques de catalogage » énoncent les **conditions** auxquelles nous proposons à la vente les **lots** indiqués dans ce catalogue. En vous enregistrant pour participer aux enchères et/ou en enchérissant lors d'une vente, vous acceptez les présentes **Conditions** de vente, aussi devez-vous les lire attentivement au préalable. Vous trouverez à la fin un glossaire expliquant la signification des mots et expressions apparaissant en caractères gras.

À moins d'agir en qualité de propriétaire du **lot** (symbole Δ), Christie's France SNC, 9 avenue Matignon 75008 Paris, France (et à laquelle il est fait référence par Christie's, 'nous', 'notre', 'nous-même' dans ces **Conditions** de vente) agit comme mandataire pour le **vendeur**. Cela signifie que nous fournissons des services au **vendeur** pour l'aider à vendre son **lot** et que Christie's vend le **lot** au nom et pour le compte du **vendeur**. Lorsque Christie's agit en tant que mandataire du **vendeur**, le contrat de vente créé par l'adjudication d'un **lot** en votre faveur est formé directement entre vous et le **vendeur**, et non entre vous et Christie's.

Les ventes de véhicules et de **lots** automobiles organisées dans le cadre de la vente aux enchères Rétromobile Paris sont réalisées par Christie's France SNC sous le nom commercial « Gooding Christie's ».

A • AVANT LA VENTE

1 • DESCRIPTION DES LOTS

- (a) Certains mots employés dans les **descriptions** du catalogue ont des significations particulières. De plus amples détails figurent à la page intitulée « AVIS importants et explications des pratiques de catalogage », qui fait partie intégrante des présentes **Conditions** de vente. Vous trouverez par ailleurs une explication des symboles utilisés dans la rubrique intitulée « Symboles employés dans le présent catalogue ».
- (b) La description de tout **lot** figurant au catalogue, tout **rapport de condition** et toute autre déclaration faite par nous (que ce soit verbalement ou par écrit) à propos d'un **lot**, et notamment à propos de sa nature ou de son **état**, du fabricant, de sa période, de ses matériaux, de ses dimensions approximatives, de ses caractéristiques techniques, son historique ou de sa **provenance**, sont des opinions que nous formulons et ne doivent pas être considérés comme des constats. Nous ne réalisons pas de recherches approfondies du type de celles menées par des historiens professionnels ou des universitaires. Les dimensions et les poids sont donnés à titre purement indicatif.

2 • NOTRE RESPONSABILITE CONCERNANT LA DESCRIPTION DES LOTS

Sous réserve de ce qui est expressément prévu à la Section E (Garanties) et sous réserve des dispositions prévues par la loi applicable, Christie's ne formule aucune déclaration ni ne consent aucune **garantie**, de quelque nature que ce soit, concernant la description de tout **lot** figurant au catalogue, ni celle figurant dans tout **rapport de condition** ou document de vente y afférent.

3 • ÉTAT DES LOTS

- (a) L'**état** des **lots** vendus dans nos ventes aux enchères peut varier considérablement en raison de facteurs tels que l'âge, une détérioration antérieure, une restauration, une réparation ou l'usure. Leur nature fait qu'ils seront rarement en parfait **état**. Les **lots** sont vendus « en l'**état** », c'est-à-dire tels quels, dans l'**état** dans lequel ils se trouvent au moment de la vente, sans aucune déclaration ou **garantie** ni engagement de responsabilité de quelque sorte que ce soit quant à leur **état** de la part de Christie's ou du **vendeur**.

- (b) Toute référence à l'**état** d'un **lot** dans une notice du catalogue ou dans un **rapport de condition** ne constituera pas une description exhaustive de l'**état**, et les images peuvent ne pas montrer un **lot** clairement. Les couleurs et les nuances peuvent sembler différentes sur papier ou à l'écran par rapport à la façon dont elles ressortent lors d'un examen physique. Des **rapports de condition** peuvent être disponibles pour vous aider à évaluer l'**état** d'un **lot**. Quand bien même des **rapports de condition** seraient fournis, ces **rapports de condition** contiennent notre opinion pour vous aider à évaluer l'**état** du **lot**, mais il se peut qu'ils ne mentionnent pas tous les défauts, vices intrinsèques, restaurations, altérations ou adaptations car les membres de notre personnel ne sont pas des restaurateurs ou des conservateurs professionnels. Ces **rapports de condition** ne sauraient remplacer l'examen d'un **lot** en personne ou la consultation de professionnels.

- (c) Les **rapports de condition** ne sont pas disponibles pour des **lots** véhicule, comme indiqué au paragraphe A7.

4 • EXPOSITION DES LOTS AVANT LA VENTE

- (a) Si vous prévoyez d'encherir sur un **lot**, il convient que vous l'inspectiez au préalable en personne ou par l'intermédiaire d'un représentant compétent afin de vous assurer que vous en acceptez la description et l'**état**. Nous vous recommandons de demander conseil à un restaurateur ou à un autre conseiller professionnel.
- (b) L'exposition précédant la vente est ouverte à tous et n'est soumise à aucun droit d'entrée pendant les dates et heures d'exposition publiées dans la page d'information de l'évènement dans le catalogue de la vente aux enchères et sur christies.com. Nos spécialistes pourront être disponibles pour répondre à vos questions, soit lors de l'exposition préalable à la vente, soit sur rendez-vous. Dans l'hypothèse où l'exposition n'est pas accessible en personne, l'exposition sera réalisée par voie dématérialisée depuis le site christies.com.
- (c) Pendant les heures de visite de l'exposition ou sur rendez-vous (selon le cas), vous avez la possibilité d'inspecter les **lots** avant d'encherir. Vous êtes encouragé à procéder, et à vous fier exclusivement, à votre propre inspection et examen indépendants de tout **lot** et de tous les éléments s'y rapportant avant de placer une enchère. Veuillez-vous référer aux informations publiées concernant l'évènement, pour connaître les heures de visite ainsi que les modalités de prise de rendez-vous. Si vous avez besoin d'un accès supplémentaire à un **lot** véhicule, par exemple pour le placer sur un pont élévateur ou effectuer une inspection mécanique plus approfondie, veuillez contacter un spécialiste Christie's chargé de la vente, afin de discuter des modalités.

5 • ESTIMATIONS

Les **estimations** sont fondées sur l'**état**, la rareté, la qualité et la **provenance** des **lots** et sur les prix récemment atteints aux enchères pour des biens similaires. Les **estimations** peuvent changer. Ni vous ni personne d'autre ne devez vous baser sur des **estimations** comme prévision ou **garantie** du prix de vente réel d'un **lot** ou de sa valeur à toute autre fin. Les **estimations** ne comprennent pas les **frais acheteur** ni aucune taxe ou frais applicables.

6 • RETRAIT

Christie's peut librement retirer un **lot** à tout moment avant la vente ou pendant la vente aux enchères. Cette décision de retrait n'engage en aucun cas notre responsabilité à votre égard.

7 • VEHICULES (AUTOMOBILE OU MOTO)

- (a) **Descriptions des lot** : Toutes déclarations, descriptions ou représentations d'un **lot** véhicule, écrites ou orales, où qu'elles soient faites, y compris les références au modèle, à la marque, au type, à la rareté, aux caractéristiques techniques, au caractère unique, à la **provenance**, à l'importance historique ou à l'**état**, sont fournies strictement à titre indicatif et ne sont pas des faits avérés, et ne sauraient en aucun cas être considérées comme créant ou constituant une quelconque représentation, **garantie** ou assurance, expresse ou implicite, de la part de Christie's ou du **vendeur**. Christie's ne fournit pas de **rapport de condition** pour ces **lots** véhicules. Tout document écrit ou visuel mis à disposition est uniquement fourni à titre d'information générale et ne doit en aucun cas être utilisé par un enchérisseur ou un acheteur à quelque fin que ce soit. En raison de leur âge, à leur historique et/ou de leur nature, la carrosserie, la peinture, le moteur ou d'autres pièces des véhicules proposés à la vente peuvent avoir fait l'objet d'une restauration, d'une réparation ou d'un remplacement. Dans certains cas, les véhicules ou certaines pièces peuvent ne pas être d'origine ou être composés de pièces provenant d'autres véhicules.

- (b) **Aptitude à la circulation / Conformité** : Nonobstant toute déclaration ou description orale ou écrite de quelque nature que ce soit concernant un **lot** véhicule, qu'elle soit faite par Christie's ou par le **vendeur**, ou en leur nom, y compris dans la description publiée du **lot**, tous les véhicules sont vendus « en l'état » et uniquement comme objet de collection. Les véhicules peuvent ne pas être adaptés à la circulation routière. Tout acheteur ayant l'intention d'utiliser un **lot** véhicule sur la voie publique est seul responsable de vérifier son aptitude à la circulation et de s'assurer de la conformité à toutes les exigences légales et réglementaires applicables, y compris celles relatives au titre de propriété, à l'immatriculation, à l'assurance, au contrôle des émissions et à la sécurité, le cas échéant. Tous les risques liés à cette conformité sont exclusivement à la charge de l'acheteur. Ni Christie's ni le **vendeur** ne peuvent être tenus responsables de la non-conformité d'un véhicule à ces exigences.

- (c) **Responsabilité de l'acheteur** : Les enchérisseurs sont seuls responsables d'inspecter le **lot** véhicule avant d'encherir et de s'assurer de l'**état**, l'importance, la valeur, la qualité, l'authenticité, la description (y compris la description publiée du **lot** véhicule), la **provenance** d'un **lot** véhicule et d'identifier toutes les réparations, restaurations ou pièces de

rechange et de vérifier leur exhaustivité et caractéristiques techniques, ainsi que la conformité du **lot** véhicule à toutes les lois ou réglementations applicables. Christie's n'a aucune obligation ni responsabilité, quant à la réalisation d'une inspection de quelque **lot** véhicule que ce soit avant la vente aux enchères. Étant donné que l'**état** et d'autres éléments potentiellement pertinents liés à un **lot** véhicule ne sont pas aisément déterminable, et que Christie's ne prétend pas posséder de connaissances ou d'expérience particulières pour déterminer l'**état** d'un **lot** véhicule et n'a pas d'obligation ou responsabilité d'effectuer les vérifications nécessaires pour obtenir ou vérifier ces informations, Christie's se fonde sur les informations fournies par le **vendeur**.

- (d) **Aucune garantie relative à l'état** : Christie's n'assume aucune obligation quant à la détermination de l'**état** de tout **lot** véhicule. Toute référence à l'**état**, aux restaurations, réparations, remplacements ou à l'état mécanique d'un **lot** véhicule, qu'elle figure dans la **description du catalogue**, des commentaires sur l'**état**, des avis en salle de vente, ou dans toute déclaration écrite ou orale faite par Christie's ou l'un de ses représentants, est fournie à titre d'information générale uniquement et constitue une opinion, et ne doivent pas être considérés comme des constats. Ces informations ne sauraient en aucun cas annuler, modifier ou déroger aux dispositions de la section E.2 (**Lots** véhicules - « En l'état ») ni à toute autre stipulation des présentes **Conditions** de vente. L'absence de toute mention relative à des réparations, dommages, pièces de rechange ou restaurations ne saurait être interprétée comme signifiant qu'aucun de ces éléments n'existe, et la mention de l'un de ces éléments ne saurait être interprétée comme excluant l'existence des autres.

- (e) **Documents relatifs au titre ou formalités d'immatriculation** : Christie's ne fait aucune déclaration et n'offre aucune **garantie** concernant l'existence de titres de propriété ou d'immatriculation existants pour quelque **lot** véhicule que ce soit. Les acheteurs sont seuls responsables de mener leurs propres investigations, y compris l'examen de tout titre de propriété ou document d'immatriculation (le cas échéant) fourni par le **vendeur** et mis à disposition, après anonymisation, avant la vente aux enchères. Christie's ne garantit pas, ne fait aucune déclaration ou **garantie** selon laquelle, tout titre de propriété ou d'immatriculation, en tout ou partie, satisfera aux exigences de quelque juridiction que ce soit. Tous ces documents sont fournis par le **vendeur**, et Christie's assume aucune responsabilité quant à leur exhaustivité, validité ou conformité, ni quant à la qualité ou la transférabilité du titre de propriété de tout **lot**. L'acheteur d'un **lot** véhicule est seul responsable du respect de toutes les exigences en matière d'immatriculation et de circulation routière, ainsi que de toutes les exigences applicables en matière d'importation ou d'exportation, comme indiqué plus en détail au paragraphe G6. Dès transfert du titre de propriété à l'acheteur, l'acheteur est responsable des modifications à apporter en temps voulu à l'immatriculation du **lot** véhicule acheté à sa destination finale. Christie's ne saurait être tenue responsable des retards subis par l'acheteur dans l'immatriculation du **lot** véhicule acheté auprès de toute juridiction compétente en raison d'informations manquantes, ni d'aucun coût, dépense, perte ou frais encourus par l'acheteur en raison de ce retard.

- (f) **Indivision** : un document officiel désignant le représentant de l'indivision, comme un pouvoir ou des lettres d'administration, une pièce d'identité de l'exécuteur testamentaire, ainsi que tout document permettant, le cas échéant, d'identifier les propriétaires membres de l'indivision ;
- (g) **Les agents/représentants** : Une pièce d'identité valide (comme pour les personnes physiques) ainsi qu'une lettre ou un document signé autorisant la personne à agir OU tout autre preuve valide de l'autorité de la personne (les cartes de visite ne sont pas acceptées comme des preuves suffisantes d'identité).

(b) Nous sommes également susceptibles de vous demander une référence financière et/ou un dépôt de **garantie** avant de vous autoriser à participer aux enchères. Pour toute question, veuillez contacter notre Service Client au

- (f) **Contrôles techniques** : Les enchérisseurs sont réputés avoir pris connaissance de toute documentation disponible relative à chaque **lot** véhicule, et notamment des contrôles techniques lorsqu'ils existent. Toutefois, certains **lots** de véhicules peuvent être proposés à la vente sans avoir été soumis à un contrôle technique, notamment en raison de leur ancienneté, de leur **état** de non-circulation ou de leur caractère destiné à la compétition. Les véhicules immatriculés à l'étranger sont proposés sans contrôle technique français. Il appartient au public de se renseigner sur l'existence et le contenu de ces contrôles techniques lors des visites précédant la vente.

B • INSCRIPTION À LA VENTE

1 • NOUVEAUX ENCHÉRISEURS

- (a) Si c'est la première fois que vous participez à une vente aux enchères de Christie's ou si vous êtes un enchérisseur déjà enregistré chez nous n'ayant rien acheté dans nos salles de vente au cours des deux dernières années, vous devez vous enregistrer au moins 48 heures avant une vente aux enchères pour nous laisser suffisamment de temps afin de procéder au traitement et à l'approbation de votre enregistrement. Nous pouvons décider, à notre seule discrétion, de refuser votre enregistrement en tant qu'enchérisseur. Il vous sera demandé ce qui suit :

- (i) *pour les personnes physiques* : pièce d'identité avec photo (permis de conduire, carte nationale d'identité ou passeport) et, si votre adresse actuelle ne figure pas sur votre pièce d'identité, un justificatif de domicile (par exemple, une facture d'eau ou d'électricité récente ou un relevé bancaire) ;
- (ii) *pour les sociétés* : votre certificat d'immatriculation (extrait Kbis) ou tout document équivalent indiquant votre nom et votre siège social ainsi que tout document pertinent mentionnant les administrateurs et les bénéficiaires effectifs ;
- (iii) *Fiducie* : acte constitutif de la fiducie ; tout autre document attestant de sa constitution ; ou l'extrait d'un registre public ainsi que les coordonnées de l'agent ou de son représentant (comme décrits plus bas) ;
- (iv) *Société de personnes ou association non dotée de la personnalité morale* : les statuts de la société ou de l'association ; ou une déclaration d'impôts ; ou une copie d'un extrait du registre pertinent ; ou une copie des comptes déposés à l'autorité de régulation ainsi que les coordonnées de l'agent ou de son représentant (comme décrits plus bas) ;
- (v) *Fondation, musée, et autres organismes sans but lucratif non constitués comme des trusts à but non lucratif* : une preuve écrite de la formation de l'entité ainsi que les coordonnées de l'agent ou de son représentant (comme décrits plus bas) ;
- (vi) *Indivision* : un document officiel désignant le représentant de l'indivision, comme un pouvoir ou des lettres d'administration, une pièce d'identité de l'exécuteur testamentaire, ainsi que tout document permettant, le cas échéant, d'identifier les propriétaires membres de l'indivision ;
- (vii) *Les agents/représentants* : Une pièce d'identité valide (comme pour les personnes physiques) ainsi qu'une lettre ou un document signé autorisant la personne à agir OU tout autre preuve valide de l'autorité de la personne (les cartes de visite ne sont pas acceptées comme des preuves suffisantes d'identité).

- (b) Nous sommes également susceptibles de vous demander une référence financière et/ou un dépôt de **garantie** avant de vous autoriser à participer aux enchères. Pour toute question, veuillez contacter notre Service Client au +33 (0)1 40 76 83 79.

2 • CLIENT EXISTANT

Nous sommes susceptibles de vous demander une pièce d'identité récente comme décrit au paragraphe B1(a) ci-dessus, une référence financière ou un dépôt de **garantie** avant de vous autoriser à participer aux enchères. Si vous n'avez rien acheté dans nos salles de vente au cours des deux dernières années ou si vous souhaitez dépenser davantage que les fois précédentes, veuillez contacter notre Département des enchères au +33 (0)1 40 76 84 13.

3 • SI VOUS NE NOUS FOURNISSEZ PAS LES DOCUMENTS DEMANDÉS

Si à notre seule discrétion, nous estimons que vous ne répondez pas à nos procédures d'identification et d'enregistrement des enchérisseurs, y compris, entre autres, les vérifications en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux et/ou contre le financement du terrorisme que nous sommes susceptibles de demander, nous pouvons refuser de vous enregistrer aux enchères et, si vous remportez une enchère, nous pouvons annuler le contrat de vente entre le **vendeur** et vous.

4 • ENCHÈRE POUR LE COMPTE D'UN TIERS

- (a) Si vous enchérissez pour le compte d'un tiers, ce tiers devra au préalable avoir effectué les formalités d'enregistrement mentionnées ci-dessus, avant que vous ne puissiez encherir pour son compte, et nous fournir un pouvoir signé vous autorisant à encherir en son nom.
- (b) Mandat occulte : Si vous enchérissez en tant qu'agent pour un mandat occulte (l'acheteur final) vous acceptez d'être tenu personnellement responsable de payer le **prix d'achat** et toutes autres sommes dues. En outre, vous garantissez que :

- (i) Vous avez effectué les démarches et vérifications nécessaires auprès de l'acheteur final conformément aux lois anti-blanchiment et vous garderez pendant une durée de cinq ans les documents et informations relatifs à ces recherches (y compris les originaux) ;
- (ii) Vous vous engagez, à notre demande, à rendre ces documents (y compris les originaux) et informations disponibles pour une inspection immédiate par un auditeur tiers indépendant si nous en formulons la demande écrite. Nous ne dévoilerons pas ces documents et informations à un tiers sauf, (1) si ces documents sont déjà dans le domaine public, (2) si cela est requis par la loi, (3) si cela est en accord avec les lois relatives à la lutte contre le blanchiment d'argent ;
- (iii) Les arrangements entre l'acheteur final et vous ne visent pas à faciliter l'évasion ou la fraude fiscale ; et
- (iv) A votre connaissance les fonds utilisés pour la vente ne représentent pas le fruit d'une activité criminelle ou qu'il n'y a pas d'enquête ouverte concernant votre mandant pour blanchiment d'argent, activités terroristes, ou toutes autres accusations concernant le blanchiment d'argent ;

5 • PARTICIPER À LA VENTE EN PERSONNE

Si vous souhaitez encherir en salle, vous devez vous enregistrer afin d'obtenir un numéro d'enchérisseur au moins 30 minutes avant le début de la vente. Vous pouvez vous

enregistrer en ligne sur www.christies.com ou en personne. Si vous souhaitez davantage de renseignements, merci de bien vouloir contacter notre Service Client au +33 (0)1 40 76 83 79.

6 • SERVICES/FACILITÉS D'ENCHÈRES

Les services d'enchères décrits ci-dessous sont des services offerts gracieusement aux clients de Christie's, qui n'est pas responsable des éventuelles erreurs (humaines ou autres), omissions ou pannes survenues dans le cadre de la fourniture de ces services.

