

Les Grande Marques à Monaco
Friday 11 May 2018
Villa La Vigie, Monte-Carlo

Ayrton
Senna
Institute



THE MONACO SALE



Bonhams



LOT 112

1953 ALFA ROMEO 1900 CORTO GARA STRADALE COUPÉ





INTRODUCTION

Nous avons le plaisir de vous accueillir à notre 28e vente aux enchères organisée ici en Principauté de Monaco. Cette année 2018 est aussi celle du 11e Grand Prix Historique tenu tous les deux ans.

Nous vous souhaitons la bienvenue à la vente de cette année qui réunit une magnifique sélection de près de 60 automobiles allant de la Ferrari sport compétition des années 1950 et à une Citroën 2 CV « Sahara ». Il y en a vraiment pour tous les goûts, différentes, certes, mais toutes ayant pour commun dénominateur la qualité et la provenance avérée.

La Formule McLaren F1 figurant sur la couverture en atteste. Si - des années 1980 aux années 1990 – le Grand Prix de Monaco devait s’incarner en un seul pilote, ce serait très certainement Ayrton Senna. À partir de 1984, lorsque le brillant Brésilien s’imposa définitivement à l’attention des passionnés de courses du monde entier avec une des plus stupéfiantes démonstrations de pilotage sur le mouillé jamais vue en Principauté, et jusqu’en 1993, année où il signa son record de six victoires et son dernier succès dans ce Grand Prix disputé dans les rues de Monte Carlo, Ayrton Senna régna en maître.

Aujourd’hui, chez Bonhams – pour le 25e anniversaire de cette ultime et capitale victoire – nous sommes particulièrement heureux d’offrir les magnifiques voitures de Grand Prix qui ont brillé à la fois dans le premier et le dernier chapitre de cette sensationnelle époque de la course.

Je voudrais aussi profiter de cette opportunité pour remercier la SBM pour son aide précieuse dans l’organisation de la vente dans ce lieu magnifique qu’est la villa « la Vigie ». Mes collègues de toutes nationalités et moi-même souhaitons vous rendre les meilleurs services.

Philip Kantor
Head of Department Motor Cars Europe
Director EU Board

We are delighted to welcome you to our 28th auction sale here in the Principality of Monaco. 2018 also celebrates the 11th bi-ennial Historic Grand Prix.

We welcome you to this year’s sale where a carefully curated selection of close on 60 motorcars ranging from a sports car racing Ferrari of the fifties to a Citroën 2CV ‘Sahara’. There is really something for everyone, different for sure but with the common denominator of quality and researched provenance.

The Formula 1 McLaren on the cover speaks for itself. If - through the 1980s into the 1990s - the Monaco Grand Prix became synonymous with just one driver it would most assuredly be Ayrton Senna. From 1984, when the brilliant Brazilian launched himself into the consciousness of racing fans worldwide with one of the most stupendous wet-weather drives ever witnessed in the Principality, until 1993 when he clinched his record breaking sixth and final Grand Prix victory there, around the Monte Carlo street circuit Ayrton Senna ruled supreme.

Today, here at Bonhams - on the 25th Anniversary of that final most momentous victory we are fortunate indeed to be offering the great Grand Prix cars which featured in both the first and the final chapters of this tremendous motor sporting era.

I would also like to take this opportunity to thank the SBM for their support with arranging the sale in this magnificent venue that is ‘Villa La Vigie’. My international colleagues and I look forward to being of service to you.

ENTREPRISE GÉNÉRALE DE TRAVAUX
H. TRIVERIO & C^o
S.A. AU CAPITAL DE 4.000.000 F.
8 Rue ANDRÉOZI NICE, TEL. 87-33-78
AGENCES: TOULON & FREJUS



**ATTENTION
TRAVAUX**

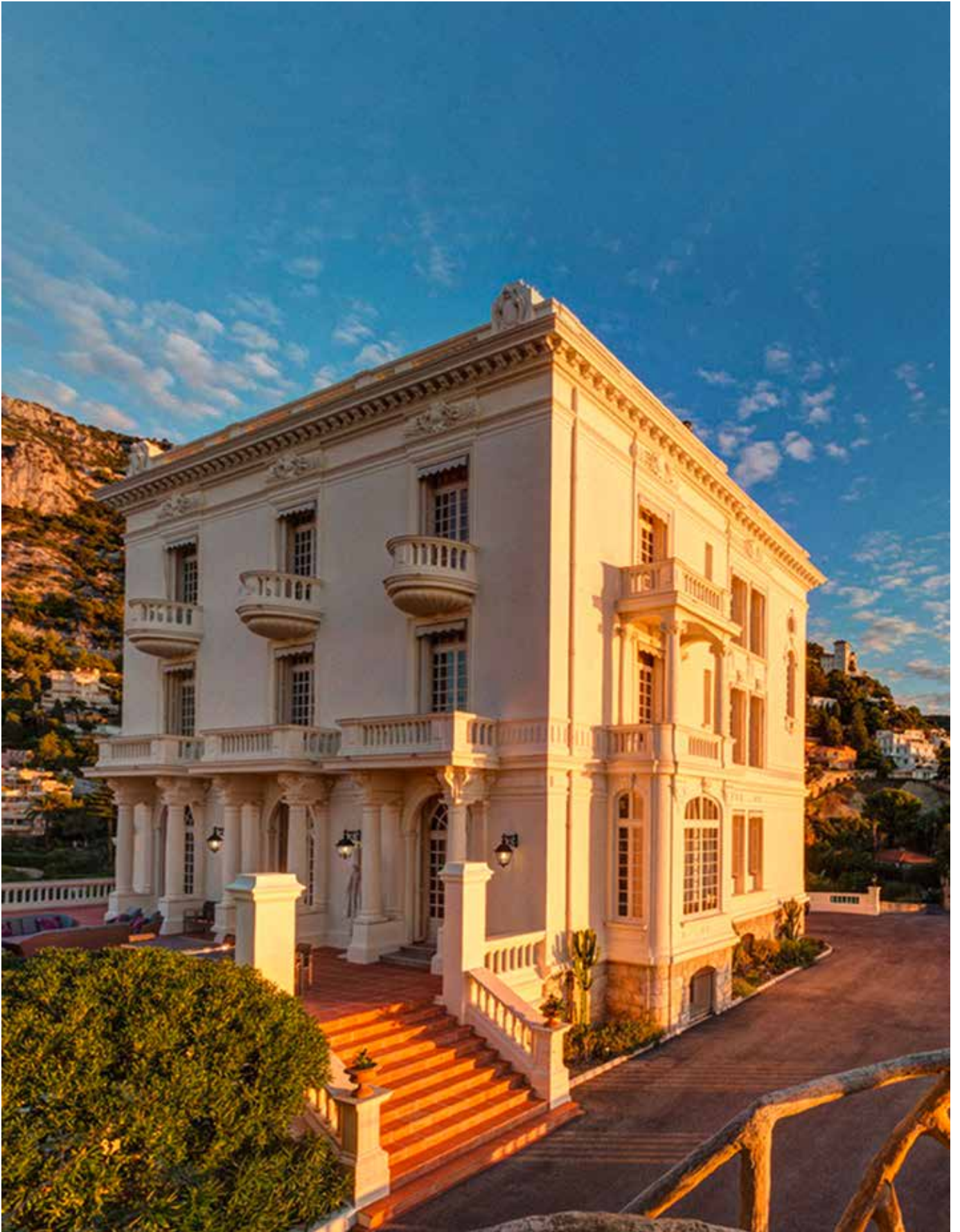
BOUEN
DENTELLE
CHARENTAIS

DUNLOP

elf

BP





THE MONACO SALE

LES GRANDES MARQUES A MONACO

Vendredi 11 mai 2018
Villa La Vigie, Monte-Carlo

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia et Automobiles:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

VILLA LA VIGIE

Av. Princesse Grace, 06190
Roquebrune-Cap-Martin

VENTE AUX ENCHÈRES

vendredi 11 mai 2018 à 18h

EXPOSITION PUBLIQUE

jeudi 10 mai de 10h à 18h
vendredi 11 mai à partir de 10h

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Du jeudi 10 mai au
samedi 12 mai
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

En sus du prix d'adjudication,
l'acheteur devra payer
sur le prix d'adjudication de chaque
lot des frais de vente s'élevant:

Pour les automobiles et automobilia:
15% + TVA du prix au marteau.

Ces frais de vente s'appliquent à
chaque lot et sont soumis à la TVA.
Certains lots sont sujets à la TVA
sur le prix d'adjudication en plus de
la TVA sur les frais de vente.
Ces lots sont marqués d'un signe
oméga (Ω) à coté du numéro de
passage en cas d'importation
temporaire ou d'une dague (\dagger) en
cas de mise en vente du lot par
un assujetti. Ces symboles seront
imprimés à coté du numéro du lot
correspondant dans le catalogue.

