

BESCH

COMMISSAIRE-PRISEUR

Quand l'Automobile fait son Festival...

**VENTE AUX ENCHÈRES
VÉHICULES DE SPORT ET DE COLLECTION**

**LES JARDINS DU GRAND HÔTEL
45, LA CROISSETTE - CANNES**

DIMANCHE 14 JUIN 2015



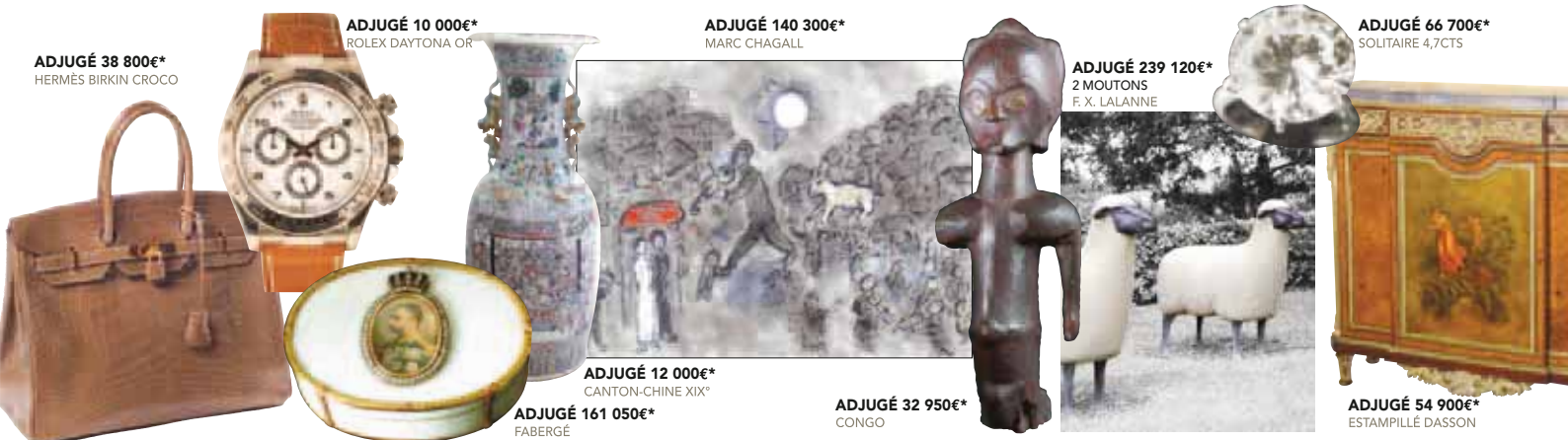
Stéphane EYSSERIC
EXPERT CVV

BESCH

COMMISSAIRE-PRISEUR

PROCHAINES VENTES *Prestige* EN PRÉPARATION

Tableaux - Vins - Bijoux - Montres - Vintage - Arts Décoratifs



au Grand Hyatt Cannes Hôtel Martinez

DU 18 AU 20 JUILLET 2015

DU 14 AU 16 AOÛT 2015

1^{ère} Maison de Ventes aux Enchères de Vins en France

Adjugé 193 780 €
55 bouteilles
du Domaine Henri Jaye
Vosne-Romanée Cros-Parantoux
(1985 à 1994)
Echezeaux
(1990 à 1994)

Les Marchés Asiatiques
à votre porte



**ESTIMATION
GRATUITE ET
CONFIDENTIELLE**
de votre cave,
vos bouteilles en vue de
nos prochaines ventes.

Pascal KUZNIEWSKI
Expert CVV

T. 04 92 28 51 27 - F. 04 89 73 22 71
contact@vinvinoveritas.com

L'alcool est dangereux pour la santé, à consommer avec modération.

POUR INCLURE DES LOTS DANS CES VENTES / EXPERTISES GRATUITES

Veillez contacter Maître Jean-Pierre Besch

Tél 04 93 99 33 49 • besch@cannesauktion.com

VÉHICULES DE SPORT ET DE COLLECTION

VENTE DIMANCHE 14 JUIN 2015 À 14H30

LES JARDINS DU GRAND HÔTEL

45, Boulevard de la Croisette - 06400 Cannes

**Maître Jean-Pierre Besch, commissaire-priseur
judiciaire et habilité**

svv Besch Cannes Auction n° 2002-034

45, Boulevard de la Croisette, 06400 Cannes

Tél : 33 (0) 4 93 99 22 60 - 33 (0) 4 93 99 33 49

Fax : 33 (0) 4 93 99 30 03

besch@cannesauktion.com - www.cannesauktion.com

Stéphane EYSSERIC, Expert

agréé près le CVV

Tél : 06 15 22 01 91 - s.eysseric@leclubauto.com

EXPOSITIONS

Les Jardins du Grand Hôtel

45, Boulevard de la Croisette - 06400 Cannes

Samedi 13 Juin de 15h à 19h

Dimanche 14 Juin de 10h à 13h

VENTE AUX ENCHÈRES EN SIMULTANÉ EN SALLE ET SUR INTERNET

DrouotLIVE^{INC} drouotlive.com

 **interencheres-live.com**
Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

interencheres-live.com

TÉLÉPHONES DURANT LES EXPOSITIONS ET LES VENTES

33 (0) 4 93 99 22 60 - 33 (0) 4 93 99 33 49





1

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis
n WVVZZZ1GZLB006349

Production limitée à
5000 exemplaires
Historique connu

8 000 - 10 000 €

1991 VOLKSWAGEN GOLF RALLYE

La GOLF RALLYE fut produite à l'époque par VOLKSWAGEN afin de s'engager dans le championnat du monde des Rallyes. Seulement 5000 exemplaires ont été produits. Dotée d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1763 cc à injection électronique Digifant disposé transversalement à l'avant et équipé d'un compresseur à spirales (G60) développant 160ch à 5600 tr/min, cette GOLF possède également une transmission intégrale et un look d'enfer : boucliers avant et arrière prédominants, élargisseurs d'ailes, nouvelle calandre avec projecteurs rectangulaires. Cette voiture est en configuration d'origine. Aucune modification n'a été apportée. Elle a été conduite par une seule personne depuis sa première mise en circulation et totalise moins de 124 000 km. Plus utilisée depuis quelques années, le véhicule nécessiterait une révision avant d'arpenter à nouveau la route.







2

**Titre de circulation
Français**

Châssis n 57699

Restauration récente
Budget réduit

12 000 - 15 000 €

1962 FIAT 500 Giardiniera Type 120

Depuis la disparition de la Fiat 500 C Belvédère, les commerçants et familles nombreuses de l'époque attendaient sa remplaçante. Fin Mai 1960, l'étude 120, code de la nouvelle Giardiniera, pris le chemin des garages Fiat. Ce petit break extrapolé de la 500, devait initialement utiliser la base de la 600. Mais les dimensions du moteur de cette dernière posait un handicap majeur dans la conception du coffre de rangement, qui pour être pratique se devait d'être complètement plat. Bénéficiant de la législation italienne sur les utilitaires, la Giardiniera était dotée de portes « suicides ». Une fois la banquette arrière rabattue, cette dernière offrait un volume de chargement assez conséquent pour sa taille, soit 230 dm³.

Equipé d'un moteur bicylindre en ligne de 499,5 cm³ à carburateur WEBER, ce modèle a subi une restauration récente. Vous pourrez apprécier le parfait état de la carrosserie et de la sellerie. Avec sa peinture bitons, cette automobile fera le bonheur des collectionneurs à budget réduit.







3

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n 1818019
Moteur
n° 126.A1.000 774 8437

Environ seulement
400 exemplaires produits
Carrosserie Vignale

20 000 - 25 000 €

1969 FIAT 500 Roadster GAMINE

Conçu sur la plate-forme d'une Fiat 500 F, le roadster Gamine au look rétro est l'œuvre du carrossier Alfredo Vignale qui s'était inspiré de la Fiat Balilla Sport de 1934. Le moteur placé à l'arrière était le même que celui de la Fiat, un deux-cylindres en ligne disposé longitudinalement et refroidi par air, d'une capacité de 499,5 cm³ et 18 ch DIN. Vignale avait aussi conservé le châssis tubulaire en acier de la 500, auquel avait été soudée une carrosserie décapotable. Derrière les deux uniques sièges se trouvait un cadre métallique qui soutenait le toit en toile et servait d'arceau de sécurité. Le réservoir à essence et la roue de secours avaient été glissés derrière la calandre.

Le modèle proposé à la vente de couleur vert pastel est en bon état de présentation. La carrosserie a été refaite par le passé. Les garnitures intérieures sont également en très bon état. Le moteur est doté d'un carburateur WEBER 28 IMB. Cette Gamine est équipée de la capote et des vitres latérales.