- (a) **Enchères par téléphone**

Nous sommes à votre disposition pour organiser des enchères téléphoniques, sous réserve d'en avoir été informé par vous dans un délai minimum de 24 heures avant la vente et sous réserve de la disponibilité du personnel. Les enchères téléphoniques peuvent être faites en français ou en anglais. Nous vous informons que les enchères téléphoniques sont enregistrées. En acceptant de bénéficier de ce service, vous consentez à cet enregistrement et vous acceptez aussi que votre enchère soit émise conformément aux présentes **Conditions** de vente.

- (b) **Enchères par Internet sur Christie's LIVE**

Pour certaines ventes aux enchères, nous acceptons les enchères par Internet. Veuillez visiter https://www.christies.com/livebidding/index.aspx et cliquer sur l'icône « Bid Live » pour en savoir plus sur la façon de regarder et écouter une vente et encherir depuis votre ordinateur. Outre les présentes **Conditions** de vente, les enchères par Internet sont régies par les **conditions** d'utilisation de Christie's LIVE™ qui sont consultables sur www.christies.com.

- (c) **Ordres d'achat**

Vous trouverez un formulaire d'ordre d'achat à la fin de nos catalogues, dans tout bureau de Christie's ou en choisissant la vente et les **lots** en ligne sur www.christies.com. Nous devons recevoir votre formulaire d'ordre d'achat complété au moins 24 heures avant la vente. Les enchères doivent être placées dans la devise de la salle de vente. Le **commissaire-priseur** prendra des mesures raisonnables pour réaliser les ordres d'achat au meilleur prix, en tenant compte du **prix de réserve**. Si vous faites un ordre d'achat sur un **lot** qui n'a pas de **prix de réserve** et qu'il n'y a pas d'enchère supérieure à la votre, nous enchérirons pour votre compte à environ 50 % de l'**estimation** basse ou, si celle-ci est inférieure, au montant de votre enchère. Dans le cas où deux offres écrites étaient soumises au même prix, la priorité sera donnée à l'offre écrite reçue en premier.

C • PENDANT LA VENTE

1 • ADMISSION DANS LA SALLE DE VENTE

Nous sommes libres d'interdire l'entrée dans nos locaux à toute personne, de lui refuser l'autorisation de participer à une vente ou de rejeter toute enchère.

2 • PRIX DE RÉSERVE

Sauf indication contraire, tous les **lots** ont un **prix de réserve**. Les **lots** proposés sans **prix de réserve** sont identifiés par le symbole « » à côté du numéro du **lot** ou porte la mention « sans réserve ». Le **prix de réserve** ne peut pas être supérieur à l'**estimation** basse du **lot**.

3 • POUVOIR DISCRÉTIONNAIRE DU COMMISSAIRE-PRISEUR

Le **commissaire-priseur** assure la police de la vente et peut à son entière discrétion :

- (a) refuser une enchère ;
- (b) lancer des enchères descendantes ou ascendantes comme bon lui semble, ou changer l'ordre des **lots** ;
- (c) retirer un **lot** ;
- (d) diviser un **lot** ou combiner deux **lots** ou davantage ;
- (e) ouvrir ou continuer les enchères même une fois que le marteau est tombé ; et

- (f) en cas d'erreur ou de litige, et ce pendant ou après la vente aux enchères, poursuivre les enchères, déterminer l'adjudicataire, annuler la vente du **lot**, ou proposer et vendre à nouveau tout **lot**. Si un litige en rapport avec les enchères survient pendant ou après la vente, la décision du **commissaire-priseur** dans l'exercice de son pouvoir discrétionnaire est sans appel.

4 • ENCHÈRES

Le **commissaire-priseur** accepte les enchères :

- (a) des enchérisseurs présents dans la salle de vente ;
- (b) des enchérisseurs par téléphone et des enchérisseurs par Internet sur Christie's LIVE™ (comme indiqué ci-dessus en section B6) ; et
- (c) des ordres d'achat laissés par un enchérisseur avant la vente.

5 • ENCHÈRES POUR LE COMPTE DU VENDEUR

Le **commissaire-priseur** peut, à son entière discrétion, encherir pour le compte du **vendeur** à hauteur mais non à concurrence du montant du **prix de réserve**, en plaçant des enchères consécutives ou en plaçant des enchères en réponse à d'autres enchérisseurs. Le **commissaire-priseur** ne les signalera pas comme étant des enchères placées pour le **vendeur** et ne placera aucune enchère pour le **vendeur** au niveau du **prix de réserve** ou au-delà de ce dernier. Si des **lots** sont proposés sans **prix de réserve**, le **commissaire-priseur** décidera en règle générale d'ouvrir les enchères à 50 % de l'**estimation** basse du **lot**. A défaut d'enchères à ce niveau, le **commissaire-priseur** peut décider d'annoncer des enchères descendantes à son entière discrétion jusqu'à ce qu'une offre soit faite, puis poursuivre à la hausse à partir de ce montant. Au cas où il n'y aurait pas d'enchères sur un **lot**, le **commissaire-priseur** peut déclarer ledit **lot** inventu.

6 • PALIERS D'ENCHÈRES

Les enchères commencent généralement en dessous de l'**estimation** basse et augmentent par palier (les paliers d'enchères). Le **commissaire-priseur** décidera à son entière discrétion du niveau auquel les enchères doivent commencer et du niveau des paliers d'enchères. Les paliers d'enchères habituels sont indiqués à titre indicatif sur le formulaire d'ordre d'achat et à la fin de ce catalogue.

7 • CONVERSION DE DEVISES

La retransmission vidéo de la vente aux enchères (ainsi que Christie's LIVE) peut indiquer le montant des enchères dans des devises importantes, autres que l'euro. Toutes les conversions ainsi indiquées le sont pour votre information uniquement, et nous ne serons tenus par aucun des taux de change utilisés. Christie's n'est pas responsable des éventuelles erreurs (humaines ou autres), omissions ou pannes survenues dans le cadre de la fourniture de ces services.

8 • ADJUDICATIONS

À moins que le **commissaire-priseur** décide d’user de son pouvoir discrétionnaire tel qu'énoncé au paragraphe C3 ci-dessus, lorsque le marteau du **commissaire-priseur** tombe, et que l'adjudication est annoncée, cela veut dire que le **commissaire-priseur** a accepté la dernière enchère et qu'un contrat de vente est conclu entre le **vendeur** et l'adjudicataire. Nous émettons une facture uniquement à l'encherisseur inscrit qui a remporté l'adjudication. Si nous envoyons les factures par voie postale et/ou par courrier électronique après la vente, nous ne sommes aucunement tenus de vous faire savoir si vous avez remporté l'enchère. Si vous avez enchéri au moyen d'un ordre d'achat, vous devez nous contacter par téléphone ou en personne dès que possible après la vente pour connaître le sort de votre enchère et ainsi éviter d'avoir à payer des frais de stockage inutiles.

9 • LÉGISLATION EN VIGUEUR DANS LA SALLE DE VENTE

Vous convenez que, lors de votre participation à des enchères dans l'une de nos ventes, vous vous conformerez strictement à toutes les lois et réglementations locales en vigueur au moment de la vente applicables au site de vente concerné.

D • FRAIS ACHETEUR ET TAXES

1 • FRAIS ACHETEUR

Pour les ventes Gooding Christie's (y compris mais sans s’y limiter la vente Rétromobile Paris) en complément du **prix d'adjudication**, l'acheteur devra régler des **frais acheteurs** hors taxes, calculés comme suit :

- Pour des **lots véhicules** : 15 % H.T. du **prix d’adjudication** jusqu'à 200.000 € inclus, et 12,5 % H.T. de la portion du **prix d’adjudication** supérieure à 200.000 €.

- Pour les **lots** qui ne sont pas des véhicules : 25 % H.T du **prix d’adjudication**.

Les **frais acheteurs** sont payables en plus du **prix d'adjudication** ainsi que toutes taxes, droits ou autres frais applicables. Lorsque la TVA s'applique conformément à la réglementation française et européenne en vigueur, celle-ci sera facturée en plus des **frais acheteurs** et du **prix d'adjudication**. Des informations complémentaires figurent à la section D.2 (Régime de TVA et **conditions** d'exportation).

Certains **lots** peuvent être soumis à des frais supplémentaires et à des taxes spéciales, comme indiqué par les symboles figurant à côté du numéro du **lot** dans le catalogue et/ ou par les **avis en salle de vente** faits par le **commissaire-priseur** pendant la vente. Veuillez-vous reporter à la description du symbole à cet égard.

Les acheteurs sont tenus de se procurer leurs propres conseils fiscaux et juridiques indépendants si nécessaire.

2 • RÉGIME DE TVA ET CONDITION DE L'EXPORTATION

Les règles fiscales et douanières en vigueur en France seront appliquées par Christie's lors de la vente des **lots**. A titre d'illustration et sans pouvoir être exhaustif les principes suivants sont rappelés.

Chaque fois que possible, le régime de TVA sur la marge des biens d'occasion et des œuvres d'art, objets de collection ou d'antiquité est appliqué par Christie's. En application des règles françaises et européennes, la TVA sur la marge ne peut pas figurer sur la facture émise par Christie's et ne peut pas être récupérée par l'acheteur même lorsque ce dernier est un assujétti à la TVA.

Toutefois, en application de l'article 297 C du CGI, Christie's peut opter pour le régime général de la TVA c'est-à-dire que la TVA sera appliquée sur leur **prix d'achat** total sous réserve des exonérations accordées pour les livraisons intracommunautaires et les exportations. L'acquéreur qui aurait intérêt au régime général de TVA doit en informer Christie's afin que l'option puisse être matérialisée sur la facture qui sera remise à l'acquéreur.

En cas d’option pour le régime général de la TVA ou lorsque celui-ci s'applique de plein droit, la vente est réputée conclue aux **conditions « départ »** de sorte que la TVA française s’applique par principe.

Néanmoins, dans l'éventualité où l'acquéreur n'est pas assujétti à la TVA (cas des particuliers) et Christie's intervient directement ou indirectement dans l'expédition ou le transport du ou des **lot(s)** à destination d'un autre Etat membre de l'Union européenne, l'opération sera régularisée et la vente sera soumise à la TVA applicable dans l'Etat de destination.

De même, en cas d'exportation du **lot** acquis auprès de Christie's, conformément aux règles fiscales et douanières applicables, la vente pourra bénéficier d'une exonération de TVA. Il est à ce titre convenu que l'exportation du **lot** acquis devra intervenir dans les trois mois de la vente aux enchères.

L'acquéreur devra dans ce délai indiquer par écrit que le **lot** acquis est destiné à l'exportation et fournir une adresse de livraison en dehors de l'Union Européenne. Dans tous les cas l'acquéreur devra verser un montant égal à celui de la TVA qui serait à verser par Christie's en cas de non-exportation du **lot** dans le délai applicable. En cas d'exportation conforme aux règles fiscales et douanières en vigueur en France et sous réserve que Christie's soit en possession de la preuve d'exportation dans les délais requis, ce montant sera restitué à l'acquéreur.

Christie's facturera des frais de dossier pour le traitement des livraisons intracommunautaires et des exportations.

Pour toute information complémentaire relative aux mesures prises par Christie's, vous pouvez contacter notre Service Client au +33 (0)1 40 76 83 79. Il est recommandé aux acheteurs de consulter un conseiller spécialisé en la matière afin de lever toute ambiguïté relative à leur statut concernant la TVA.

3 • TAXE SUR LES VENTES EN CAS D'EXPORTATION AUX ETATS-UNIS

Pour les **lots** que Christie's expédie aux Etats-Unis, une taxe d'État ou taxe d'utilisation peut être due sur le **prix d'adjudication** ainsi que des **frais acheteur** et des frais d'expédition sur le **lot**, quelle que soit la nationalité ou la citoyenneté de l'acheteur.

Christie's est actuellement tenue de percevoir une taxe sur les ventes pour les **lots** qu'elle expédie vers l'État de New York. Le taux de taxe ainsi applicable sera déterminé au regard de l'État, du pays, du compte ou de la région où le **lot** sera expédié. Les adjudicataires qui réclament une exonération de la taxe sur les ventes sont tenus de fournir les documents appropriés à Christie's avant la libération du **lot**.

Pour les envois vers les Etats pour lesquels Christie's n'est pas tenue de percevoir une taxe sur les ventes, l'adjudicataire peut être tenu de verser une taxe d'utilisation aux autorités fiscales de cet Etat. Pour toute autre question, Christie's vous recommande de consulter votre propre conseiller fiscal indépendant.

E • GARANTIES

1 • GARANTIES DONNÉES PAR LE VENDEUR

Pour chaque **lot**, le **vendeur garanti** que :

- (a) Le **vendeur** est le propriétaire du **lot** ou l'un des copropriétaires du **lot** agissant avec la permission de tous les autres copropriétaires ou, si le **vendeur** n'est pas le propriétaire ou l'un des copropriétaires du **lot**, à la permission du propriétaire de vendre le **lot**, ou le droit de ce faire en vertu de la loi ; et

- (b) Le **vendeur** a le droit de transférer la propriété du **lot** à l'acheteur sans aucune restriction ou réclamation de qui que ce soit d'autre.

Si l'une quelconque des **garanties** ci-dessus s'avérait inexacte, la responsabilité du **vendeur** sera strictement limitée au **prix d'achat** (tel que défini au paragraphe F1(a) ci-dessous) acquitté par l'acheteur. Le **vendeur** ne sera pas responsable envers l'acheteur pour quelque raison que ce soit en cas de manques à gagner, de pertes d'activité, de pertes d'économies escomptées, de pertes d'opportunités ou d'intérêts, de coûts, de dommages, d'**autres dommages** ou de dépenses. Sauf stipulation contraire figurant ci-dessus et sous réserve des dispositions légales applicables, le **vendeur** ne donne aucune autre **garantie** eu égard au **lot**, et toutes les autres obligations imposées au **vendeur** susceptibles d'être intégrées à ces **Conditions** de vente sont expressément exclues.

2 • LOTS VEHICULES – « EN L'ETAT »

Tous les **lots** sont vendus « en l'état » et avec tous leurs défauts.

- (i) Sauf stipulation expresse figurant aux section E.1 et E.3, et à l'exception de toute responsabilité qui ne peut être exclue en vertu de la loi française, ni Christie's ni le **vendeur** ne font de déclaration ou ne donnent de **garantie**, expresse, implicite ou légale, en ce qui concerne tout **lot** véhicule. Sans limiter ce qui précède, ni Christie's ni le **vendeur** ne font de **garantie** quant à la qualité marchande, la conformité pour un usage particulier, l'exactitude, la précision ou la pertinence de toute description (y compris la description du **lot**), la performance, l'aptitude à la circulation, **état**, l'authenticité, la qualité, la **provenance**, l'âge, la rareté ou la pertinence historique de tout **lot**, ni quant à la conformité de tout **lot** aux lois, réglementations ou ordonnances, étiatiques ou étrangères de quelque nature que ce soit, ni Christie's ni le **vendeur** n'acceptent ni n'assument aucune responsabilité quant à ce qui précède.

- (ii) Toutes déclarations, écrites ou orales, descriptions, ou documents fournis par ou au nom de Christie's (y compris par l'un de ses employés, agent ou représentant) ou par le **vendeur**, quels que soient le moment et le moyen utilisés (y compris, mais sans s’y limiter, la **description du catalogue** des **lots**, annonces de vente aux enchères, publicités, communiqués de presse, **rapports de condition**, assurance, images, commentaires sur l'**état** , ou toute déclaration faite par le personnel de Christie's) sont fournies à titre d'information générale uniquement, ne représentent des opinions et non des déclarations de fait, et ne doivent pas être considérées comme constituant une **garantie** ou une prise en charge de responsabilité de la part de Christie's ou du **vendeur**.

Il vous est conseillé de mener vos propre investigations et examen indépendants des **lots** et êtes seul responsable de l'inspection des **lots** avant d'enchérir, ainsi que de vous assurer de l'**état**, exhaustivité, réparations ou restaurations.

- (i) notifier par écrit Christie's de votre réclamation dans les cinq (5) ans à compter de la date de la vente aux enchères, comportant les détails et toutes les preuves pertinentes d'une telle réclamation ; et

3 • GARANTIE D'AUTHENTICITE (LOTS VEHICULES)

Sous réserve des exclusions et limitations énoncées ci-après, Christie's consent, au titre des **lots** véhicules, une **garantie d'authenticité** limitée (la « **garantie d'authenticité** »).

Cette **garantie d'authenticité** limitée est définie comme suit : Christie's garantit, sous réserve des stipulations ci-dessous, que les informations figurant en **MAJUSCULES** à la première ligne de la première page de la **description du catalogue du lot** (« **intitulé du lot** ») d'un **lot** véhicule sont authentiques. La notion d'authenticité est définie dans le glossaire à la fin des présentes **Conditions** de vente.

Les **conditions** d'application de la **garantie d'authenticité** sont les suivantes :

- (a) La **garantie d'authenticité** est valable pour toute réclamation notifiée dans les cinq (5) ans à compter de la date de la vente.

- (b) Elle est donnée uniquement pour les informations apparaissant en caractères **MAJUSCULES** dans l'**intitulé du lot**. Elle ne s'applique à aucun autre élément que dans l'**intitulé du lot** même si ces informations figurent en caractères **MAJUSCULES**.

- (c) La **garantie d'authenticité** ne s'applique pas à tout **intitulé du lot** ou à toute partie d'**intitulé du lot** qui est formulé « **avec réserve** ». Le terme « **avec réserve** » signifie qu'une réserve est émise dans une **description du catalogue du lot** ou par l'emploi dans un **intitulé du lot** d'une déclaration « **avec réserve** », tel qu'expliqué plus en détail dans la rubrique « Avis importants et explication des pratiques de catalogage. Toute déclaration « **avec réserve** » exprime uniquement l'opinion de Christie's, et aucune **garantie d'authenticité** n'est accordée au titre de l'élément qualifié de l'**intitulé du lot**.

- (d) La **garantie d'authenticité** s'applique à l'**intitulé du lot** tel que modifié par des **avis en salle de vente**.

- (e) La **garantie d'authenticité** ne s'applique pas lorsque, postérieurement à la vente, l'opinion ou l'expertise généralement admise a évolué, entraînant un changement d'appréciation. Elle ne s'applique pas davantage lorsque l'**intitulé du lot** reflétait l'opinion généralement admise des experts à la date de la vente ou lorsque la description du **lot** attirait l'attention sur l'existence d'un conflit d'opinions.

- (f) La **garantie d'authenticité** ne s'applique pas lorsque l'authenticité de l'**intitulé du lot** ne peut être établie qu'au moyen d'un procédé scientifique, technique ou médico-légal qui, à la date de publication du catalogue, n'était pas disponible ou généralement admis, ou dont la mise en œuvre aurait été déraisonnablement coûteuse ou impraticable, ou encore était susceptible d'endommager le **lot** véhicule.

- (g) La **garantie d'authenticité** est formulée uniquement au bénéfice de l'acheteur initial, indiqué sur la facture du **lot** émise au moment de la vente et uniquement si, à la date de la réclamation, l'acheteur initial a été propriétaire de manière continue du **lot** et que le **lot** ne fait l'objet d'aucune réclamation, d'aucun intérêt ni d'aucune restriction par un tiers, et ne peut être transféré.

- (h) Afin de formuler une réclamation au titre de la **garantie d'authenticité**, vous devez :

- (i) notifier par écrit Christie's de votre réclamation dans les cinq (5) ans à compter de la date de la vente aux enchères, comportant les détails et toutes les preuves pertinentes d'une telle réclamation ;

- (ii) à la demande de Christie's, fournir les avis écrits de deux experts reconnus dans le domaine concerné, préalablement désignés d'un commun accord par vous et Christie's, confirmant que le **lot** véhicule, tel que décrit dans l'**intitulé du lot**, n'est pas authentique ; et

- (iii) restituer le **lot** à vos frais à Christie's, dans le même **état** que celui dans lequel il se trouvait au moment de la vente.

- (i) Votre seul et unique recours en cas de violation de la **garantie d'authenticité** consiste en la résolution de la vente et le remboursement du **prix d'achat** que vous avez acquitté. Christie's ne pourra, en aucun cas, être tenue de verser un montant supérieur audit **prix d'achat** et ne saurait être responsable de quelque perte de bénéfices ou d'activité, perte d'opportunité ou de valeur, économies escomptées, intérêts, coûts, d'**autres dommages** ou dépenses de quelque nature que ce soit.