IMPORTANT

La vente est soumise aux conditions
générales imprimées à la fin du
catalogue. Nous conseillons aux
enchérisseurs potentiels de prendre
connaissance des « *informations
importantes aux acheteurs* » ainsi
que de la partie douanes, transport
et gardiennage figurant en fin
de catalogue.

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

24953

www.bonhams.com

AUCTIONEER

Automobilia and Motor Cars
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

VILLA LA VIGIE

Av. Princesse Grace, 06190
Roquebrune-Cap-Martin

AUCTION DATE AND START TIMES

Friday 11 May 2018 at 6pm

VIEWING

Thursday 10 May from
10am to 6pm

Friday 11 May from 10am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Thursday 10 May
to Saturday 12 May
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

Bonhams charge a buyer's
premium. For this sale we
will charge as follows:

Motor Cars and automobilia:
15% + TVA of the hammer price.

The Buyer's Premium applies to
each lot purchased and is subject
to TVA. Some lots may be subject
to TVA on the hammer price as well
as the premium. These lots will be
marked with an omega sign (Ω)
in relation to temporary imported
items or a dagger sign (\dagger) in relation
to TVA charged by a business.
Such signs will be printed beside
the relevant lot number in the
catalogue.

IMPORTANT

The sale is conducted according
to the general conditions printed
at the back of this catalogue. We
advise potential bidders to familiarise
themselves with the "*Important
Information for Buyers*" regarding
customs, transport and storage.

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

24953

www.bonhams.com

Bonhams France SAS

N° agrément 2007-638
4, rue de la Paix
75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 42 61 10 08 fax

Vos contacts pour la vente

Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS

4 Rue de la Paix
Paris 75002
France
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)8 97 5010 08 fax
Commissaire-Priseur:
Catherine Yaiche

Spécialistes Automobiles Motor Car Specialists

Philip Kantor
+32 (0) 476 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

Gregory Tuytens
+32 (0)471 71 27 36
gregory.tuytens@bonhams.com

Gregor Wenner
+39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Paul Gaucher
+ 33 (0)6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Tim Schofield
+44 (0) 20 7468 5804
tim.schofield@bonhams.com

Sholto Gilbertson
+44 (0) 20 7468 5809
sholto.gilbertson@bonhams.com

Rob Hubbard
+44 (0) 20 7468 5805
rob.hubbard@bonhams.com

Jakob Greisen
+1 415 503 3284
jakob.greisen@bonhams.com

Mark Osborne
+1 415 391 4000
mark.osborne@bonhams.com

Administrateurs de la vente Sale Administrator

Valérie Simonet
+33 (0)1 42 61 10 11
valerie.simonet@bonhams.com

Maëlle Fontaine
+33 (0)1 42 61 10 11
maelle.fontaine@bonhams.com

Service Clients Lundi à vendredi de 9h à 18h Customer Services

Monday to Friday 9:00 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7400 fax

Enchères/ Inscriptions à la vente Bids service/ Sale registrations

+44 (0) 44 20 7447 7448
+44 (0) 44 20 7447 7401 fax
bids@bonhams.com

Comptabilité acheteurs/vendeurs Buyers/Sellers Accounts

Cheryl Uggles
+44 (0) 20 7468 8292
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Relation Presse Press Office

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mckenziesmith@bonhams.com

Abonnement aux catalogues Catalogue Subscriptions

+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
subscriptions@bonhams.com

Société de transport recommandée Recommended Transporter

Polygon Transport
Unit 2H
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3PB
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 2380 862 111 fax
polygon@polygon-transport.com

Remerciements Acknowledgements

Nous aimerions remercier les personnes suivantes pour leur aide et leur collaboration à l'élaboration de ce catalogue et de cette vente: We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Richard Agostini
Autodromo di Modena
Frank Benaim
Eddie Daepf
Patrice Delangre
David Hawtin
Ing. Sergio Limone
Marcel Massini
Bill Meade
Doug Nye
Nitesh Patel
Merryn Schriever
Christelle André - SBM
Sara Martin - SBM
Alexandre Treffel - SBM
Antoine Prunet
Gerhard Heidbrink
Gaby Callewaert
Gert Callewaert
Ben Valkenburg
Johan Dillen
Bernard Viart
Sebastian Hoffmann
McLaren Technology Group
Zak Brown
Neil Oatley
Viviane Senna
Richard Dean
Paul Lanzante
Dave Bries

PHOTO CREDITS:

Simon Clay
Neil Fraser
Erik Lasalle
Peter Singhof
Daniele Turetta
Pubblifoto
Tom Wood
LAT
Kenneth Olausson
Francis Vermeulen
Bernard Viart
Roland Urban
Cristián Bertschi
GP Library
Getty Images
Archivio Storico - Foto Zardini

Directions to Villa La Vigie, Monte-Carlo



Par Train

Gares de Nice et Menton desservies par les grandes lignes.
Gares de Roquebrune Cap Martin et Carnolès desservies par TER.

Par la Route

En provenance de la France, Autoroute du Soleil, sortie « La Turbie ».
En provenance de l'Italie, Autoroute du Soleil, sortie « Roquebrune Cap Martin ».
Par la route Nationale 7 qui traverse Roquebrune Cap Martin.

By train

Stations in Nice and Menton served by major lines.
Stations in Roquebrune Cap Martin and Carnolès served by TER.

By road

Coming from France, take highway "Autoroute du Soleil", exit "La Turbie".
Coming from Italy, take highway "Autoroute du Soleil", exit "Roquebrune Cap Martin".
Coming via national highway "Route Nationale" 7 that passes through Roquebrune Cap Martin.

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

Les rapports entre Bonhams et les acheteurs sont soumis aux conditions générales imprimées à la fin de ce catalogue. La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique. Les lots sont décrits en langue française. La traduction des descriptions en langue anglaise n'est donnée qu'à titre indicatif. En cas de litige, seule la description des lots en français sera prise en compte.

Enchères

Les enchères peuvent être portées directement dans la salle par un enchérisseur dûment enregistré mais également au moyen d'un ordre d'achat ou par téléphone. Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion et par l'intermédiaire du commissaire-priseur habilité, de refuser à toute personne la participation aux enchères. Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'. Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

Estimations

Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication. Elles n'incluent ni les frais d'adjudication à la charge de l'acheteur, ni les taxes supplémentaires.

La conversion des estimations dans une monnaie autre que l'euro a pu être arrondi et le taux de change utilisé a pu changer depuis la préparation du catalogue. Certains lots portent la mention 'estimation sur demande', pour cela il convient de contacter une personne du département concerné.

Exposition publique

L'exposition avant la vente est ouverte au public. Cependant, des horaires particuliers d'entrée libre indiqués au début du catalogue peuvent s'appliquer aux ventes hors du lieu habituel de vente. Pour des raisons de sécurité, l'accès aux motos et aux automobiles de collection peut être limité. Lors de l'exposition, les spécialistes sont à la disposition du public pour tout renseignement ou informations. Sur demande, ils peuvent établir des « conditions reports » sur l'état des lots présentés.

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

Il est également rappelé aux acheteurs qu'une prime d'achat de 15% HT est payable sur chaque lot de véhicule et d'automobilia dans la vente.

La TVA au taux normal est prélevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

Afin de contrôler la circulation des biens culturels, la loi n°92-1477 du 31 décembre 1992 (modifiée par celle du 10 juillet 2000) soumet les exportations hors du territoire français à des modalités particulières, applicables aux biens dont l'ancienneté et la valeur dépassent certains seuils. Le certificat d'exportation est un simple document administratif qui n'apporte aucune garantie d'authenticité du bien qu'il permet d'exporter. La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Lots hors catalogue

Certains lots ont pu être ajoutés à la vente sans être inclus dans le catalogue. Une liste supplémentaire est, dans le cas échéant, à la disposition du public.

Mise à prix

La mise à prix est le point de départ des enchères, le plus souvent inférieur à l'estimation basse. Elle est fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur habilité. Il n'y a pas de lien entre la mise à prix et le prix de réserve.

Ordre d'achat

Bonhams offre la possibilité aux enchérisseurs ne pouvant ou ne voulant pas assister à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone (formulaires annexés au catalogue). L'ordre d'achat est un mandat permettant d'acheter aux meilleures conditions pour le donneur d'ordre.

Paiement

Avant d'enchérir, il est important de vous assurer que vous avez des fonds disponibles afin de pouvoir procéder au paiement du lot et de la prime d'achat à la charge de l'acheteur (plus la TVA et autres frais et charges). L'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables avant 16h30 deux jours ouvrés après la vente afin que les sommes soient encaissées au huitième ouvré après la vente. Le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture. Tout paiement figurant un nom différent que celui de l'acquéreur ne sera pas accepté. Bonhams se réserve le droit de modifier les conditions de paiement à tout moment.

