

BRAQUAGE À L'ITALIENNE

M - 1 AVANT LA VENTE RETROMOBILE 2020 BY ARTCURIAL MOTORCARS



© Peter Singhof

1938 Alfa Romeo 6C 2300 B Lungo (ex Salon de Genève de 1938)

Estimation : 1 250 000 - 1 750 000€

1938 Alfa Romeo 6C 2300 B Corto (ex Salon de Genève de 1938)

Estimation : 650 000 - 750 000€

Les marques automobiles italiennes se sont fait de longue date un nom dans le sport automobile et l'univers des voitures de prestige. **Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini, Maserati...** Autant de marques iconiques qui incarnent aujourd'hui comme hier **le savoir-faire et l'excellence automobile**.

Artcurial Motorcars présente deux modèles au palmarès et histoire incroyable, du cru transalpin de sa prochaine vente Retromobile 2020.

1969 – Serenissima 3000SP Prototipo: l'ultime Serenissima



1969- Serenissima 3000SP Prototipo

©Loïs Kernen

Estimation : 1 000 000 / 1 400 000 €

L'an dernier, Serenissima et le comte Volpi di Misurata faisaient une réapparition remarquée, avec la vente de trois voitures produites par le célèbre aristocrate italien, directeur d'écurie puis constructeur. En plus de ces trois automobiles, il ne reste que deux Serenissima qui n'ont pas disparu : la berlinette 358V de 1965 et le prototype proposé à la vente Retromobile 2020 by Artcurial Motorcars.

Pour comprendre l'histoire de cette voiture, il faut remonter à 1965, quand Bruce McLaren décide de fabriquer sa propre monoplace de Formule 1. Avec Robin Herd, il crée son châssis mais le moteur Ford qu'il a choisi pour la motoriser se révèle trop lourd et encombrant. De son côté, Serenissima dispose d'un V8 3 litres quatre arbres et double allumage conçu par Alberto Massimino (ancien ingénieur d'Alfa Romeo, Ferrari et Maserati) et qui, s'il n'a pas été conçu pour la course, est léger et compact. Serenissima en confie deux à McLaren qui les utilise donc dans le courant de la saison 1966 pour sa toute première monoplace M2B de F1, avec laquelle il signera une sixième place au Grand Prix de Brands Hatch.

La relation entre le Néo-Zélandais et l'écurie italienne ne s'arrête pas là et le comte Volpi récupère un châssis McLaren de prototype CanAm. Son équipe y installe dans un premier temps le V8 Massimino et, pour différencier la voiture des McLaren, réalise une carrosserie spéciale, en fibre de verre. Fermée, dotée de portes articulées sur le toit, elle présente une forme élégante et fluide qui n'est pas sans rappeler les prototypes Ferrari P2/P3.

Sous la livrée blanche de Serenissima, la voiture est engagée le 15 août 1968 à sa première course, la **Coppa Città di Enna**, à Pergusa en Sicile, lors de laquelle elle termine à la **deuxième place**. Pourtant, le comte Volpi décide de la modifier pour la saison 1969. Entretemps, il a engagé Alf Francis, ancien mécanicien de Stirling Moss qui a travaillé pour Lotus et qui dessine une culasse à trois soupapes par cylindre pour le V8 Serenissima, de façon à le rendre plus compétitif. C'est ce moteur qui équipe la deuxième version de la McLaren-Serenissima, dotée par la même occasion d'une carrosserie complètement nouvelle. Réalisée en métal "Avional" riveté, en collaboration avec Drogo, elle présente une forme proche de la McLaren M8A CanAm.

Cette machine originale va ensuite rester entreposée de longues années, avant que le comte Volpi n'en confie la destinée à **Giuliano Giuliani**, ancien chef mécanicien de l'écurie Serenissima. Celui-ci s'est lancé il y a deux ans dans une remise en état mécanique complète, avec une reconstruction extrêmement

minutieuse du moteur "Alf Francis" à trois soupapes par cylindres.