4 • GARANTIES DONNEES PAR VOUS

- (a) Vous garantissez que les fonds servant au règlement ne proviennent pas d'une activité criminelle, y compris l'évasion fiscale, et que vous ne faites pas l'objet d'une enquête ni n'avez été accusé ou condamné pour blanchiment de capitaux, activités terroristes ou autres crimes.

- (b) Lorsque vous enchérissez en tant que mandataire pour le compte de tout acheteur final qui vous remettra les fonds avant que vous ne payez Christie's par le(s) **lot(s)**, vous garantissez que :

- (i) vous avez procédé aux vérifications appropriées à l'égard de l'acheteur final ou des acheteurs finaux et avez respecté toutes les lois applicables en matière de lutte contre le blanchiment de capitaux, contre le financement du terrorisme et en matière de sanctions ;

- (ii) vous nous communiquerez l'identité de l'acheteur final ou des acheteurs finaux (y compris des dirigeants et bénéficiaires effectifs de l'acheteur final ou des acheteurs finaux et de toute personne agissant pour son/leur compte) et sans délai, à notre demande, vous nous remettrez les documents permettant de vérifier leur identité ;

- (iii) les accords entre vous et l'acheteur final ou les acheteurs finaux concernant le **lot** ou autre n'ont pas pour effet de favoriser, en tout ou en partie, la délinquance fiscale ;

- (iv) vous ne savez pas, et n'avez aucune raison de suspecter que l'acheteur final ou les acheteurs finaux (ou ses/leurs dirigeants, bénéficiaires effectifs ou toute personne agissant pour son/leur compte) figurent sur une liste de sanctions, font l'objet d'une enquête ou sont accusés ou ont été condamnés pour des faits de blanchiment de capitaux, d'activités terroristes ou d'autres faits criminels, ou que les fonds servant au règlement proviennent d'une activité criminelle, y compris l'évasion fiscale ; et

- (ii) *Par carte de crédit* : Nous acceptons les principales cartes de crédit sous certaines **conditions**. Les détails des **conditions** et des restrictions applicables aux paiements par carte de crédit sont disponibles auprès de notre Service Post Sale, dont vous trouverez les coordonnées au paragraphe (e) ci-dessous.

Paiement : Si vous payez en utilisant une carte de crédit d'une région étrangère à la vente, le paiement peut entraîner des frais de transaction transfrontaliers selon le type de carte et de compte que vous détenez. Si vous pensez que cela peut vous concerner, merci de vérifier auprès de votre émetteur de carte de crédit avant d'effectuer le paiement. Nous nous réservons

déclarez avoir effectuées vis-à-vis de l'acheteur final et vous vous engagez à conserver les preuves de son identification et de ces vérifications pendant au moins 5 ans après la date de la transaction. Vous mettez cette documentation à disposition pour inspection immédiate à notre demande.

5 • EXCLUSION DE LA GARANTIE LEGALE DE CONFORMITE

Conformément à l'article L.321-11 du code de commerce, nous vous informons que les **lots** proposés lors de nos ventes aux enchères ne bénéficient pas de la garantie légale de conformité conformément à l'article L.217-2 du code de la consommation. Cette exclusion de **garantie** ne s'applique pas aux ventes aux enchères se déroulant exclusivement en ligne.

F • PAIEMENT

1 • COMMENT PAYER

- (a) Les ventes sont effectuées au comptant au moment où le marteau tombe pour l'adjudicataire. Vous devez donc immédiatement vous acquitter du **prix d'achat** global, qui comprend :

- (i) le **prix d'adjudication** ; et
- (ii) les **frais acheteur** ; et
- (iii) tout montant dû conformément au paragraphe D3 ci-dessus ; et
- (iv) toute taxe, tout produit, toute compensation ou TVA applicable.

Le paiement doit être reçu par Christie's au plus tard le septième jour calendrier qui suit le jour de la vente (la « **date d'échéance** »).

- (b) Nous n'acceptons le paiement que de la part de l'encherisseur enregistré. Une fois émise, nous ne pouvons pas changer le nom de l'acheteur sur une facture ou réémettre la facture à un nom différent. Vous devez payer immédiatement même si vous souhaitez exporter le **lot** et que vous avez besoin d'une autorisation d'exportation.

- (c) Vous devrez payer les **lots** achetés chez Christie's France dans la devise prévue sur votre facture, et selon l'un des modes décrits ci- dessous :

- (i) *Par virement bancaire* : Sur le compte 58 05 3990 101 – Christie's France SNC – Barclays Corporate France - 34/36 avenue de Friedland 75383 Paris cedex 08 Code BIC : BARCFRPC – IBAN : FR76 30588 00001 58053990 101 62.

- (ii) *Par carte de crédit* : Nous acceptons les principales cartes de crédit sous certaines **conditions**. Les détails des **conditions** et des restrictions applicables aux paiements par carte de crédit sont disponibles auprès de notre Service Post Sale, dont vous trouverez les coordonnées au paragraphe (e) ci-dessous.

Paiement : Si vous payez en utilisant une carte de crédit d'une région étrangère à la vente, le paiement peut entraîner des frais de transaction transfrontaliers selon le type de carte et de compte que vous détenez. Si vous pensez que cela peut vous concerner, merci de vérifier auprès de votre émetteur de carte de crédit avant d'effectuer le paiement. Nous nous réservons

le droit de vous facturer tous les frais de transaction ou de traitement que nous supportons lors du traitement de votre paiement. Veuillez noter que pour les ventes permettant la paiement en ligne, le paiement par carte de crédit ne sera pas admis pour certaines transactions.

- (iii) *En espèces* : Nous n'acceptons pas les paiements aux Caisses, uniques ou multiples, en espèces ou en équivalents d'espèces de plus de 1.000 € par acheteur et par vente si celui-ci est résident fiscal français (particulier ou personne morale) et de 7.500 € pour les résidents fiscaux étrangers, par acheteur et par an.

- (iv) *Par chèque de banque* : Vous devez les adresser à l'ordre de Christie's France SNC et nous fournir une attestation bancaire justifiant de l'identité du titulaire du compte dont provient le paiement. Nous pourrons émettre des **conditions** supplémentaires pour accepter ce type de paiement.

- (v) *Par chèque* : Vous devrez les adresser à l'ordre de Christie's France SNC. Tout paiement doit être effectué en euros.

- (d) Lors du paiement, vous devez mentionner le numéro de la vente, le numéro du **lot**, votre numéro de facture et votre numéro de client. Tous les paiements envoyés par courrier doivent être adressés à : Christie's France SNC, Département des Caisses, 9, Avenue Matignon, 75008 Paris.

- (e) Si vous souhaitez de plus amples informations, merci de contacter notre Service Post Sale au +33 (0)1 40 76 84 10.

2 • TRANSFERT DE PROPRIETE EN VOTRE FAVEUR

L'adjudication opère transfert de propriété en votre faveur. Toutefois, le **lot** acheté ne vous sera remis qu'au paiement intégral du **prix d'achat** du **lot**, sans préjudice aux stipulations des paragraphes F4 et F5.

3 •TRANSFERT DES RISQUES EN VOTRE FAVEUR

Les risques et la responsabilité liés au **lot** vous seront transférés dès le prononcé de l'adjudication, Le lorsque le marteau tombe.

4 • RECOURS POUR DEFAUT DE PAIEMENT

- (a) Conformément aux dispositions de l'article L.321-14 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le **lot** pourra être remis en vente, à la demande du **vendeur**, sur réitération des enchères de l'adjudicataire défaillant; si le **vendeur** ne formule pas sa demande dans un délai de trois mois à compter de l'adjudication, il donne à Christie's France SNC tout mandat pour agir en son nom et pour son compte à l'effet, au choix de Christie's France SNC, soit de poursuivre l'acheteur en annulation de la vente, soit de le poursuivre en exécution et paiement de ladite vente, en lui demandant en sus et dans les deux hypothèses tous dommages et intérêts, frais et autres sommes justifiées.

- (b) Par ailleurs, en cas de non-paiement intégral par l'adjudicataire à la **date d'échéance** de la facture, Christie's France SNC se réserve, à sa discrétion, de prendre les dispositions suivantes (ainsi que d'exercer l'application de notre droit détaillé au paragraphe F5 et de tout autre droit ou recours dont nous disposons par la loi) :

- (i) percevoir des intérêts sur la totalité des sommes dues et à compter d'une mise en demeure de régler les dites sommes au plus faible des deux taux suivants :

- Taux de base bancaire de la Barclay's majoré de six (6) points

- Taux d'intérêt légal majoré de quatre (4) points

- (ii) annuler la vente du **lot**. Si la vente du **lot** est annulée, Christie's peut revendre le **lot**, en vente publique ou de gré à gré selon les termes que nous estimerons nécessaires ou appropriés ; dans ce cas, l'adjudicataire défaillant devra régler à Christie's toute différence entre le **prix d'achat** et le produit résultant de la revente. L'adjudicataire défaillant devra également procéder au paiement de tous les coûts, dépenses, pertes, dommages et frais de justice que nous devons supporter, et toute perte financière sur la commission **vendeur** au moment de la revente ;

- (iii) remettre au **vendeur** toute somme payée à la suite des enchères par l'adjudicataire défaillant, auquel cas l'acquéreur reconnaît que Christie's sera subrogée dans les droits du **vendeur** pour poursuivre l'acheteur au titre de la somme ainsi payée ;

- (iv) tenir l'adjudicataire défaillant pour responsable pour le **prix d'achat** et entamer une procédure judiciaire à son encontre pour le recouvrement des sommes dues en principal, ainsi que des intérêts pour retard de paiement, frais légaux et tous autres frais ou dommages et intérêts selon les dispositions prévues par la loi ;

- (v) procéder à la compensation des sommes que Christie's France SNC et/ou toute société mère et/ou filiale et/ou apparentée exerçant sous une enseigne comprenant le nom « Christie's » pourrait devoir à l'acheteur, au titre de toute autre convention, avec les sommes demeurées impayées par l'acheteur ; révéler, à notre seule discrétion, votre identité et vos coordonnées au **vendeur** ;

- (vi) rejeter, lors de toute future vente aux enchères, toute offre faite par l'acheteur ou pour son compte ou obtenir un dépôt préalable de l'acheteur avant d'accepter ses enchères ;

- (vii) exercer tous les droits et entamer tous les recours appartenant aux créanciers gagistes sur tous les **lots** en sa possession appartenant à l'acheteur ;

- (ix) entamer toute procédure qu'elle jugera nécessaire ou adéquate ;

- (x) dans l'hypothèse où seront revendus les **lots** préalablement adjudgés dans les **conditions** du paragraphe ci-dessus (*réitération des enchères*), faire supporter au fol enchérisseur toute moins-value éventuelle par rapport au prix atteint lors de la première adjudication, de même que tous les coûts, dépenses, frais légaux et taxes, commissions de toutes sortes liées aux deux ventes ou devenus exigibles par suite du défaut de paiement y compris ceux énumérés au premier paragraphe ci-dessus (réitération des enchères).

- (xi) procéder à toute inscription de cet incident de paiement dans sa base de données après en avoir informé le **vendeur** concerné.

- (c) En cas de dette de l'adjudicataire envers Christie's, ou tout autre société du **Groupe Christie's**, ainsi qu'aux droits énoncés ci-dessus, nous pouvons utiliser n'importe quel montant que vous payez, y compris tout dépôt ou autre paiement partiel que vous nous avez fait, ou que nous vous devons, pour rembourser tout montant

que vous nous devez ou une autre société du **Groupe Christie's** pour toute transaction.

(d) Si vous avez payé en totalité après la **date d'échéance** et que nous choisissons d'accepter ce paiement, nous pourrions vous facturer/les coûts de stockage et de transport postérieurs à 15 jours après la date de la vente aux enchères conformément au paragraphe G ci-dessous.

5 • DROIT DE RETENTION

Si vous nous devez de l'argent ou que vous en devez à une autre société du **Groupe Christie's**, outre les droits énoncés en F4 ci-dessus, nous pouvons utiliser ou gérer votre **lot** que nous détenons ou qui est détenu par une autre société du **Groupe Christie's** de toute manière autorisée par la loi. Nous vous restituons les **lots** que vous nous aurez confiés uniquement après avoir reçu le complet paiement des sommes dont vous êtes débiteur envers nous ou toute autre société du **Groupe Christie's**. Toutefois, si nous le décidons, nous pouvons également vendre votre **lot** de toute manière autorisée par la loi que nous jugeons appropriée. Nous affecterons le produit de la vente au paiement de tout montant que vous nous devez et nous vous reverserons les produits en excès de ces sommes. Si le produit de la vente est insuffisant, vous devrez nous verser la différence entre le montant que nous avons perçu de la vente et celui que vous nous devez.

G • COLLECTE, ENLÈVEMENT ET STOCKAGE DES LOTS

1 • ENLEVEMENT DU SITE DE LA VENTE AUX ENCHÈRES

Immédiatement après la vente aux enchères, tous les **lots** seront retirés du lieu de la vente, aux risques et frais de l'acheteur, et transportés vers un entrepôt tiers désigné par Christie's (l'« **entrepôt** »). Des frais de manutention et de transport de 650 € H.T. par **lot** véhicule seront facturés pour ce service. L'adresse de l'entrepôt sera communiquée à l'acheteur avec la facture et les instructions de paiement. Le risque lié au **lot** est transféré à l'acheteur dès l'adjudication, conformément au paragraphe F.3, et l'acheteur supporte tous risques liés au transport et au stockage dans l'entrepôt.

2 • COLLECTE DEPUIS L'ENTREPOT

Après le paiement intégral et effectif du **prix d'achat**, majoré de toutes les taxes et frais applicables, (y compris les frais de manutention, les frais de stockage et toutes les taxes ou frais de douane applicables à la livraison), dû à Christie's, les **lots** peuvent être retirés du lieu de stockage à compter de la date indiquée dans la section « Informations importantes pour l'acheteur » à l'avant du catalogue de la vente aux enchères. Le retrait se fait uniquement sur rendez-vous, et l'acheteur doit prévenir le service après-vente de Christie's [postsale-paris@christies.com ou +33 01 40 76 84 10] au moins 24 heures à l'avance afin de fixer un rendez-vous.

3 • DATE LIMITE DE COLLECTE ET FRAIS STOCKAGE

Les **lots** qui n'auront pas été retirés dans l'entrepôt dans les 15 jours calendaires suivant la vente aux enchères feront l'objet de frais de stockage, comme indiqué dans les Avis importants ou notifié à l'acheteur. Cependant, vous ne pouvez pas retirer le **lot** tant que vous n'avez pas procédé au paiement intégral et effectif de tous les montants qui nous sont dus. Tous les frais de stockage doivent être payés en totalité avant la remise du **lot**. Pour les **lots** qui ne sont pas retirés dans les délais impartis, indiqués ci-dessus, nous

ou nos agents agréés pouvons, en plus de vous facturer les frais de stockage aux tarifs indiqués dans la section « Informations importantes pour les acheteurs » à l'avant du catalogue de la vente aux enchères, transférer le **lot** vers un autre lieu ou un entrepôt tiers, en vous facturant les frais de transport et les frais administratifs correspondants, et vous serez soumis aux **conditions** générales et aux frais standard de l'entrepôt tiers.

Si vous ne récupérez pas un **lot** dans un délai de 90 jours à compter de la date de la vente aux enchères, nous ou nos agents agréés pouvons vendre le **lot** de toute manière commercialement raisonnable que nous jugeons appropriée et autorisée par la loi. Aucune disposition du présent paragraphe ne vise à limiter nos droits en vertu du paragraphe F4.

4 • RESPONSABILITE DE L'ACHETEUR POUR LA COLLECTE ET LE TRANSPORT DES LOTS

L'acheteur est seul responsable de toutes les dispositions nécessaires à l'enlèvement et au transport du **lot** depuis l'entrepôt, y compris le respect de toutes les exigences applicables en matière d'importation, d'exportation, d'immatriculation, d'aptitude routière et de douane. Christie's peut fournir les coordonnées de transporteurs tiers ou d'agents en douane à titre indicatif uniquement, et Christie's décline toute responsabilité quant à leurs actes ou omissions. Christie's n'est pas responsable des retards d'enlèvement ou de dédouanement résultant : (a) du non-paiement par l'acheteur de toutes les sommes dues ; (b) des dispositions prises par l'acheteur pour le transport ; (c) des procédures douanières ou administratives, y compris les formalités d'admission temporaire ; ou (d) de toute exigence relative à une licence d'exportation, un passeport ou tout autre document.

5 • DOUANES ET RESTRICTIONS D'ADMISSION TEMPORAIRE

Lorsqu'un **lot** est soumis à un régime d'importation temporaire, à des droits de douane, à la TVA ou à toute autre obligation douanière, Christie's peut être tenue, en sa qualité de garant, de s'assurer de l'accomplissement des formalités douanières requises avant la remise du **lot**. Dans ce cas, le **lot** ne pourra être remis à l'acheteur ou à son transporteur qu'après confirmation par Christie's du respect de l'ensemble des exigences douanières applicables. Des instructions complémentaires seront communiquées à l'acheteur, le cas échéant.

6 • EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS

(a) Tout **lot** vendu aux enchères peut être soumis aux lois sur les exportations depuis le pays où il est vendu et aux restrictions d'importation d'autres pays. De nombreux pays exigent une déclaration d'exportation pour tout **lot** quittant leur territoire et/ou une déclaration d'importation au moment de l'entrée du **lot** dans le pays. Les lois locales peuvent vous empêcher d'importer un **lot** dans certains pays. Nous ne serons pas obligés d'annuler la vente ni de vous rembourser le **prix d'achat** si le **lot** ne peut être exporté, importé ou est saisi pour quelque raison que ce soit par une autorité gouvernementale. Il relève de votre responsabilité de déterminer et satisfaire les exigences législatives ou réglementaires relatives à l'exportation ou l'importation de tout **lot** que vous achetez.

(b) Avant d'enchéir, il vous appartient de vous faire conseiller et de respecter les exigences de toute loi ou règlementation s'appliquant en matière d'importation et d'exportation d'un quelconque **lot**. Si une autorisation vous est refusée ou si cela prend du temps d'en obtenir une, il vous faudra tout de même nous régler en

intégralité pour le **lot**. Nous pouvons éventuellement vous aider à demander les autorisations appropriées si vous nous en faites la demande et prenez en charge les frais y afférents. Cependant, nous ne pouvons vous en garantir l'obtention. Pour tout renseignement complémentaire, veuillez contacter notre Service Client au +33 (0)1 40 76 83 79.

(c) Vous êtes seul responsable du paiement de toute taxe, droits de douane, tarifs douaniers ou autres frais imposés par l'Etat, relatifs à l'exportation ou l'importation du **lot**. Si Christie's exporte ou importe le **lot** en votre nom et pour votre compte, et si Christie's s'acquie de toute taxe, droits de douane, tarifs douaniers ou autres frais imposés par l'Etat, vous acceptez de rembourser ce montant à Christie's.

(d) **Lots** d'espèces protégées

Les **lots** faits à partir de ou comprenant (quel qu'en soit le pourcentage) des espèces menacés d'extinction et autres espèces végétales ou animales protégées sont marqués par le symbole ~ dans le catalogue. Ces matières incluent, entre autres, l'ivoire, l'écaïlle de tortue, l'os de baleine, certaines espèces de corail, le bois de rose brésilien, les peaux de crocodile, d'alligator et d'autruche. Vous devez vérifier les lois et réglementations douanières qui s'appliquent avant d'enchéir sur tout **lot** contenant des matériaux d'origine végétale ou animale si vous envisagez d'exporter le **lot** hors du pays dans lequel le **lot** est vendu et de l'importer dans un autre pays car une licence peut être exigée. Dans certains cas, le **lot** ne peut être transporté qu'assorti d'une confirmation par un expert scientifique, à vos propres frais, de l'espèce et/ou de l'âge du spécimen concerné. Plusieurs pays ont imposé des restrictions sur le commerce de l'ivoire d'éléphant, qui inclut notamment i) l'interdiction totale d'importer de l'ivoire d'éléphant d'Afrique aux États-Unis et ii) la soumission à des mesures strictes relatives à l'importation, l'exportation et à la vente dans d'autres pays. Le Royaume-Uni et l'Union européenne ont tous deux mis en place des réglementations sur la vente, l'exportation et l'importation d'ivoire d'éléphant. Pour nos ventes à Paris, les **lots** constitués ou comprenant de l'ivoire d'éléphant sont marqués du symbole ∞ et avec leur certificat intracommunautaire obtenu avant la vente, ne peuvent être exportés qu'à l'intérieur de l'Union européenne. Ces **lots** ne peuvent être exportés hors de l'Union européenne que si l'acheteur est un musée ou si le **lot** est un instrument de musique. Les sacs à main contenant des éléments d'espèces menacées ou protégées sont marqués du symbole = et de plus amples informations sont disponibles au paragraphe L ci-dessous.