4

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n° TRD1767
Moteur n° TRD1051E

Modèle original

25 000 - 30 000 €

1948 TRIUMPH 1800 Roadster RHD

Après de sévères difficultés financières pendant la crise des années trente, la firme TRIUMPH fut mise sous contrôle judiciaire puis vendue en 1944 à la « Standard Motors Compagny, Ltd » dirigée par sir John Black. Tout à fait logiquement, les premières Triumph d'après guerre étaient essentiellement composées d'organes mécaniques de Standard, y compris les suspensions, l'ensemble motopropulseur, et un nouveau châssis tubulaire en échelle. Le printemps 1946 vit arriver deux nouveaux modèles très différents dont un roadster destiné à surclasser son Grand rival de Coventry, Jaguar. Le style qui pourrait être défini par « aérodynamique naissante » était l'œuvre de deux ingénieurs. Ce modèle, dernier au monde à utiliser un siège spider était équipé d'un moteur 4 cylindres Standard à soupapes en tête de 1776 cm³ développant 65ch à 4500 tr/min.

Le modèle qui vous est proposé à la vente est en bon état de présentation carrosserie. Il est doté du moteur 1776 cm³ à carburateur Solex et d'une boîte de vitesses mécanique au volant à 4 rapports plus marche arrière. Vous noterez la légère patine de la banquette avant en cuir bordeaux ainsi que la bonne conservation des boiseries intérieures. Les garnitures du siège spider sont en très bon état également tandis que les organes constituant les trains roulants sont « dans leur jus ».







5

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n° 1HDC4612981
Moteur n° 32849

Equipé d'une BV5, boîte 4
d'origine incluse dans le lot

25 000 - 30 000 €

1954 Midget TF 1500 LHD

Face à la chute des ventes de la TD, Midget se devait de réagir. Ce fut le cas en Aout 1953. Tout d'abord motorisé par un 1250 cm³, MG décide en 1954 de muscler son nouveau bolide en l'équipant d'un moteur 4 cylindres en ligne de 1466cm³ à carburateurs SU développant 63ch. La 1500 TF va poursuivre sa carrière jusqu'en 1955. Au total, environ 9600 exemplaires ont été construits par MG.

Le modèle que nous vous proposons à la vente est en bon état de présentation. Vous constaterez la bonne planéité des éléments de carrosserie et le bon état du plancher. Le véhicule a subi une restauration il y a un dizaine d'années. Les garnitures intérieures sont en parfait état de conservation. Afin d'éviter la chauffe du moteur, le système de refroidissement a été agrémenté d'un vase d'expansion. Cette MG TF est équipée de roues fils peintes, d'un porte bagage, d'une malle, d'un couvre tonneau et des vitres latérales. Il a été monté une boîte de vitesses à 5 rapports pour une utilisation plus aisée. La boîte de vitesses d'origine à quatre rapports a été conservée et fait parti du lot.







6

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n° CT20143L
Moteur n° CT20462E

Véhicule sortant
de restauration
Un look « so british »

22 000 - 27 000 €

1963 TRIUMPH TR4 LHD

Dessinée par le styliste Italien Giovanni Michelotti, la TR4 succède à la TR3A en adoptant des lignes plus tendues et un profil plus anguleux. La TR4 était dotée d'une mécanique robuste équipant également les « tracteurs Ferguson », un moteur 4 cylindres en ligne de 2138 cm³ à carburateurs SU développant 100 ch à 4600 tr/min, accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports plus marche arrière.

Le véhicule que nous vous proposons à la vente a été entièrement restauré avec soin (éléments de carrosserie entièrement démontés, décapés, refaits et repeints, organes de trains roulants également remplacés ou refaits, moteur révisé...). Ce véhicule équipé d'un porte bagage et d'une ligne d'échappement en acier inoxydable est prêt à sillonner les routes de la côte d'azur pour votre plus grand plaisir.







7

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis
n° SXXXNNBYNBD089615
Moteur
n° 12A2EF77 290 332

Très peu d'exemplaires
produits
Un look d'enfer

18 000 - 22 000 €

1994 MINI Cabriolet

Cette MINI cabriolet au style unique est irrésistible. En effet, son kit carrosserie d'origine, ses jantes en aluminium et ses sièges sport en cuir lui confèrent un look ultra-sportif. Tandis que la ligne de la voiture décapotée ainsi que le tableau de bord en ronce de noyer dévoilent toute son élégance. Ces modèles étaient équipés de moteur 4 cylindres en ligne de 1275 cm³ à injection développant 63 ch à 5700 tr/min, accouplé à une boîte de vitesses manuelle à quatre rapports.

Ce modèle a été produit en seulement deux couleurs. La teinte de la carrosserie du véhicule que nous vous présentons appelée « Pearlescent Caribbean Blue » se marie parfaitement avec l'intérieur et la toile de capote de couleur grise. Vous noterez la bonne planéité des éléments de carrosserie et le parfait état des garnitures intérieurs en cuir. Le compteur affiche environ 63 000 km. Outre les équipements d'origine liés à la spécificité du modèle, le véhicule est équipé d'un volant trois branches en bois de marque Moto-Lita et d'un autoradio Kenwood KRC-179R.







8

Certificat d'immatriculation Français

Châssis
n ZLA831AB000569342

Côte en hausse
Moins de 20 000km
parcouru depuis
la réfection moteur
Même propriétaire
depuis 7 ans

28 000 – 33 000 €

1992 Lancia Delta Intégrale Evolution I

Les premières Delta «Evolution» construites de fin 1991 à fin 1992 étaient les dernières versions destinées à l'homologation en rallye. La version catalysée evolution II, n'ayant pas été construite dans ce but. Le moteur reste inchangé mais subit une modification de son calculateur qui fait passer la puissance à 210 ch à 5750 tr/mn, ce qui permet de compenser une légère augmentation du Cx et une petite prise de poids. Pour améliorer la maniabilité, la voiture reçoit des trains avant et arrière élargis, ce qui entraîne également une augmentation du volume des ailes. Quelques autres changements extérieurs sont perceptibles comme la nouvelle grille de calandre avant ou l'ajout d'entrées d'air supplémentaires. La sortie d'échappement ne comprend plus qu'un seul orifice. Le châssis demeure inchangé. A l'intérieur, les baquets Recaro sont désormais recouverts d'Alcantara gris foncé, le cuir et la clim sont en option. Le levier de vitesse reçoit un nouveau grip et le volant est signé «Momo».

Le véhicule proposé à la vente est en très bon état carrosserie. Le moteur a été démonté et refait il y a moins de 20 000 km par la société STORIC Italia spécialisée en Lancia Delta (remplacement des pistons forgés, des coussinets tri-métal renforcés, des arbres à cames, d'un bloc moteur de réemploi, du kit de distribution, de l'embrayage...). Il dispose de l'intérieur en Alcantara en très bon état de conservation, des vitres à commande électrique, d'un kit levier de vitesses « martini 6 », des disques de freins ventilés/ percés, de durits de frein type aviation, de silentblocs Powerflex, d'un volant SPARCO, de barres anti-rapprochement avant et arrière et de l'ABS.





FIA CV487


FORM N° 1979
ISSUING ASN CSA1

FIA
FEDERATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE

HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM

IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 'K' TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE FOR HISTORICAL CARS COMPETING IN SPEED EVENTS, THIS FORM MUST BE SUBMITTED TO THE APPROPRIATE A.S.N. FOR VERIFICATION AND STAMPING. IT REMAINS THE PROPERTY OF THE F.I.A. AND MUST BE RETURNED TO THE A.S.N. IF REPLACED WITH A NEW FORM. THIS DOCUMENT MUST BE COMPLETED IN CONFORMITY WITH THE DEFINITIONS AND REQUIREMENTS OF APPENDIX 'K'.
CAUTION: THIS FORM IS INTENDED SOLELY FOR COMPETITION USE. IS NO GUARANTEE OF THE CAR'S AUTHENTICITY AND IS NOT TO BE USED FOR COMMERCIAL PURPOSES OR AS PROOF OF THE CAR'S HISTORY.

MAKE DE SANCTIS MODEL SINGLE SEATER
TYPE FORMULA JUNIOR REGISTRATION N° _____
CHASSIS N° 003 ENGINE N° FIAT 103-000-6742-4
ENGINE TYPE 4 CYL. FIAT 1100/103 ENGINE CAPACITY 1100 c.c.
YEAR OF MANUFACTURE 1953 YEAR OF RESTORATION 1994
F.I.A. HOMOLOGATION FORM N° (if applicable) _____



This section to be completed by the A.S.N.

WE, THE _____ HAVE INSPECTED THE DETAILS ON THESE PAGES AND TO THE BEST OF OUR KNOWLEDGE CONSIDER THE CAR TO BE CORRECTLY DESCRIBED AND CATEGORISED AS FOLLOWS:

PERIOD E TYPE MONOPLACE

- SINGLE-SEATER RACING CAR (Period A to I)
- TWO-SEATER RACING CAR (Period A to I)
- GRAND TOURING CAR (Period E to I)
- COMPETITION GRAND TOURING CAR (Period G to I)
- COMPETITION TOURING CAR (Period G to I)
- THOROUGH-BRED GRAND PRIX CARS (Period G to I)

SIGNED S/C Automobiles DATE 17/4/2021 STATUS OF SIGNATORY _____

EACH PAGE OF THIS FORM, AS WELL AS THE EDGE OF EACH PHOTOGRAPH MUST BEAR THE STAMP OF THE ISSUING A.S.N.
N.B. Should a car entered for an event be found not to conform to this Identity Form, the organiser will return it, stating the reason, to the A.S.N.