Nous recommandons le paiement par virement bancaire : vous pouvez procéder à un virement électronique sur notre compte fiduciaire. En ce cas, merci de bien vouloir mentionner votre numéro d'enchérisseur, le numéro de facture ainsi que la référence. Nos coordonnées bancaires sont les suivantes :

Bonhams France SAS

HSBC – CAE Opéra
Code banque: 30056
Code agence: 00917
No compte: 09170002091
Clé RIB 92
IBAN: FR76 3005 6009 1709 1700 0209 192
BIC/SWIFT: CCFRFRPP

Le montant reçu par virement bancaire ne doit pas être inférieur à celui mentionné sur la facture, après déduction des charges bancaires.

Le paiement peut également être effectué des manières suivantes :

– En espèces
Un montant maximum de 1000€ par acheteur sera accepté.

– Par chèque
Bonhams accepte seulement des chèques en euros, émis d'un compte français.
Veuillez les faire parvenir au bureau de Paris: Bonhams France SAS, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

– Par carte bancaire (Visa/Mastercard seulement)

– Paiement par téléphone
Un montant maximum de 5000€ sera accepté, après des procédures de vérification adéquates. Les nouveaux acheteurs sont exclus de ce mode de paiement. Si la somme due est supérieure au montant maximum indiqué, le solde devra être réglé par un autre mode de paiement.
Par carte bancaire Visa/Mastercard seulement : un montant maximum de 5000€ sera accepté.

Il est conseillé d'informer votre banque de votre achat potentiel afin que vous obteniez l'autorisation de payer. NB : le paiement peut être effectué par carte bancaire seulement. En cas de questions concernant le paiement par carte bancaire, merci de contacter notre service clientèle.

Pour des raisons de régulations des transferts d'argent internationaux, le nom du titulaire des moyens de paiement doit correspondre au nom inscrit sur la facture.

Les lots ne seront délivrés qu'après encaissement effectif des paiements.

Toutes les factures seront adressées à l'acheteur par email et fax ou par courrier le lendemain de la vente.

Préemption

L'état français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat présent dans la salle. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de quinze jours pour confirmer ce droit de préemption. Bonhams ne pourra être tenu responsable de l'exercice de ce droit par l'Etat français.

Prix de réserve

Le prix de réserve correspond au prix minimum confidentiel au-dessous duquel le lot ne sera pas vendu. Conformément à l'article L 321-11 alinéa 2 du Code de Commerce, il ne peut être supérieur à la fourchette basse de l'estimation indiquée au catalogue. Certains lots peuvent être proposés sans prix de réserve et seront signalés par la mention « sans réserve ».

TVA

En règle générale, Bonhams soumettra la vente des lots à TVA selon le régime de la marge.

Lorsque le bien vendu doit être exporté vers un pays tiers à l'Union Européenne, l'acheteur doit le signaler au commissaire-priseur habilité auprès de Bonhams dès que le bien lui a été adjugé.

Si l'acheteur ne confie pas à Bonhams les formalités d'exportation, il devra verser le montant de la TVA à Bonhams au moment où ce dernier lui remettra le bordereau de vente. Le montant sera restitué à l'acheteur lorsque ce dernier aura fait parvenir à Bonhams l'exemplaire EX1 d'exportation visé par la douane du point de sortie dans le délai d'un mois à compter de la date du bordereau de vente.

Lorsque l'acheteur est identifié à la TVA dans un autre état membre de l'Union Européenne, la vente est exonérée de TVA que si l'acheteur le demande et si Bonhams détient des justificatifs suffisants de l'expédition du bien vendu de France vers l'autre état membre.

Bonhams décline toute responsabilité sur les conséquences juridiques et fiscales d'une fausse déclaration de l'acheteur.

Important Information For Buyers

The text below is a complimentary translation of the 'Informations Importantes Aux Acheteurs' in French. If there is a difference between the English version and the French version, the French version will take precedence.

Conditions of sale

The relationship between Bonhams and the buyer is subject to the general terms and conditions printed at the back of this catalogue. The auction will be conducted in French; this language has authority from a legal viewpoint. Lots shall be described in French. Translation of these descriptions into English is given for information purposes only. In the case of any dispute, only the description of lots in French will be taken into account.

Bids

Bids may be placed in person in the saleroom by bidders who have been duly registered, but also through an absentee bid or by telephone bid. Bonhams reserves the right, at its discretion and through an authorised auctioneer, to refuse to allow any person to participate in auctions. Bidding will close at the moment when the auctioneer's hammer falls and they pronounce the word "adjudé" (sold). Any person wishing to place a bid will be required to complete a Bonhams registration form before the auction. This person will provide Bonhams with proof of identity and their bank references. Once the form is duly completed, signed and dated, it will be given/sent to Bonhams before the auction begins and a registration number will be issued to each potential bidder.

Estimates

Estimates provided by Bonhams are for information purposes only and must in no way be considered an auction guarantee. Estimates do not include auction costs payable by the buyer, or additional taxes. Conversion of estimates into currencies other than Euros may have been rounded up and the exchange rate may have changed since the catalogue was prepared. Certain lots are marked "estimate on request," please contact someone in the relevant department regarding these items.

Public viewing

The pre-sale viewing is open to the public. However, specific free entry times printed at the beginning of the catalogue may apply to auctions outside the normal auction venue. For safety reasons access to collector's cars may be limited. At the viewing, specialists are available to the public for any enquiries or information. Upon request they may also draw up "condition reports" on the condition of the lots presented.

Buyer's premium

Buyers are reminded that a 15% Buyers Premium is payable on the final Hammer Price of each Vehicle and automobilia lot in the sale.

TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

Export licence

In order to control the circulation of cultural objects, law number 92-1477 of 31 December 1992 (modified by the law of 10 July 2000) subjects exports outside French territory to specific procedures, applicable to objects whose age and value exceed certain thresholds. The export certificate is purely an administrative document which gives no guarantee of the authenticity of the object it authorises for export. The request for certification of a cultural object with a view to its free movement outside French territory, or for any other administrative documents, does not affect the liability for payment which rests with the buyer

Lots not included in the catalogue

Certain lots may be added to the auction without being listed in the catalogue. An additional list shall be made available to the public where necessary.

Starting price

The starting price is the starting point for auctions and it is usually below the low estimate. It is fixed at the complete discretion of the authorised auctioneer. There is no link between the starting price and the reserve price.

Bidding orders

Bonhams offers the possibility to bidders who cannot or do not wish to attend the sale of bidding through an absentee bid or by telephone (forms in the appendix of the catalogue). Bonhams will execute the bids as cheaply as possible on your behalf.

Payment

It is of critical importance that you ensure that you have readily available funds to pay the Purchase Price and the Buyer's Premium (plus VAT and any other charges and Expenses to us) in full before making a bid for the Lot. If you are a successful Bidder, payment will be due to us by 4.30 pm on the second working day after the Sale so that all sums are cleared by the eighth working day after the Sale. Payments made by anyone other than the registered Buyer will not be accepted. Bonhams reserves the right to vary the terms of payment at any time.

Bonhams' preferred payment method is by bank transfer.

You may electronically transfer funds to our Trust Account. If you do so, please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Trust Account details are as follows:

Bonhams France SAS
HSBC – CAE Opéra
Code banque: 30056
Code agence: 00917
No compte: 09170002091
Clé RIB 92
IBAN: FR76 3005 6009 1709 1700 0209 192
BIC/SWIFT: CCFRFRPP

If paying by bank transfer, the amount received after the deduction of any bank fees and/or conversion of the currency of payment to pounds sterling must not be less than the sterling amount payable, as set out on the invoice.

Payment may also be made by one of the following methods:

In cash in Euros:

The maximum amount of cash accepted from a buyer is €1,000.

By cheque: Bonhams can only accept cheques in euros, drawn on a French bank account. Purchases will only be released when payment is received in our account and the funds have been cleared.

Debit cards cards and debit cards issued by Visa and MasterCard only:

There is no limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

Credit cards cards and credit cards issued by Visa and MasterCard only:

There is a €5,000 limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

Payment by telephone: may also be accepted up to €5,000, subject to appropriate verification procedures, although this facility is not available for first time buyers. If the amount payable by you for Lots exceeds that sum, the balance must be paid by other means.

Credit cards cards and credit cards issued by Visa and MasterCard only: There is a €5,000 limit on payment value if payment is made in person using Chip & Pin verification.

It may be advisable to notify your debit or credit card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused by us having to seek authority when you come to pay. Note: only one debit or credit card may be used for payment of an account balance. If you have any questions with regards to card payments, please contact our Customer Services Department.

Please note international money laundering regulations prevent us from taking payment from any person other than the one named on the invoice.

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

All invoices will be sent by fax and email where possible, and also by post on the day after the sale.