Nous ne serons pas tenus d'annuler votre achat et de rembourser le **prix d'achat** si votre **lot**, qui est fabriqué à partir d'espèces protégées ou qui en contient, ne peut pas être exporté, importé ou s'il est saisi pour une raison quelconque par une autorité. Il est de votre responsabilité de déterminer et de satisfaire aux exigences légales et réglementaires applicables relatives à l'exportation ou à l'importation de **lots** contenant ces matières protégées ou réglementées.

(e) **Lots** Véhicules. Christie's ne formule aucune déclaration ni ne consent aucune **garantie**, expresse ou implicite, quant à la possibilité d'exporter ou d'importer un **lot** véhicule dans quelque juridiction que ce soit. Les acheteurs sont seuls responsables de se renseigner et de s'assurer du respect de toute exigence en matière de permis, de mise en circulation et de conformité aux lois sur l'importation, l'exportation ou le transport, y compris celles concernant le titre de propriété, l'immatriculation, les émissions, l'assurance et l'équipement de sécurité. Il incombe

aux acheteurs de déterminer si un permis d'exportation ou toute autre licence est requis, d'obtenir et de payer les frais liés à ce permis ou à cette licence pour exporter un **lot** hors de l'Union européenne ou de toute autre juridiction, et pour l'importer dans le pays de destination. Christie's et le **vendeur** déclinent toute responsabilité en ce qui concerne ces permis ou le respect des règlements applicables.

En ce qui concerne tous les symboles et autres marquages mentionnés au paragraphe K, veuillez noter que les **lots** sont signalés par des symboles à titre indicatif, uniquement pour vous faciliter la consultation du catalogue, mais nous déclinons toute responsabilité en cas d'erreurs ou d'oublis.

H • NOTRE RESPONSABILITE ENVERS VOUS

(a) Sauf stipulation expresse figurant à la section E.3 (**garantie d'authenticité** limitée) et sous réserve des dispositions légales applicables, Christie's ne formule aucune déclaration ni ne consent aucune **garantie**, expresse ou implicite, de quelque nature que ce soit, à l'égard de tout **lot**. Christie's ne donne aucune **garantie** concernant toute déclaration faite ou information fournie par elle-même, ses représentants ou ses employés au sujet de quelque **lot** que ce soit. Sauf disposition législative d'ordre public contraire, toutes les **garanties** et autres **conditions** qui pourraient être intégrées à cet accord en vertu de la loi sont exclues.

Les **garanties** figurant à la section E.1 relèvent de la responsabilité du **vendeur** et ne nous engageant pas envers vous.

(b) Nous :

(i) ne sommes aucunement responsables envers vous pour quelque raison que ce soit (que ce soit pour rupture des présentes **Conditions** de vente ou pour toute autre question relative à votre achat d'un **lot** ou à une enchère), sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration de notre part ou autrement que tel qu'expressément énoncé dans les présentes **Conditions** de vente ; et

(ii) ne faisons aucune déclaration, ne donnons aucune **garantie**, ni n'assumons aucune responsabilité de quelque sorte que ce soit relativement à un **lot** concernant sa qualité marchande, son adaptation à une fin particulière, sa description, sa taille, ses caractéristiques techniques, sa qualité, son **état**, son attribution, son authenticité, sa rareté, son importance, son support, sa **provenance**, son historique d'exposition, sa documentation ou sa pertinence historique. Sous réserve de toute disposition impérative contraire du droit local, toute **garantie** de quelque sorte que ce soit est exclue du présent paragraphe.

(c) En particulier, veuillez noter que nos services d'ordres d'achat et d'enchères par téléphone, Christie's LIVE™, les **rapports de condition**, le convertisseur de devises et les écrans vidéo dans les salles de vente sont des services gratuits et que nous déclinons toute responsabilité à votre égard en cas d'erreurs (humaines ou autres), d'omissions ou de pannes de ces services.

(d) Nous n'avons aucune responsabilité envers qui que ce soit d'autre qu'un acheteur dans le cadre de l'achat d'un **lot**.

(e) Si, malgré les stipulations des paragraphes (a) à (d) ou E.3 ci-dessus, nous sommes jugés responsables envers vous pour quelque raison que ce soit, notre responsabilité sera limitée au montant du **prix d'achat** que vous

avez versé. Nous ne serons pas responsables envers vous en cas de manque à gagner ou de perte d'activité, de perte d'opportunités ou de valeur, de perte d'économies escomptées ou d'intérêts, de coûts, d'**autres dommages** ou de dépenses.

I • AUTRES STIPULATIONS

1 • ANNULER UNE VENTE

Outre les cas d'annulation prévus dans les présentes **Conditions** de vente, nous pouvons annuler la vente d'un **lot** si nous estimons raisonnablement que la réalisation de la transaction est, ou pourrait être, illicite ou que la vente engage notre responsabilité et celle du **vendeur** envers quelqu'un d'autre ou qu'elle est susceptible de nuire à notre réputation.

2 • ENREGISTREMENTS

Nous pouvons filmer et enregistrer toutes les ventes aux enchères. Toutes les informations personnelles ainsi collectées seront maintenues confidentielles. Christie's pourra utiliser ces données à caractère personnel pour satisfaire à ses obligations légales, et sauf opposition des personnes concernées, aux fins d'exercice de son activité et à des fins commerciales et de marketing. Si vous ne souhaitez pas être filmé, vous devez procéder à des enchères téléphoniques, ou nous délivrer un ordre d'achat, ou utiliser Christie's LIVE. Sauf si nous donnons notre accord écrit et préalable, vous n'êtes pas autorisé à filmer ni à enregistrer les ventes aux enchères.

3 • DROITS D'AUTEUR

Nous détenons les droits d'auteur sur l'ensemble des images, illustrations et documents écrits produits par ou pour nous concernant un **lot** (y compris le contenu de nos catalogues, sauf indication contraire). Vous ne pouvez pas les utiliser sans notre autorisation écrite préalable. Nous ne donnons aucune **garantie** que vous obtiendrez des droits d'auteur ou d'autres droits de reproduction sur le **lot**.

4 • AUTONOMIE DES STIPULATIONS

Si une partie quelconque de ces **Conditions** de vente est déclarée, par un tribunal quel qu'il soit, non valable, illégale ou inapplicable, il ne sera pas tenu compte de cette partie mais le reste des **Conditions** de vente restera pleinement valable dans toutes les limites autorisées par la loi.

5 • TRANSFERT DE VOS DROITS ET OBLIGATIONS

Vous ne pouvez consentir de sûreté ni transférer vos droits et responsabilités découlant de ces **Conditions** de vente et du contrat de vente sans notre accord écrit et préalable. Les stipulations de ces **Conditions** de vente s'appliquent à vos héritiers et successeurs, et à toute personne vous succédant dans vos droits.

6 • TRADUCTION

Si nous vous fournissons une traduction de ces **Conditions** de vente, la version française fera foi en cas de litige ou de désaccord lié à ou découlant des présentes.

7 • LOI INFORMATIQUE ET LIBERTÉ

Dans le cadre de ses activités de vente aux enchères et de vente de gré à gré, de marketing et de fourniture de services, et afin de gérer les restrictions d'enchéir ou de proposer des biens à la vente, Christie's est amenée à collecter des données à caractère personnel concernant le **vendeur** et

l'acheteur destinées aux sociétés du **Groupe Christie's**. Le **vendeur** et l'acheteur disposent d'un droit d'accès, de rectification et de suppression des données à caractère personnel les concernant, qu'ils pourront exercer en s'adressant à leur interlocuteur habituel chez Christie's France SNC. Christie's pourra utiliser ces données à caractère personnel pour satisfaire à ses obligations légales, et aux fins d'exercice de son activité, et notamment, sauf opposition des personnes concernées, à des fins d'opérations commerciales et de marketing.

Dès lors que la réglementation impose d'effectuer une déclaration ou de demander une autorisation pour la mise en vente ou le transport d'un objet, les autorités compétentes requièrent de Christie's la communication de vos coordonnées et de votre facture (en ce compris toutes données personnelles).

Si vous êtes résident de Californie, vous pouvez consulter une copie de notre déclaration sur le *California Consumer Privacy Act* à https://www.christies.com/about-us/contact/ccpa.

8 • RENONCIATION

Aucune omission ou aucun retard dans l'exercice de ses droits et recours par Christie's, prévus par les présentes **Conditions** de vente, n'emporte renonciation à ces droits ou recours, ni n'empêche l'exercice ultérieur de ces droits ou recours, ou de tout autre droit ou recours. L'exercice ponctuel ou partiel d'un droit ou recours n'emporte pas d'interdiction ni de limitation d'aucune sorte d'exercer pleinement ce droit ou recours, ou tout autre droit ou recours.

9 • LOI APPLICABLE ET COMPETENCE JURIDICTIONNELLE

Les présentes **Conditions** de Vente, ainsi que tout litige contractuel ou non contractuel découlant des présentes **Conditions** de Vente, ou s'y rapportant, seront régis par la loi française. Avant que l'un de nous n'engage une procédure judiciaire au fond (sauf dans les rares cas où un désaccord, un litige ou une réclamation est lié(e) à une action en justice intentée par un tiers et que ce litige peut être joint à cette procédure) et si nous en convenons ensemble, nous tenterons de régler le litige par une médiation avec un médiateur inscrit auprès d'un centre de médiation reconnu et jugé acceptable pour chacun de nous. Si le litige n'est pas résé par la médiation, vous acceptez que le litige soit soumis et tranché exclusivement devant les tribunaux civils français ; toutefois, nous aurons le droit d'engager un recours contre vous devant toute autre juridiction compétente. En application des stipulations de l'article L321-17 du Code de commerce, il est rappelé que les actions en responsabilité civile engagées à l'occasion des ventes volontaires de meubles aux enchères publiques se prescrivent par 5 ans à compter de l'adjudication.

11 • TRESORS NATIONAUX – BIENS CULTURELS

Des certificats d'exportation pourront être nécessaires pour certains achats. L'Etat français à la faculté de refuser d'accorder un certificat d'exportation si le **lot** est réputé être un trésor national. Nous n'assumons aucune responsabilité du fait des décisions administratives de refus de certificat pouvant être prises, et la demande d'un certificat d'exportation ou de tout autre document administratif n'affecte pas l'obligation de paiement immédiat de l'acheteur ni le droit de Christie's de percevoir des intérêts en cas de paiement tardif. Si l'acheteur demande à Christie's d'effectuer les formalités en vue de l'obtention d'un certificat d'exportation pour son compte, Christie's pourra lui facturer ses débours et ses frais liés à ce service. Christie's n'aura pas à rembourser ces sommes en cas de refus dudit certificat ou de tout autre document administratif. La non-obtention d'un certificat ne peut en aucun cas justifier un retard de paiement ou l'annulation de la vente de la part de l'acheteur. Sous présentes ci-dessus, de manière non exhaustive, les catégories d'œuvres ou objets d'art accompagnés de leur seuil de valeur respectif au-dessus duquel un Certificat de bien culturel (dit CBC ou « passerouil ») peut être requis pour que l'objet puisse sortir du territoire français. Le seuil indiqué est celui requis pour une demande de sortie du territoire européen, dans le cas où ce dernier diffère du premier seuil.

Veuillez noter que certains seuils ont changé au 1er janvier 2021.
- Véhicules de plus de 75 ans d'âge 50 000 €

12 • INFORMATIONS CONTENUES SUR WWW.CHRISTIES.COM

Les détails de tous les **lots** vendus par nous, y compris les **descriptions du catalogue** et les prix, peuvent être rapportés sur www.christies.com. Les totaux de vente correspondent au **prix d'adjudication** plus les **frais acheteur** et ne tiennent pas compte des coûts, frais de financement ou de l'application des crédits des acheteurs ou des **vendeurs**. Nous ne sommes malheureusement pas en mesure d'accéder aux demandes de suppression de ces détails de www.christies.com.

J • GLOSSAIRE

authentique : un exemplaire véritable, et non une copie, une contrefaçon ou une fabrication délimitée, d'un véhicule d'un fabricant ou d'un modèle déterminé, ou fabriqué au cours d'une période déterminée, lorsque le **lot** véhicule est décrit comme tel dans l'**intitulé du lot**.

autres dommages : tout dommage particulier, consécutif, accessoire, direct ou indirect de quelque nature que ce soit ou tout dommage inclus dans la signification de «particulier», «consécutif», «direct», «indirect», ou «accessoire» en vertu du droit local.

avec réserve : a la signification qui lui est attribuée au paragraphe E.3 et la déclarations « **avec réserve** » applicables aux **descriptions du catalogue** et aux intitulés des **lots** sont précisées dans la rubrique « Avis importants et explication des pratiques de catalogue ».

avis en salle de vente : un avis écrit affiché près du **lot** dans la salle de vente et sur www.christies.com, qui est également lu aux enchérisseurs potentiels par téléphone et notifié aux clients qui ont laissé des ordres d'achat, ou une annonce faite par le **commissaire-priseur** soit au début de la vente, soit avant la mise aux enchères d'un **lot** particulier.

commissaire-priseur : le **commissaire-priseur** individuel et/ ou Christie's.

date d'échéance : a la signification qui lui est attribuée au paragraphe F1(a).

description du catalogue : la description d'un **lot** dans le catalogue de la vente aux enchères, éventuellement modifiée par des **avis en salle de vente**.

estimation : la fourchette de prix indiquée dans le catalogue ou dans tout **avis en salle de vente** dans laquelle nous pensons qu'un **lot** pourrait se vendre. L'**estimation** basse désigne le chiffre le moins élevé de la fourchette et **estimation** haute désigne le chiffre le plus élevé. L'**estimation** moyenne correspond au milieu entre les deux.

état : l'état physique d'un **lot**.

frais acheteur : les frais que paie l'acheteur à Christie's en plus du **prix d'adjudication**.

garantie : une affirmation ou déclaration dans laquelle la personne qui en est l'auteur garantit que les faits qui y sont exposés sont exacts.

garantie d'authenticité : la **garantie d'authenticité** limitée, applicable uniquement aux **intitulés des lots**, telle que prévue à la section E.3 des présentes **Conditions** de vente.

Groupe Christie's : Christie's International Plc, ses filiales et d'autres sociétés au sein de son groupe d'entreprises, y compris mais sans s'y limiter, Christie's France SNC et Gooding & Compagny, LLC.

intitulé du lot : à la signification qui lui est attribuée au paragraphe E.3.

lot : un article à mettre aux enchères (ou plusieurs articles à mettre aux enchères de manière groupée).

MAJUSCULES : désigne un mot ou un passage dont toutes les lettres sont en MAJUSCULES.

prix d'achat : a la signification qui lui est attribuée au paragraphe F1(a).

prix de réserve : le montant confidentiel en dessous duquel nous ne vendrons pas un **lot**.

prix d'adjudication : le montant hors taxes de l'enchère la plus élevée que le **commissaire-priseur** accepte pour la vente d'un **lot**.

provenance : l'historique de propriété d'un **lot**.

rapport de condition : déclaration faite par nous par écrit à propos d'un **lot**, et notamment à propos de sa nature ou de son **état**.

vendeur : le propriétaire d'un **lot** ; il peut s'agir soit de **Christie's**, soit d'un autre propriétaire pour lequel **Christie's** agit en qualité de mandataire.

K • SYMBOLES EMPLOYÉS DANS NOS CATALOGUES

La signification des mots en caractères gras dans la présente section se trouve à la fin de la rubrique du catalogue **intitulée** « **Conditions** de vente »

- **Lot** transféré après la vente dans un entrepôt extérieur.
 - Christie's a un intérêt financier direct sur le **lot**. Pour plus d'informations, voir les Avis importants dans les **Conditions** de vente.

- ♦ **Christie's** a accordé une garantie de prix minimal et a un intérêt financier direct sur ce **lot**. Christie's a financé tout ou partie de cet intérêt par l'intermédiaire d'un tiers. Ces tiers pourraient bénéficier d'un avantage financier si un **lot** garanti est vendu. Pour plus d'informations, voir les Avis importants dans les **Conditions** de vente.

Δ Propriété de **Christie's** ou d'une autre société du **Groupe Christie's** en tout ou en partie.

◆♦ Christie's ou une autre société du **Groupe Christie's** est propriétaire de ce **lot** en tout ou partie et a financé tout ou partie de cet intérêt par l'intermédiaire d'un tiers. Ces tiers pourraient bénéficier d'un avantage financier en cas de vente d'un **lot** garanti. Pour plus d'informations, voir les **Avis** importants dans les **Conditions** de vente.

⚓ Le **vendeur** de ce **lot** est l'un des collaborateurs de **Christie's**.

⊞ Une partie qui a un intérêt direct ou indirect dans le **lot** qui peut avoir connaissance du **prix de réserve** du **lot** ou d'autres informations importantes est autorisée à enchérir sur le **lot**.

• **Lot** proposé sans **prix de réserve**.

~ **Lot** comprenant des matières provenant d'espèces menacées qui pourraient entraîner des restrictions à l'exportation. Voir le paragraphe H2 des **Conditions** de vente.

≡ **Lot** de sacs à main comprenant des matières provenant d'espèces menacées qui pourraient entraîner des restrictions à l'exportation. Voir le paragraphe H2 des **Conditions** de vente.

⊗ **Lot** contenant de l'ivoire d'éléphant. Voir le paragraphe H2 des **Conditions** de vente.

⚡ **Lot** comprenant des matières provenant d'espèces menacées qui est affiché pour présentation uniquement et non destiné à la vente. Voir le paragraphe H2(h) des **Conditions** de vente.

+ La TVA au taux de 20% sera due sur le total du **prix d'adjudication** et des **frais acheteur** (sauf application du régime des ventes à distance intracommunautaires – l'intervention de Christie's dans l'expédition ou le transport du **lot** dans un autre Etat membre de l'UE peut avoir un impact sur le traitement TVA de votre achat). Il sera remboursé à l'acheteur sur présentation d'une preuve d'exportation du **lot** hors de l'Union européenne dans le délai légal. Pour plus d'informations, voir la Section D.2. « Régime de TVA et **condition** de l'exportation » ci-dessus.

○ Le **lot** est une œuvre d'art, un objet de collection ou une antiquité. La TVA au taux de 5,5% sera due sur le total du **prix d'adjudication** et des **frais acheteur** (sauf application du régime des ventes à distance intracommunautaires – l'intervention de Christie's dans l'expédition ou le transport du **lot** dans un autre Etat membre de l'UE peut avoir un impact sur le traitement TVA de votre achat). Il sera remboursé à l'acheteur sur présentation d'une preuve d'exportation du **lot** hors de l'Union européenne dans le délai légal. Pour plus d'informations, voir la Section D.2. « Régime de TVA et **condition** de l'exportation » ci-dessus.

++ Le **lot** est un livre. La TVA au taux de 5,5% sera due sur le total du **prix d'adjudication** et des **frais acheteur** (sauf application du régime des ventes à distance intracommunautaires – l'intervention de Christie's dans l'expédition ou le transport du **lot** dans un autre Etat membre de l'UE peut avoir un impact sur le traitement TVA de votre achat). Il sera remboursé à l'acheteur sur présentation d'une preuve d'exportation du **lot** hors de l'Union européenne dans le délai légal. Pour plus d'informations, voir la Section D.2. « Régime de TVA et **condition** de l'exportation » ci-dessus.

└ Le **lot** est un nouveau moyen de transport soumis au régime général de la TVA. Le taux général français de la TVA (20%) sera dû sur le total du **prix d'adjudication** et des **frais acheteur**. La transaction est exemptée de TVA en cas de livraisons de biens intracommunautaire. De plus,

les exportations de marchandises doivent être effectuées dans les 90 jours suivant la date de vente afin de garantir le remboursement de la TVA.