9

Véhicule de compétition

Châssis n° 003
Moteur n° 674211 type 103

Documents de certification
FIA datés de 2001
Idéale pour courir
à budget réduit

25 000 - 30 000 €

1959 DE SANCTIS Formule junior

Afin de pallier aux budgets de course automobile en constante augmentation, il a été créé des classes et formules dérivées. Ce fut le cas à la fin des années 50 avec l'arrivée de la Formule junior. Adopté par l'instance contrôlant le sport automobile en 1958, la formule était limitée aux moteurs de un litre ou moins pour un poids limité de 360 kg. Pour les véhicules pesant jusqu'à 400kg, un moteur de 1100 cc était autorisé.

Gino et Lucio De Sanctis gérants d'une grande concession Fiat à Rome commençaient à s'intéresser au sport automobile à la fin des années 50. Ils construisirent donc plusieurs Formules junior sur la base de châssis tubulaires. Tout d'abord motorisés par des 750 cc, ils utilisèrent ensuite le moteur FIAT 1100 type 103 équipant le modèle présenté ci-dessous.

Cette voiture équipée du moteur 4 cylindres de 1098cc à carburateurs WEBER type 35 DCO 3, boîte de vitesses manuelle à quatre rapports, suspension avant indépendante à ressorts hélicoïdaux, suspension arrière indépendante à pont articulé et lames de suspension en position transversale et freins hydrauliques à tambours aux quatre roues. Ce véhicule en très bon état de présentation a subi une restauration en 1999 et des travaux de rénovation mécanique récents.







10

Véhicule de compétition

Moteur n° 2633829

Véhicule ayant couru en 1962 aux Grand prix de Monaco et Montlhéry
Idéale pour courir à budget réduit
Modèle unique
Lot comprenant la fameuse culasse hémisphérique

20 000 - 25 000 €

1962 COLUCCI Formule Junior

Cette formule Junior fut construite par Vincent COLUCCI, garagiste passionné installé à Cap d'Ail à l'époque et grand préparateur de voitures de course. Le véhicule équipé d'un moteur FIAT 1300 ramené à 1100 cm³ a couru en 1962 aux grand Prix de Monaco sous le numéro 76 et à Montlhéry sous le numéro 42. Le pilote de l'époque, Pierre LEONI participa à l'élaboration de l'automobile.

Le véhicule présenté à la vente est en cours de restauration. La carrosserie est « dans son jus » mais les amortisseurs ont été remplacé et les freins refaits. Il manque à l'automobile, les carburateurs, la ligne d'échappement, les jantes, le pare brise ainsi que le capot arrière. Le moteur en place est un SIMCA. Les conduits de refroidissement du moteur sont directement intégrés aux tubulures du châssis. Pour une bonne répartition des masses, deux réservoirs à carburant ont été placés à l'époque de chaque côté du cockpit.

Vincent COLUCCI a également élaboré des culasses à chambres de combustion hémisphériques, utilisées plus tard par GORDINI. Le présent lot comprend également une fameuse culasse équipé d'un collecteur d'admission spécial où figure son nom en toute lettre ainsi qu'un carburateur Solex.







11

Certificat
d'immatriculation
Français

Châssis
n WPOZZ99Z5S680276

Peu d'exemplaires produits
Modèle puissant

58 000 – 68 000 €

2005 Porsche 996 Turbo S

Avec la présentation officielle de la Porsche 911 type 997, la Porsche 996 est en fin de carrière. Le constructeur offre donc à son modèle phare une version exclusive et améliorée pour fêter dignement une fin de carrière. Reprenant comme base la Porsche 996 Turbo, un petit « S » est venu agrémenter les logos pour proposer aux fanatiques plus qu'une simple série spéciale... Avec la génération 996, la Porsche 911 Turbo avait déjà atteint des sommets d'efficacité et de sportivité avec son flat six gavé par deux turbos et sa transmission intégrale, mais certains devaient penser que ce n'était pas assez... Cette Turbo S en plus de son gain de puissance passé à 450ch, à l'image des séries limitées, est une version qui se démarque par des nombreux détails, un équipement de série encore enrichi, et des marquages spécifiques Turbo S qui figurent un peu partout dans l'habitacle.

Le véhicule que nous vous proposons à la vente est équipé d'une boîte de vitesses Tiptronic, du toit ouvrant électrique, du système d'aide au stationnement et beaucoup d'autres options. Les entretiens ont été effectués chez Porsche le 13/06/2006 à 24457km, le 15/01/2008 à 38857km, le 18/05/2012 à 40756km et le 18/05/2014 à 78905km. Un contrôle par Porsche a été réalisé le 28/04/2015 à 79719km. Les 4 pneumatiques sont neufs.

Le véhicule sera fourni avec le contrôle technique vierge de moins de 6 mois, le livret et notice de bord, le carnet d'entretien, le test PIWIS (1557 page 1 et absence page 2) et la fiche identifications véhicule.







12

Certificat d'immatriculation

Châssis n 2303183

Même propriétaire
depuis 14 ans

4 000 – 6 000 €

HONDA 1000

Quand les principaux constructeurs se bagarraient pour offrir à leurs clients le quatre cylindres le plus performant, Honda, quelque peu distancé par la concurrence sur le plan des performances pures, voulut retrouver sa suprématie... Après avoir imposé, une décennie auparavant, la fameuse CB 750, la firme démontre en 1978 son talent en matière de sophistication, en dévoilant l'audacieuse 1000 CBX.

Le modèle présenté à la vente est restée dans un garage pendant de nombreuses années. L'actuel propriétaire a pris le soin de faire une remise en route de la motocyclette avant la vente.



13.3

1961 BMW R50 S

Châssis n° 564096

Moteur n° 564096

Modèle mythique et très rare produit à seulement 1604 exemplaires.



13.4

1968 BMW R60/2 side car

Châssis n° 1814477

Moteur n° 1814477

17306 exemplaires produits de 1960 à 1969.



13

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Collection privée
Motocyclettes restaurées

Environ seulement
400 exemplaires produits
Carrosserie Vignale

85 000 - 95 000 €

Collection de motocyclettes

Ce lot inclus une collection de passionnés de motocyclettes anciennes sur deux générations. Chaque modèle a été restauré et possède son certificat d'immatriculation français. Cette collection reprend un grand nombre de modèles intéressants et recherchés d'après guerre.



13.1

1961 BMW R27

Châssis n° 376249

Moteur n° 375334

Ce modèle reprend les bases de la R26 avec un moteur monté sur silentbloc.



13.2

1967 BMW R27

Châssis n° 386263

Moteur n° 386263





13.5

1968 BMW R69 S

Châssis n° 664985

Moteur n° 664985

C'est grâce à ce modèle que BMW va acquérir sa notoriété de sportive et indestructible.



13.6

1955 BMW R672

Châssis n° 614425

Moteur n° 652842



1956 Moto Guzzi 250 AIRONE

Châssis n° MCS28

Moteur n° MCS60





13.8

1937 Moto Guzzi 250 PL

Châssis n° 2AU9129

Moteur n° P27372



13.9

1946 Moto Guzzi 500 GTV

Châssis n° U8701

Moteur n° U63718





13.10

1965 Moto Guzzi 500 FS

Châssis n° FBA26
Moteur n° FAU40



13.11

1961 Moto Guzzi 500 FALCONE TOURISME

Châssis n° FBQ59
Moteur n° FBQ73

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





13.13

1972 Moto Guzzi STORNELLO

Châssis n° DGM8224

Moteur n° SM006432

Motocyclette de première main





13.12

1959 Moto Guzzi ZIGOLO SATURNIA

Châssis n° VQM62
Moteur n° VQM62



13.14

Moto Guzzi SUPERALCE 500

Châssis n° AV32447
Moteur n° AV103048

Le certificat d'immatriculation comporte quelques erreurs (numéro de série et date de première mise en circulation).







14

Certificat d'immatriculation belge

Châssis n° 302370
Moteur n° 902494

Première 911
Modèle 1965 recherché
véhicule en configuration
« rallye et course » avec
sa fiche d'identité pour
voiture ancienne FIA
Carburateurs solex d'origine
faisant parti du lot

180 000 – 240 000 €

1965 Porsche 911 2.0L coupé à châssis court

La Porsche 911 2.0L de 1965 représente pour beaucoup le modèle de référence et le point de départ d'une production qui, 50 ans après continue de nous faire rêver. Initialement appelé 901, elle a ensuite été rebaptisé 911 à la demande du constructeur Peugeot qui avait déjà déposé les appellations à trois chiffres avec un zéro central.