Pre-emption

The French state has a right of pre-emption on movable property put up for sale at public auctions. This right shall be effected via a representative of the State who is present in the room. Thus, the State takes the place of the last bidder and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams cannot be held responsible for the exercising of this right by the French state.

Reserve price

The reserve price is the confidential minimum price below which the lot shall not be sold. In accordance with article L 321-11, paragraph 2 of the Commercial Code, it cannot be above the minimum of the estimate indicated in the catalogue. Certain lots may be put forward without reserve and they shall be marked "without reserve".

TVA

As a general rule, Bonhams will submit the sale of lots to TVA depending on the margin scheme.

If the lot sold is exported to a country outside the E.U., the owner must notify the auctioneer as soon as the lot is sold.

If the buyer does not entrust the export formalities to Bonhams, he must pay the TVA amount due by Bonhams at the moment where the company presents him with the invoice. The amount will be returned to the buyer once he has provided Bonhams with a copy of the EX1 export document stamped by the customs within a month starting from the date indicated on the invoice.

When the buyer is TVA - registered with a country that is another member of the EU, the sale can only be exempted from TVA if the buyer requests it, and if Bonhams holds sufficient documentary evidence regarding the dispatch of the good sold from France to the other member-country.

Bonhams takes no responsibility for the juridical and legal consequences of a buyer's false declaration.

Avis

Delivrance, transport et gardiennage des lots

Sans accord préalable avec Bonhams pour le règlement en amont de la vente, tous les lots seront transférés aux frais des acheteurs dans un garage après la vente.

L'enlèvement des voitures se fera uniquement sur rendez-vous par transporteur ou par l'acquéreur en personne. L'équipe de Bonhams sera sur place du samedi 12 au lundi 14 mai 2018. Après cette date, tous les enlèvements devront être organisés avec les représentants des transporteurs, dont les coordonnées sont ci-dessous.

Toutes les voitures seront transférées immédiatement après la vente dans un garage temporaire situé à Nice. Tous les acheteurs devront contacter Maëlle Fontaine au bureau de Bonhams pour donner leurs instructions ou obtenir de plus amples informations.

Contact

Maëlle Fontaine
maelle.fontaine@bonhams.com
+33 (0) 6 66 01 91 03.

Si aucun arrangement n'a été pris, tous les véhicules seront transférés par CARS Europe aux frais et aux risques des acheteurs. Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page.

Tous les frais de transport et de magasinage devront être régularisés avant la délivrance ou l'organisation de tout autre transport ultérieur. Le paiement devra être directement arrangé avec CARS Europe. Le retrait pourra s'effectuer uniquement sur rendez-vous dont la demande aura été faite au minimum 24h à l'avance.

Les acheteurs devront s'assurer eux-mêmes au moment du retrait de leur véhicule qu'ils sont en possession de tous les documents, « log book » et clés, inhérents à leur(s) lot(s). Il est fortement recommandé pour les acheteurs étrangers et pour les ordres d'achat que vous preniez vos dispositions concernant un enlèvement avant la vente.

Notice importante

Le stockage sera possible jusqu'au lundi 4 juin 2018. Tous les véhicules qui n'auront pas été enlevés à cette date seront transférés et transportés par CARS Europe pour entreposage au Royaume-Uni.

Déplacement et gardiennage des véhicules

Tous les lots correspondants à ce qui est indiqué ci-dessus seront déplacés vers un garage temporaire à Nice. Les lots sont sous la responsabilité des acheteurs dès le tomber du marteau.

Frais administratifs et d'enlèvement

450 € +TVA par voiture pour le transfert vers le garage de Nice.

Frais de gardiennage à partir du samedi 12 mai 2018

Voitures 40€ +TVA par jour

Enlèvement des lots d'automobilia

Tous les lots d'automobilia devront être retirés du lieu de la vente le soir de la vente avant 22:00. Tous les lots vendus non retirés à cette date, seront transférés et transportés à l'entrepôt de Bonhams à Londres.

Les transporteurs ou leurs agents désirant enlever un objet pour le compte de l'acquéreur devront présenter une procuration écrite afin que Bonhams puisse remettre les lot(s). Les lots sont sous la responsabilité des acheteurs dès le tomber du marteau.

Transport et expédition

Les représentants de Polygon et CARS Europe seront présents à la vente et pourront organiser les transports nationaux comme internationaux pour les acheteurs comme les vendeurs (le cas échéant) bien que vous restiez libre de prendre vos propres dispositions de transport.

Polygon Transport
Contact: Wayne Loveland
+44 7836 220408 Cell
+44 2380 871555
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe
Contact: Chris Dale
+44 7841 985156 cell
+44 1284 850950
chris@carseurope.net

Le paiement pour les frais de transfert et de gardiennage doit être fait directement auprès de CARS Europe.

Douanes

Pour toute demande concernant les douanes, qu'elles soient administratives ou légales, veuillez contacter:

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 1284 850950
+44 7860 371512 Cell
adam@carseurope.net

Assurance après la vente

Nous rappelons aux acheteurs que les véhicules sont sous leur responsabilité depuis le tomber du marteau. Il relève de leur responsabilité d'avoir mis en place la couverture d'assurance adéquate.

Notice

Collections, transport and storage

Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage after the Sale at the Buyers' cost.

Collection of vehicles is by appointment only. This applies whether they are to be collected by an appointed transporter or in person. Bonhams staff will be on site from Saturday 12 until Monday 14 May 2018. Thereafter, all vehicle collections must be coordinated via our transport representatives, details of which can be found below.

Purchases will only be released when cleared funds are received in full. Collections must be arranged with Bonhams staff.

All motor cars will be removed immediately after the Sale to a store in Nice. All Buyers should contact Maëlle Fontaine at the Bonhams office to give instruction, or to seek further information.

Contact

Maëlle Fontaine
maelle.fontaine@bonhams.com
+33 (0) 6 66 01 91 03

If no prior arrangements have been made all vehicles will be removed by CARS Europe at the Buyers' expense and risk. The uplift and storage costs are outlined on this page.

All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transport. Payment must be arranged direct with CARS Europe. Collection is strictly by appointment only and at least 24-hour notice must be given.

Buyers should satisfy themselves that they have received all relevant registration and log books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection. It is strongly advised that overseas purchases and absentee bidders make arrangements regarding collection with Bonhams in advance of the sale.

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 4 June 2018. Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the UK at the customer's expense:

Removal and Storage of Vehicles

All lots in accordance with the above will be moved to local storage. Lots are at the Buyer's risk from the fall of the hammer.

Administration & uplift charges

€450.00 + Vat per Motor Car for transfer to storage in Nice

Storage charges from Saturday 12 May 2018

Motor Cars €40.00 + Vat per day

Collection of Automobilia

All purchased lots must be cleared from the sale venue by 22:00 on the day after the sale. All un-collected purchased Lots shall then be uplifted and removed to Bonhams storage facility in London.

Shippers or Agents wishing to collect on behalf of the purchaser must provide written instructions from the client before Bonhams will release the lot(s).

All purchases are at the Buyer's risk from the fall of the hammer.

Transport and Shipping

Representatives of Polygon and CARS Europe will be at the sale and can arrange national and international transportation for the Buyer or the seller (as the case may be) although you are free to make your own transport arrangements.

Polygon Transport
Contact: Wayne Loveland
+44 7836 220408 Cell
+44 2380 871555
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe
Contact: Chris Dale
+44 7841 985156 cell
+44 1284 850950
chris@carseurope.net

Payment for removal and storage must be made direct to CARS Europe.

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 1284 850950
adam@carseurope.net

Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place.

BONHAMS MOTORING INTERNATIONAL SPECIALIST TEAM

EUROPE



Philip Kantor



Gregory Tuytens



Paul Gaucher



Gregor Wenner

UNITED KINGDOM



Tim Schofield



Sholto Gilbertson



John Polson



Rob Hubbard



Richard Stafford

WEST COAST USA



Jakob Greisen



Mark Osborne



Michael Caimano



Derek Boycks

EAST COAST USA



Rupert Banner



Eric Minoff



Evan Ide



Greg Porter



Tim Parker

AUTOMOBILIA AND MOTOR CARS

Friday 11 May 2018, 6pm

Images of each lot can be found at
www.bonhams.com/24953





1
GERHARD BERGER'S FERRARI F1 BAG, SEASON 1987
 €500 - 800
 No Reserve



2
A COLLECTION OF 7 LE MANS GAVROCHE POCKET SQUARES BY HERMÈS
 Il y a quelques années, Hermès se décida à ajouter une pochette – le détail qui tue ! – à sa cravate Le Mans de l'année. Sept références sont connues qui font toutes partie de ce lot.
 €800 - 1,200

Some years, Hermès indulged in adding a pocket square – the detail that kills! – to that year's Le Mans tie. Seven references are known to exist, all of which are included in this lot.