⌋ Veuillez noter que ce **lot** est placé sous le régime de l'admission temporaire. Il est soumis à des droits de douane (et éventuellement des taxes parafiscales). Leur montant est déterminé sur la base d'un pourcentage du **prix d'adjudication** final. L'acheteur doit contacter les équipes Post Sales, avant la vente pour obtenir une estimation des droits de douane. Si, le **lot** est réexporté en dehors de l'Union européenne, l'acheteur ne sera pas tenu de payer les droits de douane. Si l'acheteur collecte en personne le **lot** ou si le **lot** est livré en France ou dans un autre Etat membre de l'Union européenne, l'acheteur devra s'acquitter des droits d'importation.

Veuillez noter que les **lots** sont signalés par des symboles à titre indicatif, uniquement pour faciliter à l'acheteur la consultation du catalogue dans le cadre de ses diligences. Ni Christie's ni le vendeur ne sauraient être tenus responsables de toute erreur ou omission relative aux informations fournies aux présentes, ainsi que cela est précisé plus en détail dans les présentes Conditions de vente.

AVIS IMPORTANTS ET EXPLICATION DES PRATIQUES DE CATALOGAGE

AVIS IMPORTANTS

Δ **Biens propriété de Christie's en partie ou en totalité** :

De temps à autre, Christie's ou une autre société du **Groupe Christie's** peut proposer un **lot** dont elle est propriétaire en tout ou en partie. Ce **lot** est identifié dans le catalogue par le symbole Δ à côté du numéro du **lot**.

◊ **Garanties de Prix Minimal** :

Parfois, Christie's détient un intérêt financier direct dans le résultat de la vente de certains **lots** consignés pour la vente. C'est généralement le cas lorsqu'elle a garanti au **vendeur** que quel que soit le résultat de la vente, le **vendeur** recevra un prix de vente minimal pour son œuvre. Il s'agit d'une garantie de prix minimal. Lorsque Christie's détient tel intérêt financier, nous identifions ces **lots** par le symbole ◊ à côté du numéro du **lot**.

◆♦ **Garanties de Tiers/Enchères irrévocables** :

Lorsque Christie's a fourni une garantie de prix minimal, elle risque d'encourir une perte, qui peut être significative, si le **lot** ne se vend pas. Par conséquent, Christie's choisit parfois de partager ce risque avec un tiers qui accepte avant la vente au enchères de placer une enchère écrite irrévocable sur le **lot**. S'il n'y a pas d'autre enchère plus élevée, le tiers s'engage à acheter le **lot** au niveau de son enchère écrite irrévocable. Ce faisant, le tiers assume tout ou partie du risque que le **lot** ne soit pas vendu. Les **lots** qui font l'objet d'un accord de garantie de tiers sont identifiés par le symbole ◆♦.

Dans la plupart des cas, Christie's indemnise le tiers en échange de l'acceptation de ce risque. Lorsque le tiers est l'adjudicataire, sa rémunération est basée sur une commission de financement fixe. Si le tiers n'est pas l'adjudicataire, la rémunération peut être soit basée sur une redevance fixe, soit sur un montant calculé par rapport au **prix d'adjudication** final. Le tiers peut également placer une enchère sur le **lot** supérieure à l'enchère écrite irrévocable.

Nous imposons aux tiers garants de divulguer à toute personne qu'ils conseillent leur intérêt financier dans tous les **lots** qu'ils garantissent. Toutefois, pour dissiper tout doute, si vous êtes conseillé par un mandataire ou que vous enchérissez par l'intermédiaire d'un mandataire sur un **lot** identifié comme

faisant l'objet d'une **garantie** de tiers, vous devez toujours demander à votre mandataire de confirmer s'il détient ou non un intérêt financier à l'égard du **lot**.

▲♦ **Bien propriété de Christie's en tout ou partie et Garantie de Tiers / Enchères Irrévocable** :

Lorsque Christie's ou une autre société du **Groupe Christie's** est propriétaire en tout ou partie d'un **lot** et que celui-ci ne se vend pas, Christie's risque de subir une perte. Christie's peut donc choisir de partager ce risque avec un tiers, qui accepte contractuellement, avant la vente au enchères, de placer une enchère écrite irrévocable sur le **lot**. Ce **lot** est identifié dans les **Conditions** de vente par le symbole ▲♦.

Lorsque le tiers est l'adjudicataire du **lot**, il ne recevra pas d'indemnité en contrepartie de l'acceptation de ce risque. Si le tiers n'est pas l'adjudicataire du **lot**, Christie's peut l'indemniser. Le tiers est tenu par Christie's de divulguer à toute personne qu'il conseille son intérêt financier dans tout **lot** dans lequel Christie's a un intérêt financier. Si vous êtes conseillé par un agent ou si vous enchérissez par son intermédiaire sur un **lot** dans lequel Christie's a un intérêt financier et qui fait l'objet d'une enchère écrite contractuelle, vous devez toujours demander à votre agent de confirmer s'il a ou non un intérêt financier en relation avec le **lot**.

⊞ **Enchères par les parties détenant un intérêt**

Lorsqu'une partie qui a un intérêt direct ou indirect dans le **lot** qui peut avoir connaissance du **prix de réserve** du **lot** ou d'autres informations importantes est autorisée à enchérir sur le **lot**, nous marquerons le **lot** par le symbole ⊞. Cet intérêt peut comprendre les bénéficiaires d'une succession qui ont consigné le **lot** ou un copropriétaire d'un **lot**. Toute partie intéressée qui devient adjudicataire d'un **lot** doit se conformer aux **Conditions** de vente de Christie's, y compris le paiement intégral des **frais acheteur** sur le **lot** majoré des taxes applicables.

Notifications post-catalogue

Dans certains cas, après la publication du catalogue, Christie's peut conclure un accord ou prendre connaissance d'ordres d'achat qui auraient nécessité un symbole dans le catalogue. Dans ces cas-là, une annonce sera faite avant la vente du **lot**.

Autres accords

Christie's peut conclure d'autres accords n'impliquant pas d'enchères. Il s'agit notamment d'accords par lesquels Christie's a donné au **vendeur** une avance sur le produit de la vente du **lot** ou Christie's a partagé le risque d'une **garantie** avec un partenaire sans que le partenaire soit tenu de déposer une enchère écrite irrévocable ou de participer autrement à la vente au enchères du **lot**. Étant donné que ces accords ne sont pas liés au processus d'enchères, ils ne sont pas marqués par un symbole dans le catalogue.

EXPLICATION DES PRATIQUES DE CATALOGAGE

La présente section explique la manière dont les **descriptions du catalogue** des **lots** sont établies ainsi que l'usage de certains termes.

Toutes les **descriptions du catalogue** sont soumises aux présentes **Conditions** de vente et doivent être lues conjointement avec celles-ci. Les **descriptions du catalogue** sont fournies uniquement à des fins d'identification et de contextualisation et ne sauraient en aucun cas modifier ni limiter le caractère « en l'état » de tout lot véhicule de la vente.

INTITULES DU CATALOGUE

L'intitulé du **lot** – les informations figurant en **MAJUSCULES** à la première ligne de la première page de la description

du **catalogue** d'un **lot** véhicule - identifie le véhicule par référence à ses caractéristiques principales, telles que le fabricant, la marque, le modèle et/ou l'année (cette dernière pouvant correspondre à l'année de fabrication, à l'année du modèle, à la date de première immatriculation ou à une année approximative). L'utilisation de caractères en **MAJUSCULES** ailleurs que dans le **description du catalogue** (notamment dans les sous-titres, caractéristiques techniques ou éléments à retenir) est uniquement destinée à la clarté de présentation et n'indique ni une importance particulière ni l'applicabilité de la **garantie d'authenticité**, laquelle s'applique exclusivement dans les **conditions** prévues à la section E.3.

DECLARATIONS AVEC RESERVE

Lorsqu'une incertitude ou une limitation existe quant à un élément de l'identification ou de la description d'un véhicule, celle-ci peut être indiquée par une déclaration « **avec réserve** » figurant dans l'**intitulé du lot** ou telle qu'expliquée dans la **description du catalogue**. Certains termes constituent des déclarations « **avec réserve** » et reflètent l'opinion de Christie's fondée sur les informations disponibles au moment de l'établissement du catalogue.

Exemples de déclaration « **avec réserve** » :

« **Vers ...** » « **Circa** » : selon l'opinion qualifiée de Christie's, le lot véhicule date approximativement de l'année ou de la période indiquée.

« **Présumé être ...** » : selon l'opinion qualifiée de Christie's, l'identification est probablement exacte, mais comporte encore un élément d'incertitude.

« **Déclaré comme ...** » / « **Rapporté comme ...** » : selon l'opinion qualifiée de Christie's, l'identification repose sur des informations provenant de tiers, de sources historiques ou de précédents propriétaires et n'a pas fait l'objet d'une vérification indépendante.

« **Dans le style de ...** » : selon l'opinion qualifiée de Christie's, le véhicule ou un élément particulier (notamment la carrosserie) s'inspire du style associé au constructeur, au modèle ou à la période mentionnés, sans être présenté comme un exemplaire original réalisé par ce constructeur.

« **Conforme à la période ...** » : selon l'opinion qualifiée de Christie's, un élément, une configuration ou une caractéristique correspond à la période indiquée, mais n'est pas présenté comme étant d'origine sur le véhicule tel que livré ni comme datant de la même année de fabrication.

Lorsqu'une telle déclaration « **avec réserve** » est utilisée dans l'**intitulé du lot**, la **garantie d'authenticité** ne s'applique pas à l'**intitulé du lot** énoncé comme « **avec réserve** ». Tous les intitulés de **lots** doivent être lus à la lumière de la description complète figurant au catalogue.

TEXTES DESCRIPTIFS, ELEMENTS A RETENIR ET CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Les textes descriptifs, élément à retenir, caractéristiques techniques ainsi que les commentaires historiques ont pour seul objet de fournir un contexte et des informations de fond et reflètent uniquement les opinions de Christie's. Ils peuvent être fondés sur des informations communiquées par le **vendeur**, des propriétaires antérieurs, des sources publiées, des documents d'époque ou des recherches effectuées par des spécialistes. Les données techniques (y compris les numéros de véhicules, les chiffres de production et les spécifications des véhicules) sont présentées à des fins d'identification et de référence et doivent être lues conjointement avec la **description du catalogue** complète.

Toute référence à des éléments tels que les numéros de

châssis, de moteur ou de boîte de vitesses, les chiffres de production, ou toute mention selon laquelle un véhicule « moteur « matching numbers », reflète l'opinion de Christie's fondée sur les informations disponibles au moment de l'établissement du catalogue et est fournie uniquement à des fins d'identification et de référence.

CARROSSERIE, DESIGN ET ATTRIBUTION

Les références à la carrosserie, au type de carrosserie, aux designers ou aux carrossiers décrivent la forme, l'apparence ou l'attribution stylistique d'un véhicule telles qu'elles sont comprises au moment de l'établissement du catalogue. Des expressions telles que « carrosserie par » ou « dans le style de » sont utilisées conformément aux usages spécialisés courants et doivent être lues dans le contexte de la description complète figurant au catalogue.

PROVENANCE ET HISTORIQUE

Les mentions relatives aux propriétaires antérieurs, à l'historique de collection, à l'utilisation en compétition, à l'historique d'expositions, aux restaurations ou à l'existence de documents disponibles sont fournies à titre d'information historique et de contexte. Elles sont fondées sur des informations réputées fiables, sans toutefois pouvoir être garanties.

OBJETS ET DOCUMENTATION ACCOMPAGNANT LE LOT

Les mentions figurant dans une notice du catalogue relatives à des documents, certificats, rapports, correspondances, carnets, photographies, outils, pièces de rechange ou tout autre élément présenté comme accompagnant un **lot** véhicule traduisent la compréhension qu'à Christie's au moment de l'établissement du catalogue et sont fournies à titre d'information générale uniquement.

Ces mentions peuvent ne pas être exhaustives et doivent être lues à la lumière de la **description du catalogue** complète ainsi que de tout **avis en salle de vente**. La nature et le contenu de ces éléments accompagnant le **lot** peuvent varier.



LOT 63 | 1994 FERRARI 512 TR SPECIALE

PARIS CONDITIONS OF SALE RETROMOBILE • BUYING AT CHRISTIES

CONDITIONS OF SALE

These Conditions of Sale and the Important Notices and Explanation of Cataloguing Practice set out the terms on which we offer the **lots** listed in this catalogue for sale. By registering to bid and/or by bidding at auction, you agree to these Conditions of Sale, and you should read them carefully before doing so. You will find attached a glossary explaining the meaning of the words and expressions in bold.

Unless we are the owners of a **lot** (A symbol), Christie's France SNC, 9 avenue Matignon, 75008 Paris, France (and referred to by 'Christie's', 'we', 'us', 'our' in these Conditions of Sale) acts as an agent for the **seller**. This means that we are providing services to the **seller** to help them sell their **lot** and that Christie's is concluding the contract for the sale of the **lot** on behalf of the **seller**. When Christie's is the agent of the **seller**, the contract of sale which is created by any successful bid by you for a **lot** will be directly between you and the **seller**, and not between you and Christie's.

The sales of vehicles and automobilia **lots** organised as part of the Retromobile Paris auction are carried out by Christie's France SNC under the trade name "Gooding Christie's".

A • BEFORE THE SALE

1. DESCRIPTION OF LOTS

(a) Certain words used in the descriptions in the catalogue have special meanings. Further details can be found on the page entitled "Important Notices and Explanation of Cataloguing Practice" which forms an integral part of these Conditions of Sale. You can find a key to the symbols that are used under the section entitled "Symbols Used in this Catalogue".

(b) Our description of any **lot** in the catalogue and any **condition report** and any other statement made by us (whether orally or in writing) about any **lot**, including, about its nature or **condition**, manufacturer, period, materials, approximate dimensions, specifications, history or **provenance** are our opinion and are not to be relied upon as statements of fact. We do not carry out the type of in-depth research as that carried out by professional historians and scholars. All dimensions and weights are approximate only.

2. OUR RESPONSIBILITY RELATING TO LOT DESCRIPTIONS

Except as expressly set out in Section E (Warranties) and to the extent required by applicable law, Christie's makes no representation or **warranty** of any kind in relation to the description of any **lot** in the catalogue, or in any related **condition report** or sale material.

3. CONDITION OF LOTS

(a) The **condition of lots** sold in our auctions can vary widely due to factors such as age, previous damage, restoration, repair and wear and tear. The nature of the **lots** sold means that they will rarely be in perfect **condition**. **Lots** are sold "AS IS", meaning in the **condition** they are in at the time of the sale, without any **warranty** or assumption of liability of any kind as to their **condition** on the part of Christie's or the **seller**.

(b) Any reference to the **condition** of a **lot** in a **catalogue description** or in a **condition report** will not amount to a full description of **condition**, and images may not show the **condition** of a **lot** clearly. Colours and shades may look different in print or on screen compared to how they look upon physical inspection. Even where a **condition report** is provided, such **condition reports** offer our opinion to help you evaluate the **condition** of a **lot**, but they may not refer to all faults, inherent defects, restorations, alterations or adaptations, because our staff are not professional restorers or conservators. For that reason, such **condition reports** are not an alternative to examining a **lot** in person or taking your own professional advice.

(c) **Condition reports** are not available for vehicle **lots** as described in paragraph A7.

4. VIEWING LOTS PRE-AUCTION

(a) If you are planning to bid on a **lot**, you should inspect it personally or through a knowledgeable representative to ensure that you accept the description and the **condition**. We recommend you obtain advice from a restorer or any other professional adviser.

(b) Pre-auction viewings are open to the public free of charge during the viewing dates and times published on the event information page in the catalogue for the auction and on christies.com. Our specialists may be available to answer questions at pre-auction viewings or by appointment. If in-person viewings are not available, viewings will be carried out via the christies.com website.

(c) During viewing hours or by appointment (as applicable), you will be given the opportunity to inspect the **lots** prior to bidding. You are advised to conduct, and must solely rely upon, your own independent inspection and examination of any **lot** and all matters relating thereto before placing any bid. Refer to the published event information for the viewing hours and information for scheduling appointments. If you require additional access to a vehicle **lot**, such as to place it on a lift or conduct a more thorough mechanical inspection, please contact a Christie's specialist responsible for the sale to discuss arrangements.

5. ESTIMATES

Estimates are based on the **condition**, rarity, quality and **provenance** of the **lots** and on prices recently paid at auction for similar items. **Estimates** can change. Neither you, nor anyone else, may rely on any **estimate** as a prediction or guarantee of the actual selling price of a **lot** or its value for any other purpose. **Estimates** do not include the **buyer's premium** nor any applicable taxes or fees.

6. WITHDRAWAL

Christie's may, at its option, withdraw any **lot** at any time prior to or during an auction. Christie's shall have no liability whatsoever with regard to any decision to withdraw.

7. VEHICLES (AUTOMOBILE OR MOTORCYCLE LOTS)

(a) **Descriptions of lots:** Any written or oral statements, descriptions or depictions of any vehicle **lot**, wherever made, including references to model, make, type, rarity, specifications, uniqueness, **provenance**, historical significance, or **condition**, are provided strictly as statements of opinion and not of fact, and shall not under any circumstances be deemed to, create or constitute any representation, **warranty** or guarantee, express or implied, by Christie's or the **seller**. Christie's does not provide **condition reports** for vehicle **lots**. Any written or visual materials made available are for general informational purposes only and are not to be relied upon by any bidder or buyer for any purpose. Due to their age, history and/or nature, the bodywork, paint work, engine or other parts of the vehicles offered for sale may have been the subject of restoration, repair or replacement. In some cases, vehicles or parts of vehicles may not be original or may be made up of parts from other vehicles.

(b) **Roadworthiness / Compliance:** Notwithstanding any oral, written statement or description of any kind regarding any vehicle **lot**, whether by or on behalf of Christie's or the **seller**, including in the published **lot** description, all vehicles are sold "AS IS" and solely as collector's items. Vehicles may not be suitable for any road use. Any buyer intending to operate a vehicle **lot** on the road is solely responsible for determining roadworthiness and ensuring compliance with all applicable legal and regulatory requirements, including those relating to title, registration, insurance, emission control and safety, as applicable. All risks related to such compliance are borne exclusively by the buyer. Neither Christie's nor the **seller** shall have any liability for the failure of any vehicle to comply with any such requirements.

(c) **Buyer's responsibility:** Bidders are solely responsible for inspecting the vehicle **lot** prior to bidding and satisfying themselves as to the **condition**, importance, value, quality, authenticity, description (including the published vehicle **lot** description), **provenance** of the vehicle **lot** and to identify any repairs, restoration or replacement parts and to ascertain completeness and specifications, as well as whether or not any vehicle **lot** complies with any applicable laws or regulations of any kind. Christie's has no obligation or responsibility to undertake an inspection of any vehicle **lot** prior to the auction. As the **condition** and other potentially relevant matters related to a vehicle **lot** are not necessarily easily determined, and Christie's does not claim or possess any particular knowledge or experience in determining such **condition** of vehicle **lots** and does not have any obligation, or responsibility to, undertake a level of inspection necessary to obtain or verify such information, Christie's relies upon information provided by the **seller**.

(d) **No warranty as to condition:** Christie's does not undertake to determine the **condition** of any vehicle **lot**. Any reference to **condition**, restoration, repairs, current specifications, replacements, or mechanical state, whether contained in a **catalogue description**, **condition comments**, **saleroom notices**, or any written or oral statement by Christie's or its representatives, is provided for

general informational purposes only and reflects opinion, not statements of fact. Any such information does not negate or modify section E.2 (Vehicle **lots** – AS IS / WHERE IS) or any other provisions of these Conditions of Sale. The absence of any reference to repairs, damage, replacement parts or restoration shall not be taken to mean that none exist, nor shall reference to any of the foregoing be deemed to exclude any others.

(e) **Title documentation or registration formalities:** Christie's makes no representation or **warranty** with respect to the existence of a certificate of title or registration for any vehicle **lot**. Buyers are solely responsible for conducting their own investigations, including reviewing any title or registration documentation (if any) provided by the **seller** and made available, after anonymization, prior to the auction. Christie's does not guarantee, make any representation or **warranty** that any or all title or registration documentation will satisfy the requirements of any jurisdiction. All such documentation is provided by the **seller**, and Christie's accepts no liability with respect to its completeness, validity, or adequacy, or the quality or marketability of title to any **lot**. The buyer of a vehicle **lot** is solely responsible for complying with all registration and road use requirements, as well as any applicable import or export requirements as provided further in paragraph G6. Upon transfer of title to the buyer, the buyer is responsible for changing any relevant registration of a vehicle **lot** required at its final destination. Christie's shall not be liable for any delay suffered by the buyer in registering the purchased vehicle **lot** in any competent jurisdiction due to missing information, nor be liable for any costs, expenses, losses, fees suffered by the purchaser as a result of such delay. For the avoidance of doubt, the **seller's warranty** of ownership and right to transfer title is set out in section E.1 and applies to all vehicle **lots**.