Le véhicule que l'on propose à la vente provient d'une collection privée (même propriétaire depuis 2008). Il est doté d'un moteur 6 cylindres à plat de 1991 cm³ à carburateurs WEBER 40 IDTR 3C, entièrement ouvert et refait (en rodage) afin de développer environ 180 ch et d'une boîte de vitesses type 901 à 5 rapports courts également ouverte et refaite. Les doubles carburateurs d'origine Solex 40 PI ont été conservés et seront également remis avec le véhicule. Cette Porsche 911 à empattement court est équipée d'une suspension indépendante à l'avant ainsi qu'à l'arrière et de freins à disques aux 4 roues. Les 4 amortisseurs de marque INTRAX sont réglables et neufs.

Le véhicule, en bon état de présentation est en configuration « rallye et course » avec sa fiche d'identité pour voiture ancienne FIA période F et classe GTS datée de 1995. Il dispose ainsi d'un arceau homologué soudé, de sièges baquets de marque SPARCO, d'un Tripmaster, de projecteurs longues portées CIBIE, d'un système anti-feu... Les pneumatiques « terre » visibles sur le véhicule seront remplacés par des pneumatiques « rallye » pour la vente.





CVA 88 Fédération Internationale de l'Automobile ASN SIGNATAIRE RACB FICHE N° HB 219

FICHE D'IDENTITE POUR VOITURE ANCIENNE

CONFORME A L'ANNEXE "K" DU CODE SPORTIF INTERNATIONAL POUR LES VOITURES ANCIENNES PARTICIPANT AUX EPREUVES DE VITESSES, CETTE FICHE DOIT ETRE SOUMISE A L'ASN CONCERNEE QUI LA VERIFIERA ET LA VISERA (VOIR ART. 4.1). ELLE RESTE LA PROPRIETE DE L'ASN, & DOIT LUI ETRE RENVOYEE SI UNE NOUVELLE FICHE LA REMPLACE.
TOUTS LES ARTICLES CITES DANS CE DOCUMENT FONT PARTIE DE L'ANNEXE "K".
ATTENTION : CETTE FICHE A ETE CONÇUE AVEC POUR SEULE FINALITE UNE UTILISATION EN COMPETITION ; ELLE NE GARANTIT NULLEMENT L'AUTHENTICITE DE LA VOITURE ET NE SAURAIT ETRE UTILISEE A DES FINS COMMERCIALES OU COMME PREUVE DE L'HISTORIQUE DE LA VOITURE.

MARQUE Porsche MODELE 911
 TYPE Coupe N° MINERALOGIQUE
 N° DE CHASSIS 302370 N° DE MOTEUR 902194
 TYPE DU MOTEUR Essence CYLINDREE 1891
 ANNEE DE CONSTRUCTION 1965 ANNEE DE REFECTION 1995
 N° DE FICHE D'HOMOLOGATION FIA (EVENTUELLEMENT) 182




Photo de la voiture dans sa forme actuelle ; le bord doit avoir été visé par l'ASN.

Cette section sera complétée par l'ASN.

NOUS LE RACB AVONS VERIFIE LES INFORMATIONS SUR CETTE FICHE ET POUR AUTANT QUE NOUS SACHIONS, NOUS CONSIDERONS QUE LA DESCRIPTION DE LA VOITURE EST CORRECTE AINSI QUE SA CLASSIFICATION QUI EST LA SUIVANTE :

PERIODE (Arts. 1 ; 2) F

TYPE (Art. 3 : a) Origine, Améliorations d'Époque, etc., Sport, GT etc.)
 1) VOITURE-DE-COURSE-MONOPLACE 2) GT SPECIALE (OTS)
 3) VOITURE-DE-SPORT-DE-COURSE-DIPLACE 4) GT-PROTOTYPE (OTP)
 5) GRAND-TOURISME-STANDARD (GT) 6) TOURISME

SIGNATURE C. Comte DATE 23/5/25
 STATUT DU SIGNATAIRE Commissaire technique

CHAQUE PAGE DE CETTE FICHE DOIT PORTER LE CACHET DE L'ASN QUI L'A DELIVREE.

NOTE : Au cas où l'on constaterait qu'une voiture présentée à une épreuve n'est pas conforme à sa fiche d'identité, l'organisateur renverra cette fiche à l'ASN, en indiquant la raison (Art. 4-2).









15

**Titre de circulation
Italien**

Châssis n° 9113501189
Moteur n° 6341040

Restauration complète
de qualité
Moteur performant équipé
d'un double allumage

130 000 – 180 000 €

1973 Porsche 911 2.8 RSR sur base 2.4T

Avec la radicale 911 Carrera 2.8 RSR, Porsche allait marquer l'année 1973 du sport automobile. Grâce à un moteur 2.8-litre à double allumage et injection améliorée, arbres à cames retravaillés et un taux de compression plus élevé, la Carrera RSR produisait environ 300ch. Elle remportait la première course du championnat du monde des constructeurs 1973 ainsi que le championnat d'Europe des grands Tourismes et de nombreuses autres courses. Tout ce qui pouvait être gagné le fut par les Carrera RS et RSR dans leurs catégories. En 1973, la voiture à battre était la Porsche... Le véhicule que l'on propose à la vente provient d'une collection privée. Cette Porsche a été reconstruite sur la base d'une 911 2.4 T de 1973. Les ailes larges sont en acier. Il a été installé un moteur 6 cylindres à plat de 3.0L à double allumage à boîtier MSD et injection mécanique BOSCH entièrement refait (moteur en rodage ayant parcouru environ 2000 km depuis sa refection) développant environ 280ch à 6900 tr/ min et accouplé à une boîte de vitesses type 915 à rapports légèrement différents et un autobloquant mécanique PORSCHE.

Le véhicule est équipé d'un arceau boulonné, d'un compte tour allant jusqu'à 10 000tr/ min, d'un réservoir RSR, d'un radiateur d'huile, d'amortisseurs réglables, d'un échappement en inox, d'étriers de frein en aluminium, de disques ventilés percés, de renforts au niveau des supports de suspension, de sièges baquets de marque RECARO, de harnais SCHROTH, de projecteurs additionnels et de trains spécifiques. Les jantes en 9 pouces de large à l'avant et 11 pouces à l'arrière ont été faites à partir de jantes en 6 pouces.

Cette Porsche 911 RSR reconstruite est en très bon état de présentation, tant au niveau de la carrosserie, qu'au niveau du soubassement, des trains roulants et de la mécanique.









16

Titre de circulation Français

Châssis
n WPOZZZ99ZTS371197

Dernières 911
à moteur refroidi par air
Modèle très recherché
Coloris intéressant

130 000 – 170 000 €

1995 Porsche 993 Bi-Turbo

Présentée au salon de Genève 1995, la Porsche 911 Turbo type 993 remplace la vieillissante Turbo 3.6 type 964. Extérieurement, la mutation est plus profonde qu'il n'y paraît, bien que la nouvelle venue conserve une silhouette qui nous est familière. Dans ses formes aussi, la nouvelle 911 s'est adoucie. Son visage est plus lisse, les traditionnels phares ronds, les «yeux de grenouille», demeurent mais l'aérodynamique semble avoir poli la 911 comme l'avait fait avec succès la 959.

La Porsche 993 turbo est équipée d'un 6 cylindres à plat en aluminium 3.6L type M64.60 à 2 arbres à cames en tête alimenté par 2 turbocompresseurs KKK et une injection Bosch Motronic M 5.2 développant 408 ch à 5750 tr/ min. Elle est dotée d'une transmission à 4 roues motrices avec viscoupleur. Les performances sont époustouflantes avec 290 km/h en vitesse maxi et un 0 à 100 km/h balayé en 4"5.

Le véhicule que l'on propose à la vente provient d'une collection privée. Il est équipé d'une boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, de sièges sports électriques chauffants, d'un réservoir de 92L, d'un toit ouvrant électrique, d'un intérieur en cuir bleu et de la climatisation. Sa teinte bleue Iris fait ressortir ses larges ailes aux galbes sensuels et généreux recouvrant les jantes en aluminium de 18 pouces ainsi que les pneumatiques neufs Pirelli Corsa Classic. Vous pourrez apprécier le parfait état des éléments de carrosserie ainsi que la bonne conservation des garnitures intérieures. Le véhicule est une troisième main. Le compteur affiche environ 86000km et le carnet d'entretien sera délivré avec le véhicule.











17

**Certificat
d'immatriculation
belge**

Châssis n° 9113600457
Moteur n° 6630476

Premier propriétaire
PORSCHE AG
Version SAFARI
Une des 500 premières
produites
Même propriétaire
depuis 2003

650 000 – 850 000 €

1973 Porsche 911 2.7L RS Touring « ex-usine »

Présentée en Octobre 1972 au salon de Paris, la 911 Carrera RS (pour Renn Sport) fut entièrement conçue pour la compétition. En effet, lorsque la Commission Sportive Internationale change les règlements du sport automobile en 1972, Porsche convoite alors le championnat d'Europe GT. Comme le stipule le nouveau règlement, la voiture doit être produite à 500 exemplaires au moins pour obtenir l'homologation en groupe 4. Le constructeur décide donc de produire deux versions : la « lightweight » option M471 plus dépouillée et sportive et la Touring option M472 équipée d'un intérieur proche de la version S. La CARRERA RS se distingue extérieurement par ses lettrages CARRERA sur les flancs de la couleur des jantes FUCHS et par son capot arrière doté du fameux aileron en « queue de canard ». En 1973, le constructeur s'intéresse également aux Rallyes Safari. Conscient de la spécificité de ces épreuves, Porsche décide de réserver un dizaine de 2.7L RS dans le but d'étudier diverses solutions techniques.