La **carrosserie** avait été incroyablement bien préservée et elle se présente aujourd'hui dans un **étonnant état d'origine**, avec son métal "Avional" riveté, les autocollants de la Scuderia Serenissima et, à l'arrière, les bandes tricolores rappelant le drapeau italien.

En plus de l'originalité qui a caractérisé sa conception et son histoire, il est presque miraculeux que cette voiture ait survécu dans cet état.

Ces caractéristiques en font une **pièce unique**, sans équivalent. De plus, son état permettra de l'utiliser en **démonstrations historiques** et de faire ainsi revivre la tentative passionnée du comte Volpi, à l'époque où un budget modeste suffisait encore pour se mesurer aux plus grands.

1967 – Ferrari 330 GTC coupé



Sortie d'usine en 1966, cette 330GTC est la 5ème produite et la 1ère livrée en France à l'importateur Franco Britannic Automobiles. Elle a été commandée de couleur 'blu scuro' (ref.18942 Italver) intérieur cuir beige scuro (ref VM 846) par le célèbre armateur grec George A. Embiricos.

Après avoir été vendue au Prince Amaury de Broglie le 28 novembre 1968, c'est M. Spizner qui la rachète en région parisienne. La Ferrari a alors 23.000 km et l'entretien s'effectue dans les **ateliers de Charles Pozzi** à Levallois-Perret, qui est depuis le 1^{er} janvier 1969 l'importateur officiel.

1966- Ferrari 330 GTC coupé

© Christophe Gasco

Estimation : 380 000 / 460 000 €

En 1971, la voiture est vendue en Suède. Elle est alors repeinte en noir et passe entre les mains de quatre propriétaires avant de rejoindre, en 1978, celles du collectionneur suédois actuel. Elle a été immatriculée à son nom en janvier de la même année et il l'a immédiatement mise de côté, sans s'en servir. Elle n'a donc pratiquement pas roulé depuis la fin des années 1970, ce qui lui permet d'être dans un **état émouvant**.

Le compteur kilométrique affiche 54 598 km, ce qui correspond selon toute vraisemblance à son kilométrage d'origine. L'intérieur est tel qu'il était dans les années 1970, la moquette a été changée pour une moquette plus épaisse non conforme. Le tableau de bord en teck a été reverni probablement à l'époque et habillé de cuir beige à une date indéterminée. Les sièges et les contreportes en cuir beige, donne à l'habitacle un séduisant cachet de chic et de raffinement qui convient à ce coupé GT de haut niveau. Prendre place au volant de cette automobile est comme effectuer un **voyage dans le temps** et revenir au début des années 1980, époque à laquelle elle s'est figée... Aujourd'hui, elle est à réviser entièrement, et est vendue avec son manuel d'utilisation et un catalogue de pièces détachées.

Ce modèle symbolisait à merveille l'idée d'une berlinette GT combinant une **personnalité sportive** et un **confort de grand luxe**. Son V12 développant 300 ch lui permettait de passer le kilomètre départ arrêté en 27,5 s et de frôler 240 km/h en pointe, un monde réservé à cette époque à quelques rares voitures de sport. Discrète et raffinée, la 330 GTC connaîtra une production d'environ **600 exemplaires de 1966 à 1968**, ce qui en fait une voiture rare.

En plus de ces qualités, l'exemplaire proposé affiche une histoire incroyable, un état émouvant et constitue un **formidable projet** pour un passionné de la marque, ce qui le rend particulièrement désirable.

Également au programme de la vente **Rétromobile 2020 by Artcurial motorcars** :



1977- Lamborghini Countach LP400

Periscopio

Ex Rod Stewart

© Angelo Rosa

Estimation : 800 000 - 1 000 000 €



1965- Ferrari 275 GTB

© Gunar Johansson

Estimation : 2 200 000 - 2 800 000 €



1983 - Ferrari 126 C3 #068

© DPPI

Estimation : 600 000 / 800 000 €