(f) **Technical inspections:** The bidders are deemed to have read any available documentation relating to any vehicle **lot**, notably the technical inspections which may be available. However, some vehicle **lots** may be sold without having been submitted to the examination of technical inspection, such as because of their age, their noncirculating **condition**, or their competition aspect. Vehicles with foreign registrations are offered without French technical inspection. The public will have to inquire about such technical inspections at the time of the auction viewing.

B • REGISTERING TO BID

1. NEW BIDDERS

(a) If this is your first time bidding at Christie's or you are a returning bidder who has not bought anything from any of our salerooms within the last two years, you must register at least 48 hours before any auction to give us enough time to process and approve your registration. We may decide, in our sole discretion, to decline to register you as a bidder. You will be asked to provide the following:

(i) *for individuals:* photo identification (driving licence, national identity card or passport) and, if not shown

on the ID, proof of your current address (i.e., a current utility bill or bank statement);

(ii) *for corporate clients:* your certificate of incorporation (KBis extract) or equivalent document(s) showing your name and registered address together with documentary proof of the directors and beneficial owners of the company ;

(iii) *Trusts:* trust deed; any other constitutional document; or a public register extract as well as agent/representative details (as described below) ;

(iv) *Partnerships and other unincorporated associations:* the partnership or association agreement; a tax return; a copy of an extract from the relevant official register; or a copy of accounts filed with the regulatory authority as well as agent/representative details (as described below) ;

(v) *Foundations, museums or other non-profits not created as a non-profit trust:* written evidence of the formation of the entity as well as agent/representative details (as described below) ;

(vi) *Estates:* an official document verifying the executor of the estate such as probate letters or letters of administration, a valid photo identification document of the executor as well as any document identifying the member-owners of the estate, if applicable ;

(vii) *Agents/representatives:* a valid photo identification document (as for individuals) and a letter or other signed document granting authorisation to the person to act OR any other valid proof of the authority of the person (business cards are not accepted as sufficient proof of identity).

(b) We may also ask you to give us a financial reference and/or a deposit as a **condition** of allowing you to bid. For further information, please contact our Client Services on +33 (0)1 40 76 83 79.

2. RETURNING BIDDERS

We may ask you for current identification document as described in paragraph B1(a) above, a financial reference or a deposit as a **condition** of allowing you to bid. If you have not bought anything from any of our salerooms in the last two years or if you wish to spend more than on previous occasions, please contact our Auctions Department at +33 (0)1 40 76 84 13.

3. IF YOU FAIL TO PROVIDE THE RIGHT DOCUMENTS

If in our sole discretion, we determine that you do not satisfy our bidder identification and registration procedures, including, but not limited to, completing any anti-money laundering and/or anti-terrorism financing verifications that we may require of you, we may refuse to register you to bid, and if you make a successful bid, we may cancel the contract for sale between you and the **seller**.

4. BIDDING ON BEHALF OF ANOTHER PERSON

(a) As authorised bidder, if you are bidding on behalf of another person, that person will need to complete the registration requirements above before you can bid on his/her behalf, and provide a signed letter authorising you to bid for him/her.

(b) As an agent for a principal: If you register in your own name but are acting as agent for someone else (the "ultimate buyer(s)"), you accept personal liability to pay the **purchase price** and all other sums due. In addition, you guarantee that:

(i) you have conducted the necessary procedures and verifications with the ultimate buyer in accordance with any anti-money laundering laws, and you will retain the documentation and records evidencing this due diligence for a period of five years (including originals) ;

(ii) you undertake to make such documentation (originals) and records evidencing your due diligence promptly available for immediate inspection by an independent third-party auditor upon our written request to do so. We will not disclose such documentation and records to any third-parties unless (!) such documentation is already in the public domain, (2) it is required by law, or (3) it is in keeping with anti-money laundering laws ;

(iii) the arrangements between you and the ultimate buyer are not designed to facilitate tax crimes ; and to your knowledge, the funds used for settlement are not connected with the proceeds of any criminal activity and that the ultimate buyer is not under investigation for money laundering, terrorist activities or other money laundering predicate crimes.

5. BIDDING IN PERSON

If you wish to bid in the saleroom you must register for a numbered bidding paddle at least 30 minutes before the auction. You may register online at www.christies.com or in person. For further information, please contact our Client Services on +33 (0)1 40 76 83 79.

6. BIDDING SERVICES AND FACILITIES

The bidding services described below are a free service offered as a convenience to our clients and Christie's does not accept liability for any error (human or otherwise), omission or breakdown in providing these services.

(a) Phone Bids

We are at your disposal to organize phone bids, provided your request for this service has been made no later than 24 hours prior to the auction and subject to staff availability. Telephone bidding is available in French or English. We hereby inform you that telephone bids are recorded. By bidding on the telephone, you consent to such recording and agree that your bids are governed by these Conditions of Sale.

(b) Internet Bids on Christie's Live™

For certain auctions, we will accept bids over the internet. Please visit <https://www.christies.com/buying-services/buying-guide/register-and-bid/>, and click on the "Bid Live™" icon to see details of how to watch, hear and bid at the auction from your computer. As well as these Conditions of Sale, internet bids are governed by the Christie's LIVE™ Terms of Use available at www.christies.com.

(c) Written Bids

You can find a written bid form at any Christie's offices or by choosing the sale and viewing the **lots** online at www.christies.com. We must receive your completed written bid form at least 24 hours before the auction. Bids must be placed in the currency of the saleroom. The **auctioneer** will take reasonable steps to carry out written bids at the lowest possible price, taking into account the **reserve**. If you make a written bid on a **lot** which does not have a **reserve** and there is no bid higher than yours, we will bid on your behalf at around 50% of the **low estimate** or, if this is lower, the amount of your bid. If we receive written bids for identical amounts, and at

the auction these are the highest bids on the **lot**, we will sell the **lot** to the bidder whose written bid we received first.

C • CONDUCTING THE SALE

1. WHO CAN ENTER THE AUCTION

We may, at our option, refuse admission to our premises or decline to permit participation in any auction or to reject any bid.

2. RESERVES

Unless otherwise indicated, all **lots** are subject to a **reserve**. We identify **lots** that are offered without a **reserve** with the symbol • next to the **lot** number or by saying "without **reserve**". The **reserve** cannot be more than the **lot's low estimate**.

3. AUCTIONEER'S DISCRETION

The **auctioneer** is responsible for supervising the sale and may, at his or her own discretion:

(a) refuse any bid;

(b) move the bidding backwards or forwards in any way he or she may decide, or change the order of the **lots**;

(c) withdraw any **lot**;

(d) divide any **lot** or combine any two or more **lots**;

(e) reopen or continue the bidding even after the hammer has fallen; and

(f) in the case of error or dispute, whether during or after the auction, to continue the bidding, determine the successful bidder, cancel the sale of the **lot**, or reoffer and resell any **lot**. If any dispute relating to bidding arises during or after the auction, the **auctioneer's** decision in the exercise of his or her discretion is **final**.

4. BIDDING

The **auctioneer** accepts bids from:

(a) bidders in the saleroom ;

(b) telephone bidders, and internet bidders through Christie's LIVE™ (as indicated above in section B.6); and

(c) written bids left with us by a bidder before the auction.

5. BIDDING ON BEHALF OF THE SELLER

The **auctioneer** may, at his or her sole option, bid on behalf of the **seller** up to but not including the amount of the **reserve** either by making consecutive bids or by making bids in response to other bidders. The **auctioneer** will not identify these as bids made on behalf of the **seller** and will not make any bid on behalf of the **seller** at or above the **reserve**. If **lots** are offered without a **reserve**, the **auctioneer** will generally decide to open the bidding at 50% of the **low estimate** for the **lot**. If no bid is made at that level, the **auctioneer** may decide to go backwards, at his or her sole option, until a bid is made, and then continue up from that amount. In the event there are no bids on a **lot**, the **auctioneer** may deem such **lot** unsold.

6. BID INCREMENTS

Bidding generally starts below the **low estimate** and increases in steps (bid increments). The **auctioneer** will decide at his or her sole option where the bidding should start and the bid increments. The usual bid increments are shown, for guidance purposes only, on the written bid form at the back of this catalogue.

7. CURRENCY CONVERTER

The saleroom video screens (and Christie's LIVE™) may show bids in some other major currencies as well as euro. Any conversion is for guidance purposes only and we cannot be bound by any exchange rate used. Christie's does not accept liability for any error (human or otherwise), omission or breakdown in providing these services.

8. SUCCESSFUL BIDS

Unless the **auctioneer** decides to use his or her discretion as set out in paragraph C3 above, when the **auctioneer's** hammer strikes, and the successful bid is announced, this means that the **auctioneer** has accepted the last bid, and a contract for sale has been formed between the **seller** and the successful bidder. We will issue an invoice only to the registered bidder who made the successful bid. While we send out invoices by post and/or email after the auction, we are not liable for informing you whether or not your bid was successful. If you have bid by written bid, you should contact us by telephone or in person as soon as possible after the auction to obtain details on the outcome of your bid to avoid having to pay unnecessary storage charges.

9. LOCAL BIDDING LAWS IN FORCE

You agree that, when bidding at any of our auctions, you will strictly comply with all local laws and regulations in force in the relevant sale site at the time of the sale.

D • THE BUYER'S PREMIUM AND TAXES

1. THE BUYER'S PREMIUM (EXCLUSIVE OF VAT)

For Gooding Christie's sales (including but not limited to Retromobile Paris Auction), in addition to the **hammer price**, the buyer shall pay a **buyer's premium** exclusive of VAT, calculated as follows :

- For vehicle **lots** : 15%, excluding tax, of the **hammer price** up to and including €200,000, and 12.5%, excluding tax, of the portion of the **hammer price** above €200,000.
- For non-vehicle **lots** ("Automobilia") : 25%, excluding tax, of the **hammer price**.

The **buyer's premium** is payable in addition to the **hammer price** and any applicable taxes, duties, or other charges.

Where any VAT applies in accordance with the relevant French and European Union regulations, such VAT will be charged in addition to the **buyer's premium** and the **hammer price**. Additional information is provided in D.2 (VAT Regime and Export Condition).

Certain **lots** may be subject to additional fees and special taxes as indicated by symbols next to the **lot** number in the catalogue and/or by **saleroom notice** made by the **auctioneer** during the auction. Please refer to the symbol's description in this respect.

Buyers are responsible for obtaining their own independent tax and legal advice if needed.

2. VAT REGIME AND EXPORT CONDITION

The tax and customs rules in force in France will be applied by Christie's when **lots** are sold. By way of illustration, and without being exhaustive, the following principles are hereby stated.

When applicable, the VAT regime on the margin of used goods and works of art, collector's items and antiques is applied by Christie's. Under French and European Union rules, the VAT on the margin cannot appear on the invoice issued by Christie's and cannot be recovered by the buyer even when the buyer is subject to VAT.

However, pursuant to Article 297 C of the French Commercial Tax Code, Christie's can opt for the general VAT system, meaning that VAT will be applied on the **total purchase price** subject to the exemptions made for intra-Community deliveries and exports. Any buyer with an interest in the general VAT system must inform Christie's so that such option can appear on the invoice which will be given to the buyer.

In the case where Christie's uses the above option or when the standard VAT rules apply by law, the sale is completed on **conditions** of departure so French VAT generally applies.

However, in the event that the buyer is not a VAT taxable person, like a private individual, and Christie's intervenes directly or indirectly in the dispatch or transport of the **lot(s)** between France and another European Union member State, the VAT treatment of the transactions should be amended in order to submit the transactions to the VAT applicable in the State of delivery.

In addition, in the event of the export of **lot(s)** acquired from Christie's, in accordance with the applicable tax and customs rules, the sale will be able to benefit from a VAT exemption. In this respect, it is agreed that the export of the acquired **lot** must occur within three months of the sale.

The buyer must, within this time, indicate in writing that the **lot** acquired is intended for export and provide a delivery address outside the EU. In all cases, the buyer must pay an amount equal to that of the VAT that would be paid by Christie's in the case of the non-export of the **lot** within the above timeline. In the event of export in accordance with the tax and customs rules in force in France, and provided that Christie's is in possession of the proof of export within the required time, this amount will be returned to the buyer.

Christie's will charge a processing fee for the processing of intra-community deliveries and exports.

For further information on the measures that Christie's takes, please contact our Client Services on +33 (0)1 40 76 83 79. We recommend that buyers consult a specialised adviser in order to avoid any ambiguity about their VAT status.

3. SALES TAX ON EXPORTS TO THE UNITED STATES

For **lots** that Christie's ships to the United States, a sales or use tax may be due on the **hammer price**, **buyer's premium** and shipping costs on the **lot**, regardless of the nationality or citizenship of the purchaser.

Christie's is currently required to collect sales tax for **lots** it ships to the state of New York. The applicable sales tax rate will be determined based upon the state, county, or locality to which the **lot** will be shipped. Successful bidders claiming an exemption from sales tax must provide appropriate documentation to Christie's prior to the release of the **lot**.

For shipments to those states for which Christie's is not required to collect a sales tax, a successful bidder may be required to remit a use tax to that state's tax authorities. Christie's recommends that you obtain your own independent tax advisor for any further information.

E • WARRANTIES

1. SELLER'S WARRANTIES

For each **lot**, the **seller** warrants that:

- the **seller** is the owner of the **lot** or a joint owner of the **lot** acting with the permission of all the other co-owners or, if the **seller** is not the owner or a joint owner of the **lot**, has the permission of the owner to sell the **lot**, or the right to do so in law; and

- The **seller** has the right to transfer ownership of the **lot** to the buyer without any restrictions or claims by anyone else.

If either of the above **warranties** is incorrect, the seller's liability shall be limited to the **purchase price** (as defined in paragraph F1(a) below) paid by the buyer. The **seller** shall not be liable to the buyer for any reason for loss of profit or business, loss of anticipated savings, loss of opportunity or any interest, costs, damages, **other damages** or expenses. Except as otherwise set out above and to the extent permitted by law the **seller** gives no other **warranty** in relation to any **lot**, and all other obligations upon the **seller** which may be incorporated into these Conditions of Sale by law, are excluded.

2. VEHICLE LOTS - "AS IS / WHERE IS"

All **lots** are sold "AS IS / WHERE IS", and with all faults.

- Except as expressly set forth in sections E.1 and E.3, and except for any liability that cannot be excluded under French law, neither Christie's nor the **seller** makes any representation or **warranty** of any kind, express, implied or statutory, with respect to any vehicle **lot**. For the avoidance of doubt, neither Christie's nor the **seller** makes any **warranty** as to merchantability, fitness for a particular purpose, correctness, accuracy or adequacy of any description (including the **lot** description), performance, roadworthiness, **condition**, authenticity, quality, **provenance**, age, genuineness, rarity or historical relevance with regard to any **lot** or whether or not any **lot** complies with federal, state or foreign laws, regulations or ordinances of any kind, nor do Christie's or the **seller** accept or assume any liability or responsibility for any of the foregoing.

- Any written or oral statements, descriptions, or materials made by or on behalf of Christie's (including by any of Christie's employees, agents or representatives) or the **seller**, whenever and however made (including, without limitation, catalogue or **lot** descriptions, auction announcements, advertisements, press releases, **condition reports**, assurances, images, **condition** comments, or any statements by Christie's staff) are provided for general information only, represent opinions and not statements of fact, and shall not be relied upon as constituting any **warranty** or assumption of liability by Christie's or the **seller**.

You are advised to conduct your own independent investigation and examination of **lots** and are solely responsible for inspecting **lots** prior to bidding, and satisfying yourself as to the **condition**, completeness, mechanical state and any repairs or restoration.

3. AUTHENTICITY WARRANTY (VEHICLE LOTS)

Subject to the exclusions and limitations set out below, Christie's gives a limited **authenticity warranty** in respect of vehicle **lots** (the "**authenticity warranty**").

This limited **authenticity warranty** is as follows: Christie's warrants, subject to the terms below, that the information shown in **UPPERCASE type** in the first line on the first page of the **catalogue description** (the "**lot heading**") of a vehicle **lot** is **authentic**. The meaning of **authentic** is set out in the glossary at the end of these Conditions of Sale.

The terms of the **authenticity warranty** are as follows:

- the **authenticity warranty** will be honoured only for claims notified within a period of five (5) years from the date of the auction.

- It is given only for information shown in **UPPERCASE type** in the **lot heading**. It does not apply to anything other than in the **lot heading** even if such information shown in **UPPERCASE type**.

- The **authenticity warranty** does not apply to any **lot heading** or part of a **lot heading** which is "qualified". "Qualified" means limited by a clarification in a **lot's catalogue description** or by the use in a **lot heading** of a qualifying statement, as explained further in "Important Notices and Explanation of Cataloguing Practice". Any such qualification indicates Christie's opinion only, and no **authenticity warranty** is provided in respect to the qualified element of the **lot heading**.

- The **authenticity warranty** applies to the **lot heading** as amended by any **Saleroom Notice**.

- The **authenticity warranty** does not apply where, after the auction, generally accepted opinion or expertise has developed leading to a change in opinion. Further, it does not apply if the **lot heading** reflected the generally accepted opinion of experts at the date of the sale or the description drew attention to any conflict of opinion.

- The **authenticity warranty** does not apply if the authenticity of the **lot heading** can only be shown by a scientific, technical, or forensic process which, on the date the catalogue was published, was not available or generally accepted for use, or which was unreasonably expensive or impractical, or was likely to have damaged the vehicle **lot**.

- The benefit of the **authenticity warranty** is only available to the original buyer, as shown on the invoice issued at the time of the sale and only if, on the date of the notice of claim, the original buyer is the full owner of the **lot** and the **lot** is free from any claim, interest or restriction by anyone else, and may not be transferred.

- In order to claim under the **authenticity warranty**, you must:

- give Christie's written notice of your claim within five (5) years of the date of the auction, together with reasonable details and supporting evidence ;
- at Christie's option, provide the written opinions of two recognised experts in the relevant field, mutually agreed in advance by you and Christie's, confirming that the vehicle **lot**, as described in the **lot heading** is not **authentic** ; and
- return the vehicle **lot** at your expense to Christie's, in the same **condition** as at the time of sale.

- Your sole and exclusive remedy for any breach of the **authenticity warranty** is rescission of the sale and a refund of the **purchase price** paid by you. Christie's will not, in any circumstances, be required to pay more than the **purchase price**, nor will we be liable for any loss of profits or business, loss of opportunity or value, anticipated savings, interest, costs, **other damages**, or expenses of any kind.

4. YOUR WARRANTIES

(a) You warrant that the funds used for settlement are not connected with any criminal activity, including tax evasion, and you are neither under investigation, nor have you been charged with or convicted of money laundering, terrorist activities or other crimes.

- Where you are bidding as agent on behalf of any ultimate buyer(s) who will put you in funds before you pay Christie's for the **lot(s)**, you warrant that:

- you have conducted appropriate customer due diligence on the ultimate buyer(s) and have complied with all applicable anti-money laundering, counter terrorist financing and sanctions laws ;

- you will disclose to us the identity of the ultimate buyer(s) (including any officers and beneficial owner(s) of the ultimate buyer(s) and any persons acting on its behalf) and promptly upon our request, provide documents to verify their identity ;

- the arrangements between you and the ultimate buyer(s) in relation to the **lot** or otherwise do not, in whole or in part, facilitate tax crimes ;

- you do not know, and have no reason to suspect that the ultimate buyer(s) (or its officers, beneficial owners or any persons acting on its behalf) are on a sanctions list, are under investigation for, charged with or convicted of money laundering, terrorist activities or other crimes, or that the funds used for settlement are connected with the proceeds of any criminal activity, including tax evasion; and

- where you are a regulated person who is supervised for anti-money laundering purposes under the laws of the EEA or another jurisdiction with requirements equivalent to the EU 4th Money Laundering Directive, and we do not request documents to verify the ultimate buyer's identity at the time of registration, you consent to us relying on your due diligence on the ultimate buyer, and will retain their identification and verification documents for a period of not less than 5 years from the date of the transaction. You will make such documentation available for immediate inspection on our request.