Le véhicule que l'on propose à la vente provient d'une collection privée. Ce véhicule de première série (une des 500 premières produites) dont le premier propriétaire était PORSCHE AG dispose de plusieurs spécificités indiquant qu'il aurait fait parti des dix véhicules test pour les SAFARI. En effet, il dispose d'une grosse trappe à carburant sur le capot, d'une commande d'avertisseur au pied du copilote, des embases de suspension, de barres stabilisatrices et de suspensions renforcées. L'actuel propriétaire a acheté le véhicule en 2002 entièrement refait. Le moteur 6 cylindres à plat refroidi par air de 2687 cm³ à injection mécanique Bosch avait également été refait par Manfred Rugen à Bremen à l'époque. Son propriétaire avait donc déposé et réservé le groupe motopropulseur d'origine afin d'utiliser le véhicule lors d'épreuves telle que le Mans Classic, les 24h d'Ypres historique (2ème au général), au tour d'Espagne... Le groupe motopropulseur a ensuite été remonté puis le véhicule restauré en 2014 au niveau carrosserie et trains.

Un article de 4 pages dans FLAT 6 Magazine de février 2005 a été dédié à ce véhicule. Cette Porsche 2.7 RS en très bon état dispose du passeport technique historique FIA période H1 et classe GTS 27 daté de 2006. Il est équipé d'un arceau homologué et soudé, de sièges baquets de marque RECARO, de harnais SPARCO, d'un réservoir compétition, d'un système anti-feu, d'une rampe de phares CIBIE, d'un capot en kevlar (le capot d'origine sera livré avec le véhicule)...











PASSEPORT TECHNIQUE HISTORIQUE

ASN émettrice : RACB

Numéro de fiche : B 5086

Catégorie : GT de Compétition

Période : H1 - 1972 to 1975

Classe FIA : GTS 27

L'ORIGINAL DE CE DOCUMENT A ETE COMPLETE EN ACCORD AVEC L'ANNEXE 'K' AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL, POUR LES VEHICULES PRENANT PART AUX COMPETITIONS HISTORIQUES. CETTE COPIE CERTIFIEE DE L'ORIGINAL DEMEURE PROPRETE DE LA FIA ET, SI REMPLACEE PAR UNE NOUVELLE FICHE, DOIT ETRE RETOURNEE A L'ASN EMETTRICE QUI CONSERVE L'ORIGINAL.

Ce Passeport Technique n'est pas un certificat d'authenticité, ni ne vérifie en aucune façon l'historique de la voiture ou de ses occupants. Un Passeport Technique ne fait que confirmer qu'à la date d'impression la voiture semblait éligible pour des compétitions de voitures historiques sanctionnées par la FIA. Pour obtenir d'un avis officiel sur l'authenticité d'une voiture et toute information sur son historique, prière de se référer au "Vintage Certificate" pour voiture.

Marque constructeur : PORSCHE

Modèle constructeur : 911 Carrera RS

Type de moteur : Boxer

N° d'identification Véhicule FIA : 21317

Cylindres : 2007 cm³

N° de fiche d'homologation FIA (si applicable) : 3003

Nombre de pages de cette fiche d'homologation à considérer : 28



Chaque page de cette fiche, ainsi que le bord de chaque photo, doit porter le cachet de l'ASN ayant délivré.

Nous, le RACB SPOET, avons vérifié les informations portées sur cette fiche, et pour autant que nous le sachions sommes convaincus que la voiture est en accord avec la marque et le modèle représentés.

Date :

18/02/2006

Signature :

Nom et statut du signataire :

Techn. Délégué
Kees Vanrooyen



HISTORIC VEHICLE IDENTITY FORM FOR SERIES PRODUCTION CARS

IN ACCORDANCE WITH APPENDIX 'K' TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE, FOR HISTORIC CARS COMPETING IN SPEED EVENTS, THIS FORM IS ONLY VALID IF IT HAS BEEN PERFORATED/STAMPED BY AN ASN. IT REMAINS THE PROPERTY OF THE FIA AND MUST BE RETURNED TO IT IF REPLACED BY A NEW FORM. THIS DOCUMENT MUST BE COMPLETED IN CONFORMITY WITH THE DEFINITIONS AND REQUIREMENTS OF APPENDIX 'K'. CAUTION: THIS FORM IS INTENDED SOLELY FOR THE USE OF THE CAR IN COMPETITION; IT IS NO GUARANTEE OF THE CAR'S AUTHENTICITY AND IS NOT TO BE USED FOR COMMERCIAL PURPOSES.

Date : Porsche

Modèle : 911 Carrera RS

Year : 1973

Chassis No : 911 3600 457

Engine number : 663 0476

Registration : AN - F 835

Weight (without oil) : 2687 cc

Engine make and type : 4-stroke

ORIGINAL FIA HOMOLOGATION No (state one only) : 3053

Number of valid pages : 28

This form is only valid only when accompanied by a copy of the FIA homologation form indicated above and perforated by the FIA or the ASN which originally homologated the car.



This section to be completed by the ASN

WE, THE ASN, HAVE INSPECTED THE DETAILS ON THIS FORM AND, ON THE BASIS OF THE INFORMATION IT CONTAINS, CONSIDER THE CAR TO BE CORRECTLY DESCRIBED AND CATEGORISED AS BELOW:

PERIOD : II CATEGORY : Series Production Touring Car (T), Standard GT Car (GT) CLASS : GT

Competition Touring Car (TC) Competition Grand Touring Car (GTB), valid for cars of periods E and F only

NAME OF SIGNATORY (IN CAPITAL LETTERS) : D. Fürst

STATUS OF SIGNATORY : Head Techn. Dept.

SIGNED : 26.07.00

EACH PAGE OF THIS FORM MUST BE PERFORATED/STAMPED BY THE ISSUING ASN OR THE FIA.

NOTE: Should a car entered for an event be found not to conform to its Identity Form the organiser will return it, stating the reason, to the ASN.

This page, second of four, to show photographs of



Extensions used. If extensions of the original homologation form are used, their numbers must be entered below. For Series Production Touring Cars and Standard GT Cars this shall be within the limits of Article 11 of Appendix K.

Appendix K

Article 7 All modifications to a car's original specification are forbidden unless expressly authorized.

If the model described in this form has been granted a specific waiver(s), the FIA Bulletin number(s), must be entered here:

Bodywork

Bodywork for Series Production Touring Cars (T), Competition Touring Cars (TC) and Standard Grand Touring Cars (GT) may not in any way be altered from series production, Competition Grand Touring Cars (GTB) for the avoidance of any doubt there must be attached to this document evidence of Period Specification according to Appendix K, article 8.10, over-stamped by the issuing ASN as authorization.

SECTION 2: HISTORY

3.1 All previous owners must be stated here, up to the date of acquisition by the current owner:

1. 20. 02. 1973 Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG - Testfahrzeug
unbekannt - Graf Dönhoff
- Kornelia Schlegel, Sonthofen

3.2 Documentary References of international competition history, from the period, of the type and model to the exact specification of the applicant vehicle:

The same model was driven in hundreds of races in Europe and U.S.A.. In the year 73 it took three international and seven national championships on closed circuits. Also on hill-races and rallies. Also 3rd place 1000 Lake Rallye with Leo Kinunen in 1973.

SECTION 3: APPLICANT'S DECLARATION

I CERTIFY THAT THE ANSWERS GIVEN ARE CORRECT AND AGREE TO NOTIFY THE CERTIFYING ASN OF ANY CHANGES FURTHER, ANY ENTRIES IN COMPETITION WILL COMPLY PRECISELY WITH THIS FORM.

APPLICANT : Manfred Stetter

ADDRESS : 53516 Adensu, Hauptstr. 91

TEL - BUSINESS : 02691/ 1557

TEL - HOME : 02691/ 1557

FAX ---

MOBILE ---

EMAIL ---

SIGNATURE : Manfred Stetter

SECTION 4: CHANGES OF OWNERSHIP

If the new owner is a licensee of an ASN other than the ASN issuing this form, this form shall be stamped by the new owner's ASN.

OWNER(S)
ADDRESS(ES)

Empty box for owner information.