3
A UNIQUE COLLECTION OF 47 LE MANS TIES BY HERMÈS

Au fil des années, le vendeur a rassemblé une collection de cravates Le Mans d'Hermès. Il écrivit alors au siège de la firme faubourg Saint-Honoré en envoyant toutes les références en sa possession et en demandant s'il en manquait. À sa grande surprise, on lui répondit qu'il avait davantage de références qu'on en détenait dans les archives et aurait-il l'amabilité de leur envoyer des photos de ses cravates afin de pouvoir mettre les dossiers à jour !

On estime que la collection du vendeur qui comprend 47 cravates uniques, la plupart jamais portées et dans leur boîte orange d'origine, constitue le jeu complet des cravates Hermès produites pour les 24 Heures du Mans. À notre connaissance, une telle collection n'a jamais été mise en vente auparavant. Elle offre à coup sûr une rare opportunité d'acquérir l'accessoire qui fera toute la différence lors de manifestations comme Le Mans Classic ou la Goodwood Revival !

€8,000 - 12,000



Back in the mid-sixties, Hermès introduced a special tie on the occasion of the 24 Hours of Le Mans race. The ties were not sold in their stores but, as the seller who was part of a prominent racing team remembers, they were given to the entrants during scrutineering. Over the years, the vendor assembled a collection of Hermès Le Mans ties. He then wrote to the Faubourg Saint Honoré headquarters, sending all the references in his possession and asking if there were any ones he missed. To his surprise, they replied that he had more references than they could find in their archive and would he be as kind as to send them pictures of his ties so they could update their files!

It is believed that the vendor's collection which includes 47 unique ties, most of them never worn and in their original orange boxes, is a complete set of the ties Hermès produced for the 24 Hours of Le Mans. To our knowledge, such a collection has never been offered for sale before. It certainly provides an exceptional opportunity to acquire the accessory that will make the difference when attending events like Le Mans Classic or the Goodwood Revival!



4
**FERRARI F1 MODEL WITH MONACO
 GRAND PRIX SOUND TRACK**
 €500 - 800
 No Reserve



5
FERRARI F1 87 TURBO BY GARRETT
 €1,200 - 1,400
 No Reserve



6
**1986 FORD COSWORTH F1 1500CC ENGINE
 PRODUCING 1000 BHP AT 12,200 RPM**
 €10,000 - 15,000
 No Reserve



7
Ex-Mika Häkkinen, Ronnie Peterson Memorial Championship-winning
1982 FINNKART 85CC SF A1

Chassis no. 466

Depuis longtemps, le karting a été reconnu comme un excellent moyen d'accéder aux plus hauts niveaux du sport automobile international. Nombreux sont les champions du monde de F1 qui ont commencé leur carrière en karting à l'exemple de l'actuel tenant du titre mondial en F1, Lewis Hamilton. Ce Finkart a été piloté par le double Champion du Monde finlandais, Mika Häkkinen. Né en 1968, Häkkinen a débuté en karting à l'âge de cinq ans seulement et il a remporté sa première course en 1975. En 1981, il décrocha son premier titre important : le Championnat de Finlande de Karting (Série Formula Mini/85 cm3) et passa en 1983 à la catégorie Formula Nordic en 100 cm3. Il remporta ce championnat dès sa première saison et domina la catégorie au cours des années suivantes avant d'aborder la Formule Ford en 1987, la Formule 3 en 1989 et la Formule 1 en 1991.

En 1982, Mika disputa le Championnat Ronnie Peterson Memorial et le Championnat de Finlande de Karting (Série Formula Mini) avec ce Finkart en gagnant le premier et en terminant 2e du second. Ce kart n'a pas été piloté depuis 1983. Le kart a été vendu par le propriétaire de Finkart, Petri Pirkola, qui l'avait vendu neuf à Mika au début des années 1980. Offert avec un certificat d'authenticité signé par Mika, il représente une rare opportunité pour les collectionneurs d'acquies une pièce importante de l'histoire personnelle de ce grand champion de F1.

€9,000 - 12,000
 No Reserve



Mika Häkkinen on his way to clinching the Finnish karting championship in 1981

Karting has long been recognised as a gateway to success at the highest levels of international motor sport; many past Formula 1 World Champions started their careers in karts, as did the current title holder, Lewis Hamilton. This Finnkart was driven during 1982 by Finland's twice Formula 1 World Champion, Mika Häkkinen. Born in 1968, Häkkinen first raced karts when he was only five years old and won his first race in 1975. In 1981 he claimed his first major title: the Finnish Karting Championship (85cc Formula Mini Series) and moved on to the Formula Nordic 100cc class for 1983. He won that championship in his debut season and dominated the class for the next few years before moving on to Formula Ford in 1987, Formula 3 in 1989 and Formula 1 in 1991.

In 1982 Mika contested the Ronnie Peterson Memorial Championship and Finnish Karting Championship (Formula Mini Series) with this Finnkart, winning the former and finishing 2nd in the latter. It has not been driven since 1983. The Kart was sold by Finnkart's proprietor, Petri Pirkola, who supplied it new to Mika back in the early 1980s. Offered with Mika's signed certificate of authenticity, it represents a rare opportunity for collectors to acquire a significant piece of this great Formula 1 Champion's personal history.



8

C.1980 BUGATTI TYPE 55 JUNIOR BY STIMULA/DE LA CHAPELLE

Chassis no. 00336

A partir de 1930, Ettore Bugatti confia à son fils Jean des responsabilités croissantes en matière de conception, qui se concrétisèrent d'abord par le magnifique roadster Type 55, un modèle qui faisait partie des meilleures sportives des années 1930. Son huit-cylindres en ligne de 2 262 cm³, suralimenté et à double arbre à cames en tête, provenait de la talentueuse Type 51 de Grand Prix, qui avait succédé à la légendaire Type 35. Il était monté sur un châssis échelle plus large et plus résistant que celui de la Type 43 de route qui l'avait précédée.

Cette rare et attirante Bugatti Type 55 à l'échelle 1/2 fut construite par Stimula/De La Chapelle, l'entreprise française réputée. Elle est motorisée par un quatre-temps Honda de 110 cm³ qui délivre quelque 3,5 chevaux assurant à cette Bugatti miniature fidèlement reproduite une vitesse d'environ 30 km/h. Sa carrosserie en polyester renforcé est montée sur un châssis tubulaire en acier équipé de freins à tambour à l'arrière. On lui accorde un bon comportement, et on notera avec intérêt que les voitures pour enfants de De La Chapelle sont très souvent choisies par les jeunes participants à la course 'Little Big Mans' du Le Mans Classic.

€10,000 - 15,000

No Reserve

From 1930 onwards, Ettore Bugatti's son Jean took greater responsibility for design, his first car being the exquisite Type 55 roadster, a model ranking among the finest sports cars of the 1930s. The Type 55's 2,262cc, supercharged, twin-cam, straight-eight engine was carried over from the successful Type 51 Grand Prix car - successor to the legendary Type 35 - and fitted in a ladder frame chassis wider and stronger than that of its Type 43 road-car predecessor.

This rare and desirable Bugatti Type 55 1:2 scale children's car was manufactured by the respected French company, Stimula/De La Chapelle. It is powered by a 110cc Honda four-stroke engine producing some 3.5hp, which can propel this faithfully reproduced miniature Bugatti to a top speed of some 30km/h. Made from reinforced polyester, the body is mounted on a tubular steel chassis, with drum brakes on the rear axle. The Bugatti is reported to perform well, and it is worthwhile noting that these De La Chapelle children's cars are a very popular choice among the junior participants in the 'Little Big Mans' race at the Le Mans Classic.

9

2016 AMILCAR C6 CHILD'S CAR

Chassis no. 16

Cette reproduction à l'échelle 0,66 de l'Amilcar C6 de 1927, fabriquée à la main en Suisse, est la dernière des 16 à avoir été construites. Leur prototype a disputé le 'Little Big Mans' lors du Le Mans Classic de 2014 (photos dans le dossier), à la suite de quoi 15 voitures "de série" ont été produites. Sa carrosserie faite à la main est neuve, entièrement en aluminium, son châssis est en acier et la voiture tout entière est construite selon la définition d'origine. Le "Pégase" qui orne le radiateur a été reproduit par un sculpteur à l'échelle 0,66 et coulé en laiton, puis chromé. La voiture est équipée d'un moteur électrique sans balai de 1 000 watts sous 48 volts, qui entraîne les roues arrière via un différentiel, et est alimenté par une batterie lithium-ion de forte capacité, dont la recharge est annoncée comme facile et assez rapide. La voiture atteint une vitesse de 40 km/h ; elle est dotée de freins à tambours. Elle se fait remarquer par son générateur acoustique réglable, qui reproduit le son de la véritable Amilcar C6, et qui peut aussi être actionné alors que les roues ne tournent pas.