5. EXCLUSION OF THE LEGAL GUARANTEE OF CONFORMITY

In accordance with article L.321-11 of the French Commercial Code, we hereby inform you that the **lots** offered at our auctions are not covered by the legal guarantee of conformity in accordance with article L. 217-2 of the French Consumer Code. This exclusion of **warranty** does not apply to auctions held exclusively online.

F • PAYMENT

1. HOW TO PAY

- Sales are made immediately at the point the hammer falls on the successful bid. Immediately following the auction, you must pay the **purchase price** being:

- the **hammer price**;
- the **buyer's premium**; and
- any amounts due under section D above; and
- any applicable taxes, duties, sales or service tax or VAT.

Payment is due no later than by the end of the seventh calendar day following the date of the auction (the "**due date**").

- We will only accept payment from the registered bidder. Once issued, we cannot change the buyer's name on an invoice or re-issue the invoice in a different name. You must pay immediately even if you want to export the **lot** and you need an export licence.

- You must pay for **lots** bought at Christie's France in the currency stated on the invoice in one of the following ways:

- Wire transfer*

Account number: 58 05 3990 101 Christie's France SNC - Barclays Corporate France - 34/36, avenue de Friedland - 75383 Paris Cedex 08, BIC code: BARCFRPP - IBAN: FR76 30588 00001 58053990 101 62.

- Credit Card*

We accept most major credit cards subject to certain **conditions**. Details of the **conditions** and restrictions applicable to credit card payments are available from our Post Sale Department, whose details are set out in paragraph (e) below.

Payment:

If you pay for your purchase using a credit card issued outside the region of the sale, the payment may incur a cross-border transaction fee, depending on the type of credit card and account you hold. If you think this may apply to you, please check with your credit card issuer before making the payment. We **reserve** the right to charge you any transaction or processing fees which we bear when processing your payment. Please note that for sales that permit online payment, certain transactions will be ineligible for credit card payment.

- Cash*

We do not accept single or multiple payments in cash or cash equivalents of more than €1,000 per buyer and per sale for French fiscal residents (individuals and corporations) and €7,500 for foreign tax residents, per buyer per year.

- Banker's draft*

You must make these payable to Christie's France SNC and provide us a bank attestation stating the identity of the account owner. Additional **conditions** may apply to this type of payment.

- Cheque*

You must make cheques payable to Christie's France SNC. Payments must be made in Euros.

- You must quote the sale number, **lot** number(s), your invoice number and Christie's client account number when making a payment. All payments sent by post must be sent to: Christie's France SNC, Credit Department, 9 Avenue Matignon, 75008 Paris.

- For more information, please contact our Post Sale Department by phone on +33 (0)1 40 76 84 10.

2. TRANSFERRING OWNERSHIP TO YOU

The adjudication results in the transfer of ownership to you. However, the **lot** purchased will not be released to you until the **total purchase price** has been paid in full, without prejudice to the provisions of paragraphs F4 and F5.

3. TRANSFERRING RISK TO YOU

The risk in and responsibility for the **lot** will transfer to you at the moment the **lot** is awarded, i.e. upon the fall of the hammer.

4. WHAT HAPPENS IF YOU DO NOT PAY

- According to the Article L.321-14 of the French Code de Commerce, if a purchaser fails to pay, after a formal notice having been sent and this being unsuccessful, the **lot** will be reoffered for sale if the **seller** so requests, for "réitération des enchères" by the defaulting purchaser. If the **seller** does not ask request such sale in a period of three months from the date of the sale, he/

she mandates Christie's France SNC to act on his/her behalf, at Christie's France SNC's discretion, to prosecute the buyer in order to cancel the sale, or to initiate legal proceedings against the buyer in order to obtain the annulment of the sale, or to obtain the performance and payment of this sale, requesting the buyer to additionally, and in both cases, pay any damages, fees and other justified amounts.

- Moreover, if you fail to pay us the **purchase price** in full by the **due date**, Christie's France SNC will be entitled to do one or more of the following, at its sole discretion, (as well as enforce our rights under paragraph F5 and any other rights or remedies we have by law):

- charge interest on the total amounts due from the date of a formal notice to pay, at the lowest of the following rates:

- Bank prime rate plus Barclay's plus six (6) points
- Legal interest rate plus four (4) points

- cancel the sale of the **lot**. If we do this, we may sell the **lot** again, publicly or privately on such terms we shall think necessary or appropriate, in which case you must pay us any shortfall between the **purchase price** and the proceeds from the resale. You must also pay all costs, expenses, losses, damages and legal fees we have to pay or may suffer and any shortfall in the seller's commission on the resale;

- pay the **seller** an amount up to the net proceeds payable in respect of the amount bid by you in which case you acknowledge and understand that Christie's will have all of the rights of the **seller** to pursue you for such amounts;

- hold you legally responsible for the **purchase price** and may begin legal proceedings to recover it together with any late-payment interest, legal fees and costs as far as we are allowed by law;

- take what you owe us from any amounts which we or any company in the **Christie's Group** may owe you (including any deposit or other part-payment which you have paid to us);

- on your sole option reveal your identity and contact details to the **seller**;

- reject, at any future auction, any bids made by or on behalf of the buyer or to obtain a deposit from the buyer before accepting any bids;

- exercise all the rights and remedies of a person holding security over any **lot** in our possession owned by you, whether by way of pledge, security interest or in any other way as permitted by the law of the place where such property is located. You will be deemed to have granted such security to us and we may retain such property as collateral security for your obligations to us;

- take any other action we see necessary or appropriate;

- if we resell the **lots** previously auctioned in the conditions described in the first paragraph above (*réitération des enchères*), we will charge you any capital loss between the **purchase price** and the proceeds from the resale, as well as all costs, expenses, losses, damages, legal fees, taxes and commissions in relation with the two sales which may become payable following the payment default, including the amounts described in section 4.a;

- register this payment incident in our database after having informed the **seller** in question.

- If you owe money to us or to another **Christie's Group** company, as well as the rights set out above, we can use any amount you do pay, including any deposit or other partial-payment you have made to us, or which we owe you, to pay off any amount you owe to us or another **Christie's Group** company for any transaction.

- If you make payment in full after the **due date** and we choose to accept it, we may charge you storage and transport costs from the date that is 15 days following the auction in accordance with paragraphs G below.

5. KEEPING YOUR PROPERTY

If you owe money to us or to another **Christie's Group** company, as well as the rights set out in F4 above, we can use or deal with any of your **lot(s)** we hold or which is held by another **Christie's Group** company in any way allowed by law. We will return your **lot(s)** to you only after having received full payment of the amounts due to us or the relevant **Christie's Group**. However, if we choose, we can also sell your **lot(s)** in any way permitted by law that we think appropriate. We will use the proceeds of the sale against any amounts you owe us and we will pay any amount left from that sale to you. If there is a shortfall, you must pay us any difference between the amount we have received from the sale and the amount you owe us.

G • COLLECTION, REMOVAL AND STORAGE OF LOTS

1. REMOVAL FROM THE AUCTION SITE

Immediately following the auction, all **lots** will be removed from the auction venue, at the buyer's risk and expense, and transported to a third-party storage facility designated by Christie's (the "**storage facility**"). A handling fee of €650 (excluding VAT) per vehicle **lot** will be charged for this service. The address of the storage facility will be provided to the buyer together with the invoice and payment instructions. Risk in the **lot** passes to the buyer at the fall of the hammer in accordance with paragraph F.3, and the buyer bears all risks associated with transportation to and storage at the storage facility.

2. COLLECTION FROM THE STORAGE FACILITY

After full payment of the **purchase price** plus all applicable taxes and costs (including handling fees, storage fees, and any taxes or customs charges applicable at release) to Christie's, **lots** may be collected from the storage facility beginning on the date specified in the "Important Information for buyers" section at the front of the auction catalogue. Collection is strictly by appointment only, and the buyer must provide at least 24 hours' prior notice to Christie's Post-Sale Department postsaleparis@christies.com or +33 (0)1 40 76 84 10 to schedule a collection appointment.

3. DEADLINE FOR COLLECTION AND STORAGE CHARGES

Lots not collected from the storage facility by 15 calendar days after the auction will incur storage charges as is stated in the Important Notices or notified to the buyer. However, note that **lots** will not be released to you until you have made full and clear payment of all amounts due to us. All storage charges must be paid in full prior to release of the **lot**. For **lots** not collected by the specified timeframe above, we or our authorised agents may, in addition to charging you storage costs at the rates set out in the "Important Information

for buyers" section in the front of the auction catalogue, move the **lot** to another location or third-party warehouse, charging you transport costs and administration fees for doing so and you will be subject to the third party storage warehouse's standard terms and fees.

If you do not collect a **lot** within a period of 90 days following the date of the auction, we or our authorised agents may sell the **lot** in any commercially reasonable way we think appropriate and as permitted by law. Nothing in this paragraph is intended to limit our rights under paragraph F4.

4. BUYER'S RESPONSIBILITIES FOR COLLECTION AND TRANSPORT

The buyer is solely responsible for making all arrangements for collection and transport of the **lot** from the storage facility, including compliance with all applicable import, export, registration, road-use, and customs requirements. Christie's may provide contact details for third-party shippers or customs agents as a convenience only, and Christie's accepts no liability for their acts or omissions. Christie's is not responsible for any delay in collection or release arising from: (a) the buyer's failure to pay all amounts due; (b) the buyer's transport arrangements; (c) customs or administrative procedures, including temporary admission clearance; or (d) any requirement for an export license, passport, or other documentation.

5. CUSTOMS AND TEMPORARY ADMISSION RESTRICTIONS

Where a **lot** is subject to a temporary importation regime, import duties, VAT, or other customs obligations, Christie's may be required, as guarantor, to ensure proper customs clearance before the **lot** is released. In such cases, the **lot** cannot be released to the buyer or its transport agent until Christie's confirms that all customs requirements have been satisfied. Additional instructions will be provided to the buyer, as applicable.

6. EXPORT AND IMPORT

- Any **lot** sold at auction may be subject to laws on exports from the country in which it is sold and the import restrictions of other countries. Many countries require a declaration of export for **lots** leaving the country and/or an import declaration on entry of **lots** into the country. Local laws may prevent you from importing a **lot** in certain countries. We will not be obliged to cancel your purchase and refund the **purchase price** if your **lot** may not be exported, imported or it is seized for any reason by a government authority. It is your responsibility to determine and satisfy the requirements of any applicable laws or regulations relating to the export or import of any **lot** you purchase.

- You alone are responsible for obtaining advice about and meeting the requirements of any laws or regulations which apply to exporting or importing any **lot**, prior to bidding. If you are refused a licence or there is a delay in getting one, you must still pay us in full for the **lot**. We may be able to help you apply for the appropriate licences if you request us to and pay our fee for doing so. However, we cannot guarantee that you will receive one. For more information, please contact our Client Services on +33 (0)1 40 76 83 79.

- You are alone responsible for the payment of any taxes, tariffs, or other government imposed charges relating to the export or import of the **lot**. If Christie's exports or imports the **lot** on your behalf, and if Christie's pays these applicable taxes, tariffs or other government

imposed charges, you agree to refund that amount to Christie's.

(d) Lots made from protected species

Lots made from or including (regardless of the percentage) endangered and other protected species of wildlife are marked with the symbol ~ in the catalogue. Such material includes, among other things, ivory, tortoise-shell, whalebone, certain species of coral, Brazilian rosewood, crocodile, alligator and ostrich skins. You should check the relevant customs laws and regulations before bidding on any **lot** containing wildlife material if you plan to export the **lot** from the country in which the **lot** is sold and import it into another country as a licence may be required. In some cases, the **lot** can only be shipped with an independent scientific confirmation of species and/or age and you will need to obtain these at your own cost. Several countries have imposed restrictions on dealing in elephant ivory, ranging from a total ban on importing African elephant ivory in the United States to importing, exporting and selling under strict measures in other countries. The UK and EU have both implemented regulations on selling, exporting and importing elephant ivory. In our Paris sales, **lots** made of or including elephant ivory material are marked with the symbol ∞ and with its Intra-community certificate obtained ahead of the sale, can only be exported within the European Union. It can only be exported outside of the European Union if the buyer is a museum or the **lot** is a musical instrument. Handbags containing endangered or protected species material are marked with the symbol ⌘ and further information can be found in paragraph K below. We will not be required to cancel your purchase and refund the **purchase price** if your **lot**, which is made from or includes protected species, may not be exported, imported or it is seized for any reason by a government authority. It is your responsibility to determine and satisfy the requirements of any applicable laws or regulations applicable to the export or import of **lots** containing such protected or regulated material.

(e) Vehicles lots.

Christie's makes no representation or **warranty**, express or implied, that any vehicle **lot** is capable of being exported or imported into any jurisdiction. Buyers are solely responsible for satisfying themselves as to any licensing, roadworthiness, and compliance with import, export, or transportation laws, including those regarding title, registration, emissions, insurance, and safety equipment. Buyers are responsible for determining whether an export permit or other licence is required and for obtaining and paying the costs of any such permit or licence to export a **lot** from the European Union or any other jurisdiction, and to import it into the destination country. Christie's and the **seller** accept no liability in connection with any such permit or for compliance with any applicable regulations.

For all symbols and other markings referred to in paragraph K, please note that the **lots** are marked with symbols for reference only, solely to facilitate your consultation of the catalogue, but we do not accept liability for errors or for failing to mark **lots**.

H • OUR LIABILITY TO YOU

(a) Except as expressly set out in section E.3 (the limited **authenticity warranty**) and to the extent required by applicable law, Christie's makes no representation or **warranty** of any kind, express or implied, in relation to any **lot**. We make no **warranty** in relation to any

statement made or information provided by us or our representatives or employees about any **lot**. To the fullest extent permitted by law, all implied **warranties** and other **conditions** which might otherwise be incorporated into these Conditions of Sale are excluded.

The **seller's warranties** contained in section E1 are their own and we do not have any liability to you in relation to those **warranties**.

(b) We:

- are not responsible to you for any reason (whether for breaching these Conditions of Sale or any other matter relating to your purchase of, or bid for, any **lot**), other than in the event of fraud or fraudulent misrepresentation by us or other than as expressly set out in these Conditions of Sale; or
- do not make any representation, guarantee or **warranty** or assume any liability of any kind in respect of any **lot** with regard to its merchantability, fitness for a particular purpose, description, size, specifications, quality, **condition**, attribution, authenticity, rarity, importance, medium, **provenance**, exhibition history, literature, or historical relevance. Except as required by local law, any **warranty** of any kind is excluded by this paragraph.

(c) In particular, please be aware that our written and telephone bidding services, Christie's LIVE™, **condition reports**, the currency converter and saleroom video screens are free services and we are not liable to you for any error (human or otherwise), omission or breakdown in these services.

(d) We have no liability to any person other than a buyer in connection with the purchase of any **lot**.

(e) If, regardless of the terms in paragraphs (a) to (d) or E3 above, we are found to be liable to you for any reason, we shall be liable to the extent of the **purchase price** paid by you to us. We shall not be liable to you for any reason for loss of profits or business, loss of opportunity or value, anticipated savings or interest, costs, **other damages**, or expenses.

I • OTHER TERMS

1. OUR ABILITY TO CANCEL

In addition to the other rights of cancellation contained in these Conditions of Sale, we may cancel the sale of a **lot** if we reasonably believe that completing the transaction is, or may be, unlawful or that the sale places us or the **seller** under any liability to anyone else or may damage our reputation.

2. RECORDINGS

We may videotape and record proceedings at any auction. We will keep any personal data we collect confidential. Christie's may use this personal information to comply with its legal obligations, and unless the persons concerned object, for the purposes of carrying out its business and for commercial and marketing purposes. If you do not want to be videotaped, you may arrange to make a telephone or written bid or bid on Christie's LIVE™ instead. Unless we agree otherwise in writing, you may not videotape or record proceedings at any auction.

3. COPYRIGHTS

We own the copyright on all images, illustrations and written material produced by or for us relating to a **lot** (including the content of our catalogues, unless otherwise noted in the

catalogue). You cannot use them without our prior written permission. We do not give any **warranty** that you will gain any copyright or other reproduction rights to the **lot**.

4. SEVERABILITY

If any court finds that any provision of these Conditions of Sale is invalid, illegal or unenforceable, that part will be omitted and the rest of the Conditions of Sale will remain in full force and effect to the maximum extent permitted by law.

5. TRANSFERRING YOUR RIGHTS AND RESPONSIBILITIES

You may not grant a security over or assign your rights or obligations under these Conditions of Sale and the contract for sale without our prior written permission. The terms of these Conditions of Sale will be binding on your successors or estate and anyone who takes over your rights and obligations.

6. TRANSLATIONS

If we have provided a translation of these Conditions of Sale, the French original version shall prevail in the event of any claims or disputes which may arise hereunder.

7. FRENCH DATA PROTECTION ACT

In the context of its activities relative to auctions, private sales, marketing and the provision of services, and in order to manage restrictions on bidding and proposing items for sale, Christie's may collect personal data about **sellers** and buyers for the benefit of **Christie's Group** companies. **Sellers** and buyers are entitled to access, rectify, or delete personal data about them, and they can exercise such rights by speaking to their regular contact at Christie's France SNC. Christie's may use such personal data to comply with its legal duties, to carry out its business activities, and, unless the persons concerned are opposed to it, for its commercial and marketing activities.

If any regulations require a declaration to be made or an authorisation for the sale or transport of a **lot** to be requested, the relevant authorities require Christie's to provide your personal contact details and your invoice (including any of your personal data).

If you are a resident of California you can see a copy of our California Consumer Privacy Act statement at <https://www.christies.com/about-us/contact/ccpa>.

8. WAIVER

No failure to exercise or delay in exercising any right or remedy provided under these Conditions of Sale shall constitute a waiver of that or any other right or remedy, nor shall it prevent or restrict the further exercise of that or any other right or remedy on the part of Christie's. No single or partial exercise of such right or remedy shall prevent or restrict the further exercise of that or any other right or remedy.

9. GOVERNING LAW AND JURISDICTION

These Conditions of Sale, and any contractual or non-contractual dispute arising out of or in connection with these Conditions of Sale, will be governed by French law. Before either of us starts any court proceedings (except in the limited circumstances in which a disagreement, dispute or claim is related to a lawsuit brought by a third party and such dispute could be joined to that proceeding) and if we both agree, we together will try to settle the dispute by mediation with a mediator registered with a recognized mediation center and mutually acceptable to each of us. If

the dispute is not settled by mediation, you agree that the dispute will be referred to and dealt with exclusively by the French civil courts; however, we will have the right to bring proceedings against you in any competent court. According to the provisions of article L321-17 of the French Commercial Code, civil liability proceedings brought because of voluntary sales of movable property by public auction are subject to a statutory limitation period of 5 years from the date of the auction.

10. PRE-EMPTION

In certain cases, the French State is entitled to use a pre-emptive right on works of art offered for public sale, under to Articles L123-1 and L123-2 of the French Heritage Code. This means that the State substitutes itself for the last bidder. In such a case, a representative of the French State announces the exercise of the pre-emptive right during the auction and immediately after the **lot** has been sold by the fall of the hammer, to the company qualified to organise the public sale or the after-sale private sale. The French State will have then fifteen days to confirm the pre-emption decision. Christie's will not be held responsible for any administrative decisions of the French State regarding the use of its pre-emptive rights.

11. NATIONAL TREASURES – CULTURAL PROPERTY

Export licences may be required for some purchases. The French State is entitled to refuse to grant an export licence if a **lot** is considered a national treasure. We shall not be liable for any administrative decisions to refuse a licence which may be taken, and any request for an export licence or for any other administrative document does not affect the obligation of immediate payment from the buyer nor Christie's right to collect interest in the event of any delay in payment. If the buyer asks Christie's to carry out the formalities in order to obtain an export licence on his or her behalf, Christie's may invoice any disbursements and fees related to this service. Christie's shall not have to reimburse this amount if the export licence or any other administrative document is refused. The refusal of any licence shall neither justify any delay in making full payment for the **lot** nor the cancellation of the sale by the buyer. For illustrative purposes only, we set out below the value thresholds above which a French "Certificat de bien culturel" (also known as a "passport") may be required so that the item can leave the French territory. The threshold indicated is the one required for an export licence application for export outside the EU, when the latter differs from the national threshold.

Please note that some thresholds have been modified on January 1st, 2021.