18

Certificat d'immatriculation

Châssis
n WDB10704212001610
Moteur
n° 110 982 12 002 518

Première main
Faible kilométrage
Nombreux travaux de rénovation effectués

24 000 – 30 000 €

1976 MERCEDES 280SL

En 1971, Mercedes-Benz dévoile la remplaçante de la Pagode dessinée à l'époque par Paul Bracq : le SL type R107. La voiture possède toujours son hard-top, véritable marque de fabrique des SL. Mais plus encore que la voiture en elle-même, le SL type R107 symbolise pour toute une génération une image de la réussite à l'américaine. Tous les plus célèbres personnages, véritables clichés de la réussite américaine, s'affichent dans les films ou les séries TV au volant d'un SL type R107 : Bobby Ewing dans Dallas, Jonathan Hart dans l'Amour du Risque... Une véritable star sur quatre roues, que revendique pleinement Mercedes-Benz.

Le modèle proposé à la vente est une première main avec seulement 75 593km d'origine ! Motorisé par un 6 cylindres en ligne de 2746cm³ à double arbre à cames en tête (moteur déculassé et révisé) accouplé à une boîte de vitesses automatique à 4 rapports, ce véhicule procure un véritable confort de conduite. Les organes constituant le train avant ont tous été déposés, décapés et refaits ou remplacés. Les garnitures intérieures en cuir bleu sont en bon état de conservation.

Le véhicule est équipé de son hard top d'origine (refait), des vitres électriques et de son autoradio d'origine BECKER Grand prix avec sa garantie.







19

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n° 379071
Moteur n° AR 00526-38378

Carrosserie élégante
Gros travaux mécanique

42 000 – 48 000 €

1964 Alfa Roméo Giulia 1600 Spider

Dévoilé au Salon de Paris 1955, l'Alfa Romeo Giulietta Spider dérivée de la Sprint bénéficie d'une carrosserie particulièrement élégante signée PininFarina, d'une face avant mythique et d'un moteur très convaincant et terriblement mélodieux: le 1300cc "double arbre" en alu délivrant 65cv. Le train avant est à roues indépendantes avec triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre antiroulis. A l'arrière on trouve un pont rigide avec encore ressorts hélicoïdaux/amortisseurs télescopiques et un guidage soignée. La planche de bord en métal peint et recouverte d'une casquette en skaï fait indéniablement penser aux Porsche 356, avec ses 3 gros compteurs ronds et sa boîte à gants à droite. En 1962, le Spider Giulietta est rebaptisé "Spider Giulia 1600" et accueille le 1570 cc 92cv de la "nouvelle" Giulia TI, pour une vitesse maximale de 175 km/h et une souplesse accrue. Visuellement, on la reconnaît grâce une écope sur le capot, imposée par le nouveau moteur. Décrites par certains comme étant « peut-être les plus délicieuses petites sportives jamais produites », les Alfa Romeo Giulietta et Giulia spider sont assurément parmi les plus séduisantes Alfa Romeo et n'ont rien perdu de leur charme "fifties". Dotée d'une ligne superbe, d'un mélodieux moteur "double arbre" puissant et fiable, d'une excellente boîte de vitesses à cinq rapports et d'un freinage à la hauteur, elle fait le bonheur de nombreux collectionneurs lors des rallyes et sorties d'été.

Le véhicule proposé à la vente de type 10123 est doté d'un moteur 1570 cm³ refait en Août 2010 (rectification du plan de joint, déglacage des cylindres, polissage du vilebrequin, remplacement des pistons, des coussinets de la chaîne de distribution et tendeur) à deux carburateurs WEBER 40 DCOE (remplacés également en 2010) et d'un allumeur électronique. Les pistons d'étrier de freins avant ont été remplacés en 2012. La carrosserie est en état standard (refaite par le passé). Vous pourrez apprécier le parfait état des garnitures intérieures et de la capote. Cette Alfa Roméo Giulia est équipée d'un autoradio Rétro et des ceintures de sécurité à 2 points.







20

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n 176492DN

Même propriétaire
depuis 22 ans
Véhicule en excellent état

35 000 – 42 000 €

1961 Jaguar MK2 3.8L sur base 3.4L LHD

C'est dans le cadre du Salon d'Earl's Court, en octobre 1959, qu'est présentée la MK2, où elle est proposée dans les trois cylindrées de 2,4 litres, 3,4 litres et 3,8 litres. Les retouches apportées à un design originel se traduisent généralement par la dégénérescence des formes. Au contraire, Jaguar a réussi à moderniser la ligne de la MK1 tout en conservant à la nouvelle voiture le caractère de son aînée. En allégeant les lignes du pavillon, la marque est même parvenue à lui donner un nouvel élan esthétique. De fins encadrements de vitres en laiton chromé et une lunette arrière élargie transforment l'habitacle en lui apportant un supplément de lumière. Original et intemporel, le design de la voiture s'inscrit toutefois dans la filiation esthétique de la marque depuis 1948. A l'image de l'XK 120, sa glorieuse et sportive aînée, la MK2 offre un concerto de courbes et de galbes, une partition dans laquelle brille Jaguar. Véritable salon roulant, l'habitacle offre un festival dont profitent tous les sens. Si le regard et le toucher sont comblés par les boiseries, l'odorat ne se trouve pas moins flatté par le parfum du cuir.

Le véhicule proposé à la vente est une Jaguar MK2 motorisée par le 3.4L en sortie d'usine puis équipé par la suite d'une mécanique complète de 3.8L. L'actuel propriétaire du véhicule depuis déjà 22 ans l'a entièrement fait restaurer à partir de 1993. La carrosserie a été totalement dépouillée, sablée puis refaite. Lors de cette restauration, le moteur 3.8L à carburateur SU a été également refait et la boîte de vitesses, l'overdrive ainsi que le pont arrière ont été révisés. Tous les organes constituant les trains roulants ont été démontés, décapés et repeints. Une grande partie des chromes sont neufs ainsi que les garnitures intérieures en cuir bordeaux. Le propriétaire a très peu roulé avec le véhicule depuis sa restauration.





JAGUAR CARS LTD. COVENTRY, ENGLAND.

CHASSIS No. **5 089179** ENGINE No. **1110000**

BODY No. **1 3363** GEARBOX No. **1110000**

RECOMMENDED LUBRICANTS.

	VACUUM	WAKEFIELD	SHELL	ESSO	PRICE'S	I.A.C.
BURNER	MOBILON A	CASTROL XL	R-100 30	ESOLUBE 30	ENERGOL 30	34
WINTER	MOBILON ARCTIC	CASTROLITE	R-100 20	ESOLUBE 20	ENERGOL 20	28
TECHNICAL	MOBILON S.S.	CASTROL TSL	R-100 40	ESOLUBE 40	ENERGOL 40	44
MARKING	MOBILON K	CASTROL SL	R-100 30	ESOLUBE 30	ENERGOL 30	34
WAX & OIL	MOBILON B.X.	CASTROL HYDRO	SPIRAL W.S.S.	EXPER COMPOUND	ENERGOL S.S.S.	W.P.O. (1)
STEERING BEAR	MOBILON C	CASTROL B	SPURGE S.S.	GEAR OIL 120	ENERGOL S.S.S.	W.P.O. (2)
WHEEL BEAR	MOBILON NO. 2	CASTROLLEN W.S.	REPMAX W.S.	STD. HIGH TEMP. GREASE	ENERGOL W.S.	W.P.O. (3)

1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc. 1000 cc.





21

**Certificat
d'immatriculation
Français**

Châssis n° S669179
Moteur n° F3328-8S

Modèle
Spécial Equipement
Nombreux travaux
mécanique réalisés
Faible production

63 000 – 70 000 €

1954 JAGUAR XK 120 Coupé RHD

William Lyons a toujours su marier le savoir-faire au savoir-vendre en y ajoutant une bonne dose de pragmatisme. Et c'est justement ce pragmatisme qui l'a conduit à mettre en production l'XK 120 alors même qu'il ne voyait en elle qu'un séduisant «show-car» destiné à attirer les foules dans les Salons automobiles. L'XK 120 n'était cependant pas qu'une belle carrosserie. Elle avait aussi un moteur. Un moteur «double arbre» comme on n'en trouvait guère à l'époque que sur les voitures de compétition et certaines voitures de sport de très haute lignée. Un moteur qui sortait aisément 160 chevaux et pouvait en offrir beaucoup plus. Le légendaire 6 cylindres «XK» a commencé sa carrière sous cet interminable capot, il l'a terminée près de 40 ans plus tard. Autant dire qu'il avait de l'avenir.

Le véhicule proposé à la vente a une spécificité. Il s'agit d'une version d'origine spéciale équipement lui octroyant une culasse différente des versions standards permettant de développer environ 180 ch. Cette Jaguar a subi d'importants travaux en mécanique permettant de la fiabiliser (remplacement du kit embrayage, du démarreur, de l'allumage électronique, du faisceau, du radiateur en aluminium, de la ligne d'échappement en inox, du collecteur d'échappement émaillé, des roues fils à moyeu «rudge» et des pneumatiques, du kit de freins avant et arrière, révision des carburateurs...factures non fournies). Le moteur 6 cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3 442 cm³ équipé de 2 carburateurs SU est accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports. Les organes constituant les trains roulants ont été refaits dans le passé. Vous pourrez constater la bonne planéité des éléments de carrosserie et la bonne conservation des garnitures intérieures en cuir bordeaux avec passepoil bordeaux.