Ses sièges sont garnis du cuir de la meilleure qualité, et ses deux pédales peuvent se régler en fonction des différentes tailles de conducteurs. Cette voiture est réputée avoir un comportement parfait sur circuit ; elle est vendue avec un livre retraçant la construction des 16 châssis. Elle est d'un intérêt particulier pour un collectionneur. Le plaisir de la voir et de l'entendre relève de l'enchantement !

€20,000 - 30,000

No Reserve

Hand made in Switzerland, this 0.66-scale evocation of the 1927 Amilcar C6 is the last of 16 built. The prototype competed in the 'Little Big Mans' event at the Le Mans Classic in 2014 (photographs on file) following which 15 'production' cars were completed. The body is new and made entirely of aluminium. The chassis is steel, and the entire car is built to the original pattern. Reproduced at 0.66-scale by a sculptor, the 'Pegasus' radiator mascot was cast in brass and then chromium plated. The car is electrically powered, using a 48-volt, 1,000-Watt, brush-less motor, which drives the rear axle via a differential. Power is drawn from a high-capacity lithium-ion battery; charging is said to be easy and relatively fast. Top speed is 40km/h, and the car is stopped by drum brakes. To warn of its approach, it is equipped with an adjustable sounder replicating the noise made by an original Amilcar C6.

For demonstrations, it is possible to operate the sounder without rotating the wheels. The seats are trimmed in best quality leather, while the two control pedals can be adjusted to suit drivers of different heights. Perfect for any collector's garage and said to behave perfectly on the racetrack, the car is sold with a book explaining how the 16 chassis were built.



10
1977 ITALY CAR FERRARI 312T2 FORMULA 1 CHILD'S CAR

Produite pour commémorer la Ferrari Grand Prix F1 1976 de Niki Lauda, cette réplique à l'échelle 1:2 fait partie des quelques voitures pour enfants de ce type jamais fabriquées. La première fut fabriquée par Italy Car de Bologne pour la fille du propriétaire. On dit qu'il sollicita les principaux fournisseurs de Ferrari pour qu'ils produisent à l'échelle 1:2 les équipements fournis à l'écurie Ferrari, depuis Momo pour le volant jusqu'à Goodyear pour les pneus. Le premier exemplaire terminé fut exposé au Salon automobile de Bologne et l'on croit savoir que Niki Lauda en commanda un pour son fils. On pense aussi que pas plus de cinq voitures du premier lot ont été achevées avant que le fabricant ne dépose son bilan.

La voiture proposée ici fait partie du lot de cinq unités d'origine. Le moteur est un deux-temps BBC révisé l'année dernière. Le circuit électrique fonctionne et la lampe arrière est semblable à celle de la Ferrari 312 T2 originale. Parmi les autres caractéristiques notables, citons la boîte de vitesses à deux rapports et marche arrière, une suspension à quatre roues indépendantes, des pneus lisses, des ceintures de sécurité et le bouton du démarreur sur le volant Momo. On ne pourra qu'être étonné du soin apporté à la réalisation des détails. Objet parfait et plus que rare pour le jeune aspirant au pilotage d'une F1, cette Ferrari F1 en réduction peut décorer de façon très originale le garage ou le bureau d'un amateur.

€40,000 - 60,000

Built to commemorate Niki Lauda's 1976 Ferrari 312T2 Formula 1 Grand Prix car, this 1:2 scale replica is one of a tiny handful of these children's cars produced. The first was built by Italy Car of Bologna for the proprietor's daughter. It is reported that he got Ferrari's main suppliers to supply 1:2 scale versions of the items supplied to the Formula 1 team: from Momo for the steering wheel to Goodyear for the tyres. The first example finished was shown at the Bologna Motor Show, and it is believed that Niki Lauda ordered one for his son. It is believed that no more than five of the first batch had been completed before the parent company filed for bankruptcy.

The car offered here is from the original batch of five. The engine is a BCC two-stroke unit, which was serviced last year, while the electrical system is all working, with a rear light as per the original Ferrari 312T2. Other noteworthy features include a two-speeds-plus-reverse gearbox, independent suspension all round, hydraulic disc brakes, alloy wheels, slick tyres, seat belts, and an engine start button on the Momo steering wheel. The attention to detail is simply astonishing. A super rare find and perfect for the young aspiring racing driver, this miniature Ferrari would equally be suitable as a collector's item to adorn the garage or office.



11
2018 BUGATTI TYPE 35 CHILD'S CAR

Cette voiture est une réplique à échelle réduite de l'une des plus grandes voitures de Grand Prix de tous les temps, la Bugatti Type 35, qui dans ses différentes versions est devenue la voiture de course sans doute la plus couronnée de succès de tous les temps, à commencer par sa victoire au Championnat du monde des constructeurs lors de la première édition de 1926, suivie d'innombrables succès entre les mains de particuliers.

Le palmarès et le merveilleux style de la Type 35 ont donné l'envie à un amateur allemand, passionné des voitures des années 1920 et 1930, d'en construire une version à échelle réduite. Il en est résulté une magnifique réplique de cette voiture de compétition renommée, exécutée à la main en 2018. Elle fait environ 2,80 mètres de long et est équipée d'un moteur à essence de 9 chevaux avec démarreur électrique. Parmi ses autres caractéristiques à retenir figurent un pédalier réglable, un volant à jante en bois, une direction à crémaillère, des freins à disque, un éclairage avant, une transmission par chaîne et un jeu d'outils. Elle a les sièges et l'intérieur garnis de cuir de buffle, et ses roues dans le style Bugatti sont faites à la main. Cette baby-Type 35 atteint les 50 km/h, avec de vigoureuses accélérations.

Cette voiture miniature exceptionnelle, qui peut être conduite par des adultes aussi bien que par des enfants, a tout pour être un objet accrocheur digne d'être exposé dans le garage, le salon, la vitrine ou les bureaux de tout collectionneur. On peut aussi la conduire juste pour le plaisir.

€7,000 - 9,000

No Reserve

The car offered here is a scaled-down replica of one of the greatest Grand Prix cars of all time: the Bugatti Type 35. Its racing history and the Type 35's wonderful design inspired a German enthusiast - passionate about cars from the 1920s and '30s - to build a scale-model of the Bugatti. Hand built in 2018, the result is a wonderful replica of this most famous racing car. Around 2.8 metres long, it is powered by a 9 horsepower petrol engine with electric starter, while other noteworthy features include adjustable pedals, wood-rim steering wheel, rack-and-pinion steering, disc brakes, working front lights, chain final drive, and a tool kit. The seat and interior are upholstered in buffalo leather, while the special Bugatti-style wheels are handmade. The baby Type 35 can reach speeds of up to 50km/h, with brisk acceleration.

Capable of being driven by adults as well as children, this unique miniature motor car has the potential to be an attention-getting artefact worthy of display in any collector's garage, living room, showroom, or company offices; or it could be used simply for having fun.





101

1970 FIAT 500 'MARE' BEACH CAR

Coachwork by Holiday

Chassis no. 242 9372

- *La Dolce Vita icon*
- *Restored in 2014*
- *Abarth cylinder head*
- *Offered with cancelled Italian libretto*



Aussi évocatrice de l'Italie de la Dolce Vita que l'immortel scooter Vespa, la « voiture de plage » est le plus souvent incarnée par la « Jolly » de Ghia. Concept nouveau et terriblement typé italien, la voiture de plage a transformé des véhicules modestes comme les 500 et 600 de Fiat passées du statut de moyen de transport populaire en marqueurs insolents de la fortune. Elle ont plu comme véhicules de courtoisie aux propriétaires de palaces et de golfs et servi d'annexe à terre aux yachtsmen faisant escale sur la Riviera italienne ou française. Sans portes et équipées de sièges en osier, elles ne furent que des véhicules de loisir attestant que leur propriétaire avait les moyens de posséder une auto « just for fun ».

Peinte en deux tons de blanc et de bleu clair et équipée de sièges en osier, cette charmante transformation a été réalisée par Carrozzeria Holiday. Le vendeur qui nous a fait savoir que la voiture a été restaurée en 2014 la décrit comme étant en excellent état de carrosserie et d'intérieur et tous les organes mécaniques sont déclarés en bon état de fonctionnement. Le moteur a même été gratifié d'une culasse Abarth. Prête à compléter une résidence de vacances ou à vous transporter cet été dans les rues de Monaco, elle est accompagnée d'un libretto périmé.

€25,000 - 35,000

No Reserve

As redolent of La Dolce Vita Italy as the immortal Vespa scooter, the 'beach car' is most famously embodied by Ghia's 'Jolly'. A novel and quintessentially Italian concept, the beach car saw humble saloons such as FIAT's 500 and 600 transformed from basic transport into conspicuous indicators of wealth. They found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels and golf courses or for use ashore after one had docked one's yacht on the Italian or French Riviera. Lacking doors and equipped with wickerwork seats, they were only practical as leisure transport, thus confirming the owner's status as someone who could afford a car 'just for fun'.