- Vehicles of more than 75 years of age €50,000

12. REPORTING ON WWW.CHRISTIES.COM

Details of all **lots** sold by us, including the **catalogue descriptions** and prices, may be published on www.christies.com. Sales totals correspond to the **hammer price** plus the **buyer's premium** and do not reflect costs, financing fees, or application of buyer's or seller's credits. We regret that we cannot agree to requests to remove such details from www.christies.com.

J • GLOSSARY

authentic: a genuine example, rather than a copy, forgery, or deliberate fabrication of a vehicle of a particular manufacturer, or model, or created within a particular period, if the vehicle **lot** is described in the **lot heading** as being of

such manufacturer or model or created within that particular period.

authenticity warranty: the limited **authenticity warranty**, as applied only to **lot headings**, as set out in section E.3 of these Conditions of Sale.

auctioneer: the individual auctioneer and/or Christie's.

buyer's premium: the fees the buyer pays Christie's along with the **hammer price**.

catalogue description: the description of a **lot** in the catalogue for the auction, as amended by any **saleroom notice**.

Christie's Group: Christie's International Plc, its subsidiaries and other companies within its corporate group, including, but not limited to, Christie's France SNC and Gooding & Company, LLC.

condition: the physical **condition** of a **lot**.

due date: has the meaning ascribed to it in paragraph F1(a).

estimate: the price range included in the catalogue or any **saleroom notice** within which we believe a **lot** may sell. **Low estimate** means the lower figure in the range and **high estimate** means the higher figure. The **mid estimate** is the midpoint between the two.

hammer price: the amount excluding tax of the highest bid the **auctioneer** accepts for the sale of a **lot**.

lot: an item to be offered at auction (or two or more items to be offered at auction as a group).

lot heading: has the meaning ascribed to it in paragraph E.3.

other damage: any special, consequential, incidental direct or indirect damage of any kind or any damage which falls within the meaning of "special", "consequential", "direct", "indirect" or "incidental" under local law.

purchase price: has the meaning ascribed to it in paragraph F1(a).

provenance: the ownership history of a **lot**.

qualified: has the meaning ascribed to it in paragraph E.3 and **qualifying** statements, as applied to **catalogue descriptions** and **lot headings** are set forth in "Important Notices and Explanation of Cataloguing Practice".

reserve: the confidential amount below which we will not sell a **lot**.

saleroom notice: a written notice posted next to the **lot** in the saleroom and on www.christies.com, which is also read to prospective telephone bidders and notified to clients who have left written bids, or an announcement made by the **auctioneer** either at the beginning of the sale, or before a particular **lot** is auctioned.

seller: the owner of a **lot**; this may be either **Christie's** or another owner for whom **Christie's** acts as agent.

UPPERCASE type: means a word or a phrase having all capital letters.

warranty: a statement or representation in which the person making it a warranty that the facts set out therein are correct.

condition report: a statement made by us in writing about a **lot**, including about its nature or **condition**.

K • SYMBOLS USED IN THIS CATALOGUE

The meaning of words in bold in this section can be found at the end of the section of the catalogue headed "Conditions of Sale".

- This **lot** will be transferred to an offsite warehouse after the sale.

◦ **Christie's** has a direct financial interest in the **lot**. See Important Notices in the **Conditions of Sale** for further information.

◆ **Christie's** has provided a minimum price guarantee and has a direct financial interest in this **lot**. **Christie's** has financed all or a part of such interest through a third party. Such third parties generally benefit financially if a guaranteed **lot** is sold. See the Important Notices in the **Conditions of Sale** for further information

▲ Owned by **Christie's** or another **Christie's Group** company in whole or part. See Important Notices in the **Conditions of Sale** for further information.

▲◆ Owned by **Christie's** or another **Christie's Group** company in whole or part and has financed all or a part of such interest through a third party. Such third parties generally benefit financially if a guaranteed **lot** is sold. See the Important Notices in the **Conditions of Sale** for further information.

▮ The **seller** of this **lot** is one of the **Christie's** partner.

▯ A party with a direct or indirect interest in the **lot** who may have knowledge of the **lot's reserve** or other material information may be bidding on the **lot**.

• **Lot** offered without reserve.

~ **Lot** incorporates material from endangered species which could result in export restrictions. See paragraph H2 of the **Conditions of Sale** for further information.

≈ Handbag **lot** incorporates material from endangered species. International shipping restrictions apply. See paragraph H2 of the **Conditions of Sale** for further information

∞ **Lot** incorporates elephant ivory material. See paragraph H2 of the **Conditions of Sale** for further information.

ψ **Lot** incorporates material from endangered species which is shown for display purposes only and is not for sale. See paragraph H2(h) of the **Conditions of Sale** for further information

+ VAT at a rate of 20% will be payable on both the **hammer price** and the **Buyer's premium** (unless Intra-European Union distances sales' rules apply – Christie's intervention in the dispatch or transport of the **lot** within EU might impact the VAT treatment on the invoice). It will be refunded to the Buyer upon proof of export of the **lot** outside the European Union within the legal time limit. (Please refer to the section on VAT refunds).

○ The **lot** is a work of art, collector's items or an antique. VAT at a rate of 5.5% will be payable on both the **hammer price** and the **Buyer's premium** (unless Intra-European Union distances sales' rules apply – Christie's intervention in the dispatch or transport of the **lot** within EU might impact the VAT treatment on the invoice). It will be refunded to the Buyer upon proof of export of the **lot** outside the European Union within the legal time limit. (Please refer to the section on VAT refunds).

++ The **lot** is a book. VAT at a rate of 5.5% will be payable on both the **hammer price** and the Buyer's premium (unless Intra-European Union distances sales' rules apply – Christie's intervention in the dispatch or transport of the **lot** within EU might impact the VAT treatment on the invoice). It will be refunded to the Buyer upon proof of export of the **lot** outside the European Union within the legal time limit. (Please refer to the section on VAT refunds).

┘ The **lot** is a new means of transport from a VAT perspective subject to standard VAT rules. French standard VAT rate (20%) is charged on the **hammer price** and

the **Buyer's premium**. The transaction is VAT exempted in case of intra-European Union supplies of goods. In addition, exports of goods must be carried out within 90 days from sale date to secure a VAT refund.

↷ Please note that this **lot** is under temporary admission regime. It is subject to customs duties (and para-fiscal taxes). The amount of the customs duties due is a percentage of the final **hammer price**. The buyer should contact Post Sale Services prior to the sale to determine the estimated amount of the customs duties. If the **lot** is reexported outside of the European Union territory, the buyer will not be required to pay the customs duties. If the buyer collects the property in person or if the **lot** is delivered to France or another European Union member State, the buyer will be required to pay the import tariff.

Please note that **lots** are marked with such symbols only as a convenience to the buyer in conducting his or her due diligence. Neither Christie's nor the seller is responsible for any errors or omissions regarding information provided herein, as set forth more fully in these Conditions of Sale.

IMPORTANT NOTICES AND EXPLANATION OF CATALOGUING PRACTICE

IMPORTANT NOTICES

▲ **Property owned in whole or in part by Christie's:**

From time to time, Christie's or another **Christie's Group** company may offer a **lot** which it owns in whole or in part. Such **lot** is identified in the catalogue with the symbol ▲ next to its **lot** number.

◦ **Minimum Price Guarantees**

On occasion, Christie's has a direct financial interest in the outcome of the sale of certain **lots** consigned for sale. This will usually be where it has guaranteed to the **seller** that whatever the outcome of the auction, the **seller** will receive a minimum sale price for the work. This is known as a minimum price guarantee. Where Christie's holds such financial interest we identify such **lots** with the symbol ◦ next to the **lot** number.

◆ **Third Party Guarantees/Irrevocable bids**

Where Christie's has provided a Minimum Price Guarantee it is at risk of making a loss, which can be significant, if the **lot** fails to sell. Christie's therefore sometimes chooses to share that risk with a third party who agrees prior to the auction to place an irrevocable written bid on the **lot**. If there are no other higher bids, the third party commits to buy the **lot** at the level of their irrevocable written bid. In doing so, the third party takes on all or part of the risk of the **lot** not being sold. **Lots** which are subject to a third party guarantee arrangement are identified in the catalogue with the symbol ◆.

In most cases, Christie's compensates the third party in exchange for accepting this risk. Where the third party is the successful bidder, the third party's remuneration is based on a fixed financing fee. If the third party is not the successful bidder, the remuneration may either be based on a fixed fee or an amount calculated against the final **hammer price**. The third party may also bid for the **lot** above the irrevocable written bid.

Third party guarantors are required by us to disclose to anyone they are advising their financial interest in any **lots** they are guaranteeing. However, for the avoidance of any doubt, if you are advised by or bidding through an agent on a **lot** identified as being subject to a third party guarantee you should always ask your agent to confirm whether or not he or she has a financial interest in relation to the **lot**.

▲◆ **Property owned in whole or in part by Christie's and Third Party Guarantee/Irrevocable bid**

Where Christie's or another **Christie's Group** company owns a **lot** and the **lot** fails to sell, Christie's is at risk of making a loss. As such, Christie's may choose to share that risk with a third party whereby the third party contractually agrees, prior to the auction, to place an irrevocable written bid on the **lot**. Such **lot** is identified in the **Sale Particulars** with the symbol ▲◆.

Where the third party is the successful bidder on the **lot**, he or she will not receive compensation in exchange for accepting this risk. If the third party is not the successful bidder, Christie's may compensate the third party. The third party is required by us to disclose to anyone he or she is advising of his or her financial interest in any **lot** in which Christie's has a financial interest. If you are advised by or bidding through an agent on a **lot** in which Christie's has a financial interest that is subject to a contractual written bid, you should always ask your agent to confirm whether or not he or she has a financial interest in relation to the **lot**.

▮ **Bidding by parties with an interest**

When a party with a direct or indirect interest in the **lot** who may have knowledge of the **lot's reserve** or other material information may be bidding on the **lot**, we will mark the **lot** with this symbol ▯. This interest can include beneficiaries of an estate that consigned the **lot** or a joint owner of a **lot**. Any interested party that successfully bids on a **lot** must comply with Christie's Conditions of Sale, including paying the **lot's** full **buyer's premium** plus applicable taxes.

Post-catalogue notifications

In certain instances, after the catalogue has been published, Christie's may enter into an arrangement or become aware of bidding that would have required a catalogue symbol. In those instances, a pre-sale or pre-lot announcement will be made.

Other Arrangements

Christie's may enter into other arrangements not involving bids. These include arrangements where Christie's has given the **seller** an Advance on the proceeds of sale of the **lot** or where Christie's has shared the risk of a **guarantee** with a partner without the partner being required to place an irrevocable written bid or otherwise participating in the bidding on the **lot**. Because such arrangements are unrelated to the bidding process they are not marked with a symbol in the catalogue.

EXPLANATION OF CATALOGUING PRACTICE

This section explains how **catalogue descriptions** for vehicle **lots** are prepared and how certain terms are used.

All **catalogue descriptions** are subject to, and must be read together with, the Conditions of Sale. **Catalogue descriptions** are provided for identification and contextual purposes only and do not modify or limit the "AS IS, WHERE IS" nature of the sale of any vehicle **lot**.

CATALOGUE HEADINGS

The **lot heading** – the information shown in **UPPERCASE type** in the first line on the first page of the **lot's catalogue description** – identifies the vehicle by reference to such principal characteristics as manufacturer, model, and/or year (which year may be the year of production, model designation, or first registration, or the approximate year). The use of **UPPERCASE type** elsewhere in a **catalogue description** (including in subheadings, specifications, or highlights) is for presentational clarity only and does not indicate greater significance or the availability of the **authenticity warranty**, which applies only as set forth in section E.3.

QUALIFYING STATEMENTS

Where uncertainty or limitation exists in relation to an element of a vehicle's identification or description, this may be indicated by qualifying language appearing in the **lot heading** or as explained in the **catalogue description**. Certain terms indicate a **qualifying statement** and reflect Christie's opinion based on the information available at the time of cataloguing.

Examples of **qualifying statements**:

“**Circa ... or “c.”** in Christie's qualified opinion, the vehicle **lot** dates from approximately the stated year or period.

“**Believed to be ...**” in Christie's qualified opinion, the identification is probably correct, but there remains an element of uncertainty.

“**Reported as ... / Said to be ...**” in Christie's qualified opinion, the identification is based on information from third-party sources, historical records, or prior owners and has not been independently verified.

“**In the style of ...**” in Christie's qualified opinion, the vehicle or a particular element (such as coachwork) reflects the style associated with the named maker, model, or period, but is not represented as an original example by that maker.

“**Period-correct ...**” in Christie's qualified opinion, a component, configuration, or feature is consistent with the stated period but is not represented as original to the vehicle as delivered or of the same year of manufacture.

Where such a **qualifying statement** is used in the **lot heading**, the **authenticity warranty** does not apply to the qualified element of the **lot heading**. All **lot headings** should be read in the context of the full description.

DESCRIPTIVE TEXT, HIGHLIGHTS, AND SPECIFICATIONS

Narrative descriptions, highlights, specifications, and historical commentary are intended to provide context and background and reflect Christie's opinions only. These may be based on information supplied by the **seller**, prior owners, published sources, period documentation, or specialist research. Technical details (including vehicle numbers, production figures, and vehicle specifications) are presented for identification and reference purposes and should be read in conjunction with the full **catalogue description**.

References to matters such as chassis numbers, engine numbers, gearbox numbers, production figures, or statements that a vehicle “retains matching numbers” reflect Christie's opinion based on information available at the time of cataloguing and are provided for identification and reference purposes only.

COACHWORK, DESIGN, AND ATTRIBUTION

References to coachwork, body style, designers, or coach-builders describe the form, appearance, or stylistic attribution of a vehicle as understood at the time of cataloguing. Expressions such as “coachwork by” or “in the style of” are used in accordance with common specialist usage and should be read in the context of the full description.

PROVENANCE AND HISTORY

References to prior ownership, collection history, competition use, exhibition history, restoration, or documentation on file are included for historical interest and context and are based on information believed to be reliable but may not be.

ACCOMPANYING ITEMS AND DOCUMENTATION

References in a catalogue entry to documentation, certificates, reports, correspondence, logbooks, photographs, tools, spare parts, or other items described as accompanying a vehicle **lot** reflect Christie's understanding at the time of cataloguing and are provided for general information only. Such references may not be complete and should be read in the context of the full **catalogue description** and any **sale-room notice**. The scope and content of such accompanying items may vary.

FSC Logo

December 2025



LOT 29 | 2013 FERRARI 458 GTE

Amelia Island Auctions

5-6 MARS | FLORIDE, USA

ENCHÈRES EN DIRECT

S'INSCRIRE
POUR ENCHÉRIR

ENCHÈRES EN
LIGNE DISPONIBLES

Inscriptions ouvertes
CONTACTEZ NOS SPÉCIALISTES :
INQUIRY@GOODINGCO.COM

Fiers de présenter
LA COLLECTION CURTIS LEAVERTON
Offerte entièrement sans réserve

Pebble Beach Auctions

VENDREDI 14 AOÛT
SAMEDI 15 AOÛT
CALIFORNIE, USA

ENCHÈRES EN DIRECT

FERRARI 250 GT SWB CALIFORNIA SPIDER COMPETIZIONE 1961
Vendue 25.305.000 \$ | L'enchère automobile la plus élevée de Gooding Christie's
Record mondial d'adjudication pour une 250 GT California Spider | Vente de Pebble Beach 2025

Rétromobile New York Auctions

NOVEMBRE
NEW YORK, USA

ENCHÈRES EN DIRECT

Vivez une
expérience extraordinaire



LOT 48 | 1938 BUGATTI TYPE 57C ATALANTE

INDEX



YEAR	VEHICLE	LOT #	YEAR	VEHICLE	LOT #	YEAR	VEHICLE	LOT #	YEAR	VEHICLE	LOT #
1958	AC Aceca Bristol	20	1938	Delahaye 135M Cabriolet	82	1965	Fiat 500 F Decathlon	84	1953	Mercedes-Benz 300 S Cabriolet	38
1928	Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Speciale Series II	55	1950	Ferrari 166 Inter Coupe	76	1974	Fiat 127A Holiday	86	1958	Mercedes-Benz 220 S Cabriolet	14
1928	Alfa Romeo 6C 1500 Sport Series II	58	1958	Ferrari 250 GT LWB California Spider	31	1983	Fiat Campagnola 1107 A Paris-Dakar	62	1966	Morris Mini Cooper S	64
1929	Alfa Romeo 6C 1750 Super Sport Series III Tourer	56	1960	Ferrari 250 GT SWB Berlinetta	61	1969	Ford Mustang Mach 1	81	1959	OSCA Tipo S	54
1931	Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo Series V Saloon	57	1962	Ferrari 400 Superamerica Series I Coupé Aerodinamico	52	1995	Ford Escort RS Cosworth	45	1901	Panhard-Levassor Type B1 M4E Four-Cylinder Hansom Cab	69
1969	Alfa Romeo 1300 GT Junior	6	1963	Ferrari 250 GT Lusso	17	1922	Hispano-Suiza H6B « Splendid »	79	1957	Porsche 356 A 1500 GS Carrera Coupe	26
1973	Alfa Romeo Montreal	78	1963	Ferrari 250 GTE Series III	44	1971	Iso Grifo Series II 7 Litri « Can-Am »	80	1967	Porsche 911 2.0 S « Soft Window » Targa	22
1971	Alpine A110 1600 S Group 4	7	1967	Ferrari 330 GTC	23	1948	Jaguar Mk IV Drophead Coupe	43	1976	Porsche 911 Turbo 3.0	33
1958	Aston Martin DB Mk III Saloon	34	1971	Ferrari Dino 246 GT	50	1955	Jaguar XK140 Fixed Head Coupe	30	1979	Porsche 911 Turbo RUF BTR II Conversion	77
1960	Aston Martin DB4 Series II	10	c. 1980s	Ferrari Testarossa Design Concept Model by Pininfarina	1	1969	Lamborghini Espada Series I	28	1989	Porsche 911 Turbo 3.3 Cabriolet	9
c. 2008	Auto Union Type C Grand Prix Child's Car by Audi Quattro GmbH	2	1981	Ferrari 512 BBi	8	1971	Lamborghini Miura P400 SV	19	1989	Porsche 911 Turbo 3.3 Coupe	60
1920	Ballot 3/8 LC Grand Prix Two-Seater	65	1984	Ferrari 288 GTO	67	2000	Lamborghini Diablo 6.0 VT	46	1989	Porsche 911 Turbo 3.3 Targa	70
c. 1912	Bedelia BD2 10CV Tandem Cyclecar	4	1994	Ferrari 512 TR Speciale	63	1952	Lancia Aurelia B20 GT Series II	51	2003	Porsche 911 GT3 RS Manthey MR 516	75
1981	BMW M1	42	2008	Ferrari FXX Evo	41	1967	Lancia Fulvia Sport 1.3	24	1984	Renault R5 Turbo II	11
1928	Bugatti Type 40 Grand Sport	25	2013	Ferrari 458 GTE	29	1975	Lancia Stratos HF Stradale	37	1932	Rolls-Royce Phantom II Coupé de Ville	39
1938	Bugatti Type 57C Atalante	48	2018	Ferrari FXX K Evo	40	1981	Land Rover 109 Series III	47	1961	Rolls-Royce Silver Cloud II Drophead Coupe	16
1963	Chevrolet Corvair 95 Rampside Pickup	5	2021	Ferrari Monza SP1	73	1962	Maserati 5000 GT Coupe	27	1964	Shelby 289 Cobra	15
1967	Citroën DS21 Pallas	68	1947	Fiat 750 Pulidori	21	1967	Maserati Mistral	53	1966	Shelby 427 Cobra	71
2004	Courage C65 LMP2	59	1953	Fiat 1100 Coupé Speciale	83	1971	Maserati Ghibli 4.7 Spider	13	1938	Talbot-Lago T150-C-SS Teardrop Coupe	35
1901	De Dion-Bouton 4 ½ HP Rear-Entrance Tonneau	36	1955	Fiat 1100 Industriale	3	1972	Maserati Ghibli 4.9 SS Coupe	66	1947	Talbot-Lago T26 Record Cabriolet	12
1982	De Tomaso Pantera GT5	74	1962	Fiat 1100 T2 Spiaggetta	85	1991	Maserati Shamal	49	1993	Venturi 400 Trophy	32
						1954	Matchless G45	72			



LOT 67 | 1984 FERRARI 288 GTO



Vivez une expérience extraordinaire



PARTENAIRE OFFICIEL DE RÉTROMOBILE