22

Certificat d'immatriculation Français

Châssis n° WFC 74
Moteur n° W173C

Dernier modèle produit
en châssis pour
les carrossiers
Restauration de qualité
Très peu d'exemplaires
produits

45 000 – 55 000 €

1952 ROLLS-ROYCE SILVER WRAITH châssis court et carrosserie MULLINER

La ROLLS ROYCE SILVER WRAITH fut présentée à l'automne 1946. Ce fut la dernière ROLLS ROYCE vendue en châssis pour les carrossiers tel que H. J. MULLINER, HOOPER, PARK WARD, JAMES YOUNG... 1783 exemplaires ont été produits par le constructeur de 1946 à 1958 dont 1144 en châssis court.

La ROLLS ROYCE qui vous est proposée à la vente aurait été livrée initialement au Général ARANGUEN au Venezuela puis revendue entre autre à un collectionneur et délégué du club ROLLS ROYCE. La carrosserie SEDANCA DE VILLE à séparation chauffeur réalisée par le carrossier H. MULLINER est en parfait état de présentation. L'armature en bois de frêne est également en bon état apparent de conservation. La sellerie de banquette avant en cuir beige ainsi que les garnitures de banquette arrière en tissu de laine et les boiseries intérieures ont été refaites. Le véhicule est équipé d'un moteur 6 cylindres en ligne longitudinal avant refroidi par eau de 4257 cm³ doté d'un carburateur STROMBERG développant 135 ch à 4400 tr/min et accouplé à une boîte de vitesses à 4 rapports + marche arrière (refaite en 2014). Il est à noter que le ce certificat d'immatriculation fait apparaître quelques erreurs : n° de carrosserie à la place du numéro de châssis et date de 1^{ère} mise en circulation à vérifier. La particularité très intéressante de ce modèle est la toit ouvrant coulissant sous le pavillon.









23

**Certificat
d'immatriculation
Français de collection**

Châssis n° B28LJ
Moteur n° B14L

Peu d'exemplaires produits
Modèle apprécié pour
son confort, son silence et
sa maniabilité

32 000 – 37 000 €

1951 BENTLEY MARK VI carrosserie usine

La Mark VI apparut après la guerre en 1946. Elle remplaçait la Mark V. Cette nouvelle venue se caractérisait par des lignes aux arrêtes vives, typiquement britanniques. Elle demeurait assez conservatrice, même si quelques uns virent dans certains de ces éléments tels que les projecteurs intégrés, des innovations radicales. Sa caisse en acier embouti était produite par la Pressed Steel Company. Au lieu de produire un châssis nu destiné à recevoir l'habillage d'un carrossier indépendant comme c'était le cas avant guerre, Bentley décida de produire toute la voiture.

Le véhicule que nous vous proposons est en bon état de présentation. Les projecteurs MARCHAL ont bien été conservés. Il est équipé d'un moteur 6 cylindres en ligne de 4257cc à soupapes d'admission en tête et soupapes d'échappement latérales avec 2 carburateurs SU accouplés à une boîte de vitesses manuelle à 4 rapports plus marche arrière (deuxième, troisième et quatrième vitesses synchronisées). Les suspensions sont indépendantes : ressorts à boudins ouverts combinés avec des amortisseurs hydrauliques à l'avant et longs ressorts semi-elliptiques dans des gaines de cuir, lubrifiés par le système central de graissage du châssis et amortisseurs hydrauliques télé réglables à l'arrière. Les freins sont à expansion interne sur les quatre roues, commande hydraulique sur les roues AV et mécanique sur les roues AR. Le plancher et la partie arrière du châssis présentent une oxydation non perforante. Les garnitures intérieures en cuir gris avec passepoil gris ont été reteintes. Le véhicule est équipé d'un cric, d'une manivelle, d'un démonte-enjoliveur, d'une pompe, de sa trousse à outil d'origine et d'une baladeuse d'origine dynamo.







24

**Titre de circulation
Français**

Châssis
n ZFFXR48B000109945

Véhicule équipé
de la boîte mécanique
Côte en progression

75 000 – 85 000 €

1997 FERRARI F355 SPIDER

Commercialisée un an après les F355 berlinetta et GTS, la F355 Spider est la seconde version la plus attendue, notamment par la clientèle américaine. Une variante également plus lourde et moins rigide que les coupé et targa mais dont les performances restent exceptionnelles. Notons que pour la première fois sur une Ferrari, la capote est à commande électrique. En 1996, une première mise à jour de toutes les versions de la F355 a lieu. Elle concerne la gestion électronique Bosch. D'abord disponible avec la Motronic 2.7 qui gérait le V8 comme deux 4 cylindres car un calculateur d'injection/allumage s'occupe de chaque banc de cylindres. Avec la version 5.2, un seul calculateur s'occupe des 8 cylindres. Visuellement, la différence se voit facilement puisque, comme sur notre modèle d'essai équipé de la Motronic 5.2, les manchons d'admission forment un Y.

Le modèle proposé à la vente est en bon état de présentation et bénéficie de la boîte de vitesses mécanique à 6 rapports, qui est le plus recherché. Vous pourrez apprécier la parfaite planéité des éléments de carrosserie. Les garnitures intérieures en cuir et la capote en alpaga sont en bon état de conservation. Le dossier de siège conducteur est légèrement patiné. Le carnet d'entretien ainsi que ces factures seront livrées avec le véhicule.







25

**Certificat
d'immatriculation
Monégasque**

Châssis
n SCAZD02D3MCX30444

Importante rénovation
en sellerie et carrosserie

90 000 – 110 000 €

1991 ROLLS ROYCE CORNICHE III

En 1965, la Silver Shadow constitue une rupture historique chez Rolls-Royce. Adoptant la structure monocoque, elle consacre l'abandon du châssis séparé, donnant ainsi le coup de grâce aux derniers carrossiers indépendants. La majorité des Silver Shadow seront désormais conduites non par un chauffeur mais par leur propriétaire devenu «owner driver». Ce modèle charnière est aussi la première Rolls-Royce équipée de quatre roues indépendantes et de freins à disques. Au salon de Genève 1971, les deux modèles de Silver Shadow réalisés par Mulliner Park Ward sont baptisés Corniche (versions coupé et cabriolet). Les places arrière se révèlent aussi spacieuses et confortables que celles de la berline. Et grâce aux larges portières, elles sont aisément accessibles. La Corniche profite d'une dotation plus poussée que la berline, certains équipements en option sur la Silver Shadow étant de série (une climatisation plus sophistiquée notamment). Elle est équipée d'amortisseurs à réglage automatique et de portes à verrouillage électrique. Très chère (le cabriolet coûte environ 35% plus cher que la berline), elle se fait aussi désirer : les délais de livraison atteignent près de quatre ans dans le milieu des années 70.

Le véhicule proposé à la vente est en parfait état carrosserie. Vous constaterez la parfaite planéité des éléments de peau. La motorisation de cette CORNICHE III est un 8 cylindres en V de 6750 cm³ à injection Bosch K-Jetronic. La sellerie a été entièrement remplacée dans les règles de l'art et dans une teinte légèrement plus foncée qu'à l'origine agrémentée d'un passepoil à la teinte de la carrosserie qui elle a reçu un pourcentage de nacre plus important.







CONDITIONS GÉNÉRALES D'ACHAT

Besch Cannes Auction est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par la loi du 10 juillet 2000. En cette qualité **Besch Cannes Auction** agit comme mandataire du vendeur qui contracte avec l'acquéreur.

Les rapports entre **Besch Cannes Auction** et l'acquéreur sont soumis aux présentes conditions générales d'achat qui pourront être amendées par des avis écrits ou oraux qui seront mentionnés au procès verbal de vente.

1 - Le bien mis en vente

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

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

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

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

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

d) Les estimations sont fournies à titre purement indicatif et elles ne peuvent être considérées comme impliquant la certitude que le bien sera vendu au prix estimé ou même à l'intérieur de la fourchette d'estimations. Les estimations ne sauraient constituer une quelconque garantie.

e) Le rendu des couleurs des reproductions photographiques aussi bien sur les catalogues papiers que sur les différents sites internet est à titre indicatif et sans aucune garantie.

2 - La vente

a) Toute personne qui se porte enchérisseur s'engage à régler personnellement et immédiatement le prix d'adjudication augmenté des frais à la charge de l'acquéreur et de tous impôts ou taxes qui pourraient être exigibles. Tout enchérisseur est censé agir pour son propre compte sauf dénonciation préalable de sa qualité de mandataire pour le compte d'un tiers, acceptée par **Besch Cannes Auction**.

b) Le mode normal pour enchérir consiste à être présent dans la salle de vente. Toutefois, **Besch Cannes Auction** pourra accepter gracieusement de recevoir des enchères par téléphone d'un acquéreur potentiel qui se sera manifesté avant la vente. **Besch Cannes Auction** ne pourra engager sa responsabilité notamment si la liaison téléphonique n'est pas établie, est établie tardivement, ou en cas d'erreur ou d'omissions relatives à la réception des enchères par téléphone.

c) **Besch Cannes Auction** pourra accepter gracieusement d'exécuter des ordres d'enchérir qui lui auront été transmis avant la vente et que **Besch Cannes Auction** aura acceptés.