Finished in two-tone white with light blue, and equipped with wicker seats, this charming conversion is by Carrozzeria Holiday. The vendor informs us that the car was restored in 2014, and describes it as in excellent condition regarding the body and interior, while all the mechanicals are said to be in working order. The engine even benefits from an Abarth cylinder head. Ready to be enjoyed at your holiday home, or indeed as practical summer transport in the streets of Monaco, it comes with a cancelled Italian libretto.

102

1959 AUTOBIANCHI BIANCHINA TRASFORMABILE

Chassis no. 110B-017190

- *Rare 1st Series model*
- *Full-length folding sunroof*
- *Recently restored*
- *Registered in Italy*



À l'origine fabricant de bicyclettes, mais probablement plus connu comme constructeur de motos de compétition raffinées, Edoardo Bianchi construisit sa première voiture au début des années 1900. Une large gamme de modèles fut construite au cours des trente années qui suivirent, mais, à partir de 1940, la marque se concentra sur les motos et les véhicules commerciaux. La construction d'automobile reprit en 1957, sous la houlette de Fiat, le premier modèle d'Autobianchi étant la Bianchina, sur base de la nouvelle Fiat 500. Positionnée plus haut de gamme que les Fiat, la Bianchina fit ses débuts sous la forme d'un coupé Trasformabile avec toit ouvrant entièrement repliable. En dehors de sa taille, la Bianchina affichait une évidente influence américaine avec sa peinture deux tons, ses pneus à flanc blanc et son abondance de chromes. En 1960, la gamme Bianchina s'enrichit de deux nouveaux modèles, un cabriolet et le break Panoramica, tandis qu'une quatrième version, la berline Quattroposti arrivait l'année suivante.

Sans conteste plus élégante que les versions Jolly sur base de Fiat 500 et 600 de Ghia, cette charmante Autobianchi Bianchina Trasformabile est un rare modèle de la 1e série, facilement identifiable à ses deux prises d'air sous les clignotants. Selon le vendeur, elle a subi récemment une restauration complète et se trouve dans un excellent état général. Bleu clair avec intérieur en vinyl rouge et blanc, ce magnifique exemplaire est vendu avec ses papiers d'immatriculation italienne et fera tourner les têtes partout où il apparaîtra.

€25,000 - 35,000

No Reserve

Originally a bicycle manufacturer and arguably best known as a maker of fine racing motorcycles, Edoardo Bianchi built his first automobile in the early 1900s. A wide variety of models was manufactured over the next 30 years, though by 1940 the firm was concentrating on motorcycles and commercial vehicles. Car manufacture resumed in 1957 under FIAT auspices, Autobianchi's debut model being the Bianchina, based on FIAT's new 500. Positioned up-market from the FIAT, the Bianchina debuted as the Transformabile coupé, with full-length folding sunroof. The Bianchina showed clear signs of American influence, its size excepted, exemplified by two-tone paintwork, whitewall tyres, and plentiful chrome. In 1960, two new models were introduced: a Cabriolet and the Panoramica estate car, while a fourth version, the Quattroposti saloon, arrived the following year.

Arguably much more elegant than Ghia's 'Jolly' derivatives of the FIAT 500 and 600, this charming Autobianchi Bianchina Trasformabile is a rare 1st Series model, easily distinguishable by the two front air intakes below the indicators. According to the vendor, it has recently benefited from a comprehensive restoration and as such is described as in generally excellent condition. Beautifully finished in light blue with white/red vinyl interior, the car is offered with Italian registration documents, and will surely turn heads wherever it goes.

1987 MINI MOKE

Chassis no. TW7XKFP3285681056

- Charismatic 1960s motoring style icon
- Restored in 1997
- 1,380cc 100 horsepower engine
- Registered in Belgium



Comme l'autre grand modèle culte de l'après-guerre - la Volkswagen « Coccinelle » - la Mini se prêtait à toutes sortes d'interprétations délirantes par ses inconditionnels, mais sa version la plus audacieuse - la Moke inspirée de la Jeep – était due à la BMC elle-même. Conçue comme un véhicule militaire, mais refusée par l'armée, la Moke fut remaniée pour le marché civil, les premières livraisons débutant en 1964. Vendue comme utilitaire sur les marchés extérieurs, elle était plutôt considérée comme un accessoire de mode en Grande-Bretagne. La Moke avait saisi l'esprit de liberté et d'expression de soi des années 1960, mieux que toute autre voiture. Le rôle de premier plan joué par la Moke dans la série télévisée culte de Patrick McGoohan *Le Prisonnier* a prolongé sa popularité et aujourd'hui cette variante décalée de la Mini reste très recherchée.

Cet exemplaire a été restauré en 1997 en Allemagne lorsqu'il appartenait à M. Frank Beller, qui a gonflé son moteur de 1 380 cm³ à 100 ch. De nombreux autres travaux mécaniques ont été effectués à la même époque pour un total de 17 000 DM (factures au dossier). À partir de 2002, la Moke appartient à M. Frederic Dor en Angleterre. La voiture est vendue avec un ancien Fahrzeugbrief allemand, un contrôle du TÜV de 1997, un certificat de MoT expiré (2002) et une carte grise belge.

€25,000 - 35,000**No Reserve**

Like that other great cult car of the post-WW2 era - the Volkswagen 'Beetle' - the Mini proved amenable to all manner of imaginative interpretations by devotees, though its boldest reinvention - the Jeep-like Moke - came from BMC itself. Conceived as a military vehicle but rejected by the Army, the Moke was redeveloped for the civilian market, deliveries commencing in 1964. Sold overseas as a utility vehicle but in Britain viewed more as a fashion accessory, the Moke captured the 1960s' spirit of freedom and self-expression more effectively than any other car. The Moke's prominent role in Patrick McGoohan's cult TV series *The Prisoner* has only served to maintain its popularity and today this quirky Mini variant remains highly sought after.

This example was restored in 1997 when it was owned in Germany owned by a Mr Frank Beller, who had a tuned 1,380cc engine installed, producing 100bhp. Numerous other mechanical works were carried out at the same time costing a total of 17,000 DM (invoices on file). From 2002 the Moke was owned by a Mr Frederic Dor in England. The car is offered with an old German Fahrzeugbrief; old TÜV paperwork dated 1997; an expired MoT certificate (2002); and Belgian Carte Grise.

104

1968 BMW 2000 CS COUPÉ

Coachwork by Karmann

Chassis no. 1108534

- *Rare sporting coupé*
- *Four owners from new*
- *Restoration completed June 2017*



Cette BMW 2000 CS fut conservée par son premier propriétaire jusqu'en 1979 et par son second propriétaire jusqu'en 1981. Le troisième utilisa la voiture jusque dans les années 1990 avant de l'entreposer en garage puis de la céder à l'actuel vendeur. Carrossier de profession, ce dernier passionné de BMW anciennes décida de restaurer totalement cette 2000 CS pour lui offrir une nouvelle vie. Le châssis a été totalement nettoyé et repeint et la géométrie des suspensions avant a été révisée. De même, la carrosserie a été totalement déshabillée avec remplacement des planchers et du plancher du coffre. Elle a été ensuite entièrement repeinte à l'intérieur et à l'extérieur et les ornements brillants ont été nettoyés. Le moteur a été reconstruit à l'état « neuf » avec des pistons, des coussinets de bielle, des sièges de soupapes, des cylindres de carburateur, etc, neufs, tandis que la boîte était révisée et l'embrayage rénové. Le circuit électrique a également été révisé.

Les pièces neuves installées au cours de cette restauration concernent les moquettes et la sellerie ; le tube d'échappement central, les bagues des silentblochs de suspension avant et les joints de direction, les amortisseurs (x4), la batterie, la pompe à eau, le démarreur, le ventilateur, le filtre à air, le maître-cylindre et les cylindres récepteurs de frein, les cylindres émetteur et récepteur d'embrayage, les pneus (x4), les disques de frein, la courroie d'alternateur, le thermostat, les durits d'eau, le condensateur, les câbles d'allumage, le réservoir de lave-glace et les raclettes d'essuie-glace. Cette vaste réflexion a été achevée en juin 2017 et la voiture est accompagnée de l'ensemble des factures la concernant. Un album de photos illustre cette restauration. Carte grise française et rapport de contrôle technique (en date du 7 avril 2018) indiquant zéro défaut.