Si **Besch Cannes Auction** reçoit plusieurs ordres pour des montants d'enchères identiques, c'est l'ordre le plus ancien qui sera préféré.

Besch Cannes Auction ne pourra engager sa responsabilité notamment en cas d'erreur ou d'omission d'exécution de l'ordre écrit.

d) Dans l'hypothèse où un prix de réserve aurait été stipulé par le vendeur, **Besch Cannes Auction** se réserve de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à ce que le prix de réserve soit atteint. En revanche, le vendeur ne sera pas admis à porter lui-même des enchères directement ou par mandataire.

e) **Besch Cannes Auction** dirigera la vente de façon discrétionnaire tout en respectant les usages établis. **Besch Cannes Auction** se réserve de refuser toute enchère, d'organiser les enchères de la façon la plus appropriée, de déplacer certains lots lors de la vente, de retirer tout lot de la vente, de réunir ou séparer des lots.

En cas de contestation **Besch Cannes Auction** se réserve de désigner l'adjudicataire, de poursuivre la vente ou de l'annuler, ou encore de remettre le lot en vente.

f) Sous réserve de la décision de Maître Jean-Pierre Besch, commissaire-priseur habilité, l'adjudicataire sera la personne qui aura porté l'enchère la plus élevée pourvu qu'elle soit égale ou supérieure au prix de réserve, éventuellement stipulé.

Le coup de marteau matérialisera la fin des enchères et le prononcé du mot "adjudgé" ou tout autre équivalent entraînera la formation du contrat de vente entre le vendeur et le dernier enchérisseur retenu.

L'adjudicataire ne pourra obtenir la livraison du lot qu'après règlement de l'intégralité du prix.

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

3 - L'exécution de la vente

a) En sus du prix de l'adjudication, l'adjudicataire (acheteur) devra acquitter une commission d'achat de 16.67% HT (soit 20% TTC) sur une tranche jusqu'à 350 000 € et de 11 % HT (soit 13.20% TTC) à partir de 350 000 €.

b) Un supplément de 3% HT soit 3,60 TTC sera appliqué pour les ventes via les enchères "live interenchères".

• Les taxes (TVA sur commission et TVA à l'import) peuvent être rétrocédées à l'adjudicataire sur présentations des justificatifs d'exportation hors CEE. Un adjudicataire CEE justifiant d'un n° de TVA intracommunautaire sera dispensé d'acquitter la TVA sur les commissions.

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

• L'adjudicataire pourra s'acquitter par les moyens suivants :

- en espèces : jusqu'à 3 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants français, - jusqu'à 15 000 euros frais et taxes compris pour les ressortissants étrangers sur présentations de leur papier d'identité.

- par chèque ou virement bancaire
- par cartes de crédit : VISA, MASTERCARD

c) **Besch Cannes Auction** sera autorisé à reproduire sur le procès verbal de vente et sur le bordereau d'adjudication les renseignements qu'aura fournis l'adjudicataire avant la vente. Toute fausse indication engagera la responsabilité de l'adjudicataire.

d) Il appartiendra à l'adjudicataire de faire assurer le lot dès l'adjudication. Il ne pourra recourir contre **Besch Cannes Auction**, dans l'hypothèse où par suite du vol, de la perte ou de la dégradation de son lot, après l'adjudication, l'indemnisation qu'il recevra de l'assureur de **Besch Cannes Auction** serait avérée insuffisante.

e) Le lot ne sera délivré à l'acquéreur qu'après paiement intégral du prix, des frais et des taxes.

Dans l'intervalle **Besch Cannes Auction** pourra facturer à l'acquéreur des frais de dépôt du lot, et éventuellement des frais de manutention et de transport.

A défaut de paiement par l'adjudicataire, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur folle enchère de l'adjudicataire défaillant : si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit, sans préjudice de dommages intérêts dus par l'adjudicataire défaillant.

En outre, **Besch Cannes Auction** se réserve de réclamer à l'adjudicataire défaillant, à son choix :

- le remboursement des coûts supplémentaires engendrés par sa défaillance,

- le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial et le prix d'adjudication sur folle enchère s'il est inférieur, ainsi que les coûts générés par les nouvelles enchères.

- **Besch Cannes Auction** se réserve d'exclure de ses ventes futures, tout adjudicataire qui aura été défaillant ou qui n'aura pas respecté les présentes conditions générales d'achat.

f) Les achats qui n'auront pas été retirés dans les sept jours de la vente (samedi, dimanche et jours fériés compris), pourront être transportés dans un lieu de conservation aux frais de l'adjudicataire défaillant qui devra régler le coût correspondant pour pouvoir retirer le lot, en sus du prix, des frais et des taxes.

4 - Retrait des achats

Toute automobile ne sera délivrée qu'après règlement complet du prix par l'acheteur. En cas de paiement par chèque ou par virement, la délivrance des automobiles pourra être différée jusqu'à l'encaissement.

Dès l'adjudication, le véhicule sera sous l'entière responsabilité de l'adjudicataire, à ses risques et périls. L'acquéreur sera lui-même chargé de faire assurer ses acquisitions, et **Besch Cannes Auction** décline toute responsabilité quant aux dommages que le véhicule pourrait encourir, et ceci dès l'adjudication prononcée.

Toutes les formalités liées à l'acquisition d'un véhicule, de quelque nature qu'elles puissent être (formalités administratives, révision technique,...) permettant l'utilisation de ce véhicule sur la voie publique conformément à la législation en vigueur, demeurent sous la seule responsabilité de l'acheteur. En aucun cas la responsabilité de **Besch Cannes Auction** ou de son expert ne saurait être engagée en cas de non respect de ces formalités ou de dommage en résultant.

5 - incidents de la vente

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

L'exercice de ce droit intervient immédiatement après le coup de marteau, le représentant de l'Etat manifestant alors la volonté de ce dernier de se substituer au dernier enchérisseur, et devant confirmer la préemption dans les 15 jours.

Besch Cannes Auction ne pourra être tenu pour responsable des conditions de la préemption par l'Etat français.

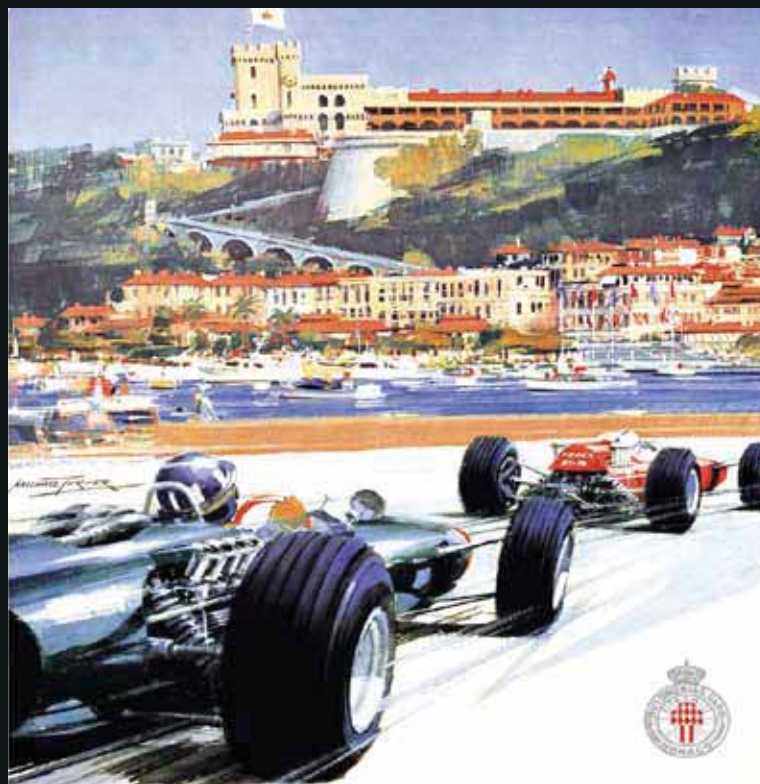
6 - Exportation - Importation

L'exportation de tout bien de France, et l'importation dans un autre pays, peuvent être sujettes à autorisations (certificats d'exportation, autorisations douanières). Il est de la responsabilité de l'acheteur de vérifier les autorisations requises. Les formalités d'exportation (demandes de certificat pour un bien culturel, licence d'exportation) des lots assujettis sont du ressort de l'acquéreur et peuvent requérir un délai de deux à trois mois. Pour toute information complémentaire, il conviendra de contacter **Besch Cannes Auction** Sarl.

BESCH
COMMISSAIRE-PRISEUR

à **MONACO**

**VENTE AUX ENCHÈRES
EN PRÉPARATION**



**VOITURES DE SPORT
ET DE COLLECTION**

DÉCEMBRE 2015

POUR INCLURE DES AUTOMOBILES DANS CETTE VENTE