€35,000 - 55,000

No Reserve

This BMW 2000 CS remained with its first owner up to 1979 and was kept by the second owner until 1981. The third owner used the car until the 1990s and then placed it in garage storage. The current vendor bought the car from the third owner. A coachbuilder by profession, the current owner is passionate about old BMWs and decided to fully restore this 2000 CS to give it a new lease of life. The chassis was completely cleaned and refinished, and the front suspension geometry adjusted. The body likewise was completely stripped down and the floors and boot floor replaced. It was then completely repainted inside and out, and the brightwork cleaned. The engine has been rebuilt to 'as new' condition, receiving new pistons, connecting rod bearing shells, valve seats, carburettor gaskets, etc while the gearbox was overhauled and the clutch renewed. The electrical system too was overhauled.

New parts fitted during the course of the rebuild include the interior carpets and upholstery; exhaust centre section; front suspension Silentbloc bushes and steering joints; shock absorbers (x4); battery; water pump; starter motor; cooling fan; air filter; brake master and slave cylinders; clutch master and slave cylinders; tyres (x4); brake discs; alternator belt; thermostat; water hoses; condenser; ignition leads; windscreen washer reservoir; and windscreen wipers. This most comprehensive rebuild was completed in June 2017 and the car comes with all invoices; an album of photographs recording the restoration; French Carte Grise; and Contrôle Technique (passed 7th April 2018) with no faults.

1962 JAGUAR MKII 3.8-LITRE SALOON

Chassis no. 221329DN

- *Original left-hand drive, matching-numbers car*
- *Sold new in France*
- *Manual gearbox with overdrive; limited-slip differential*
- *Equipped for historic rallying*



Cette Jaguar Mark 2 Sports Saloon (berline sport) fut importée et vendue par le légendaire distributeur Delecroix à Paris. Restaurée à la fin des années 1990, elle appartenait au pilote de rallye Claude Desperon qui disputa le 7e Tour d'Espagne (en 2005). Peinte en British Racing Green avec intérieur en cuir fauve (en très bon état), la voiture est équipée de roues fils et de la très appréciée boîte à quatre rapports plus overdrive. Elle a aussi un différentiel à glissement limité, un radiateur d'huile, un ventilateur électrique Kenlow, deux pompes à essence électriques, un système extincteur dans le compartiment moteur et un Terratrip Rally Computer.

Cette Jaguar qui appartient à la même famille depuis 2009 a été utilisée régulièrement mais a peu roulé et jamais en rallye. Elle a parcouru moins de 10 000 km depuis 1998. Le propriétaire actuel a emmené la voiture au Royaume-Uni en 2015 depuis la Côte d'azur dans l'intention de participer à des rallyes en Europe continentale. Cette berline quatre portes à conduite à gauche est infiniment plus pratique et confortable pour le rallye que les biplaces découvertes tout en étant très rapide. Près de 10 000 euros ont été dépensés pour cette voiture depuis son arrivée au Royaume-Uni, surtout chez le spécialiste Jaguar CKL (factures dans le dossier). Elle est vendue avec regret car son propriétaire ne peut plus la piloter en rallye. La documentation comprend les papiers FIVA (1998-2008), le certificat du Jaguar Daimler Heritage Trust et le document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C.

€40,000 - 50,000**No Reserve**

This matching-numbers left-hand drive Jaguar Mark 2 was imported and sold by legendary distributor Delecroix in Paris. It was restored in the late 1990s and owned by French rally driver Claude Desperon, who raced it in the 7th Tour d'Espagne (in 2005). Finished in British Racing Green with tan leather trim (in very good condition), the car boasts wire wheels and the desirable four-speed gearbox with overdrive. It is fitted with a limited-slip differential, oil cooler, Kenlowe electric fan, dual fuel pumps, engine bay fire extinguisher system, and Terratrip Rally Computer.

The Jaguar has been in the same family's ownership since 2009 and been used regularly but sparingly, albeit not for rallying. It has covered fewer than 10,000 kilometres since 1998. The current owner brought the car to the UK in 2015 from the French Riviera with the intention of rallying it in Continental Europe. As a four-door saloon with left-hand drive, it is infinitely more practical and comfortable to rally than an open two-seater, while still being very quick. Around €10,000 has been spent on the car since its arrival in the UK, mainly with Jaguar racing specialist CKL (invoices on file). It is reluctantly sold because the owner is now unable to rally it. Accompanying documentation consists of FIVA papers (1998-2008), Jaguar Daimler Heritage Trust Certificate, and a UK V5C Registration Certificate.

1963 ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPRINT COUPÉ

Chassis no. AR 357362

- *Classic 1st Generation Giulia Sprint*
- *One owner since 2011*
- *Restored in 2016*



À la date de l'introduction de la Giulia, en 1962, la formule très réussie d'Alfa Romeo « petite voiture haute performance » inaugurée avec la 1.300 cm3 Giulietta en 1954, était alors bien établie sur le marché. La Giulietta Sprint Coupé du début fut vite rejointe par les versions Berlina et Spider puis en 1959, apparut l'ultime variante, la Sprint Speciale. Les désignations et les types de carrosserie des modèles transférés sur les Giulietta Série 101 produites à partir de 1959 continuèrent lorsque la gamme fut rehaussée au niveau Giulia en 1962. Apparemment presque indiscernable des Giulietta précédentes, les Giulia Série 101 bénéficiaient d'un moteur de 1.570 cm3 plus puissant et beaucoup moins délicat, outre les améliorations bienvenues apportées au système de chauffage jusque-là jugé trop peu efficace. « Rares sont les voitures qui peuvent rivaliser avec la 1600 Alfa pour le pur plaisir de conduire » écrivit alors Car & Driver.

Peinte dans la curieuse teinte de l'époque Baby Blue, cette Giulia Sprint, qui a récemment fait l'objet d'une restauration de grande qualité, est décrite par le vendeur comme étant en état « concours ». La caisse a été sablée et l'on sait que seuls les bas de portes ont dû être refaits par soudage, alors que le plancher était en excellent état. Le moteur au numéro concordant a été refait également et son fonctionnement apparaît excellent. Des photos dans le dossier accompagnant la voiture témoignent des travaux effectués et la voiture est accompagnée de son livret d'utilisation et d'entretien, d'un MoT récent et du certificat d'immatriculation britannique V5C. Ces Alfa classiques sont très justement recherchées et conservées et cette étonnante Giulia 1600 Sprint doit faire partie des plus beaux exemplaires proposés à la vente. **€70,000 - 80,000**

By the time of the Giulia's introduction in 1962, Alfa Romeo's highly successful 'small car, big performance' formula, begun by the 1,300cc Giulietta in 1954, was well established. The debutante Giulietta Sprint Coupé was soon joined by Berlina and Spider versions, and then in 1959 came the ultimate version: the Sprint Speciale. Model designations and body styles were carried over into the improved 101 Series Giuliettas produced from 1959 and continued when the range was up-graded to Giulia status in 1962. Outwardly almost indistinguishable from the preceding Giulietta, the Series 101 Giulia boasted a more powerful and much less fussy 1,570cc engine in addition to welcome improvements to the previously feeble heating arrangements. 'Few cars can rival the 1600 Alfa for sheer driving enjoyment,' declared Car & Driver.

Finished in the stunning period colour of Baby Blue, this Giulia Sprint has recently been subject to a high-quality restoration and is described by the vendor as in 'concours' condition. The body was sandblasted and it is understood that welding was only required on the doors' lower edges, while the original floor was still in excellent condition. The matching-numbers engine has been rebuilt also and is said to perform beautifully. Photographs in the accompanying file document the work, and the car also comes with an operating/maintenance manual, fresh MoT, and a UK V5C Registration Certificate. These classic Alfas have a keen following, and this stunning Giulia 1600 Sprint has to be one of the best currently available

107

Recently restored to a high standard

1974 BMW 2002 TURBO

Chassis no. 4290992

- 1 of only 1,672 examples
- Desirable 'Polaris Metallic' colour scheme from new
- Delivered new in Germany
- BMW Classic Certificate



Uniquement produite pour les millésimes 1973-1974, la légendaire BMW 2002 Turbo fut la première voiture de production européenne à moteur turbo. Une demande d'augmentation de la puissance de sa berline de moyenne gamme poussa BMW à introduire la première 2002 en 1968 et c'est la 2002 tii à injection qui fournit la base de l'ultime interprétation du modèle – la Turbo – instantanément identifiable grâce à son haut bouclier avant, à ses extensions d'aile et à son aileron sur le coffre.

Ce haut-de-gamme fut introduit à la suite des succès obtenus dans un programme de courses qui vit une 2002 turbo d'usine remporter le Championnat d'Europe de Tourisme 1969 aux mains de Dieter Quester. Confrontée à l'obligation d'affronter la Porsche 911 (bannie par la suite des épreuves pour voitures de tourisme), BMW opta pour une solution de puissance immédiate grâce au montage d'un turbocompresseur avec pour résultat un gain de puissance de 210 à environ 270 ch en version course. La version route devait se « contenter » de 170 ch seulement, puissance qui, dans une compacte, donna des performances époustouflantes. La vitesse de pointe de la Turbo - 210 km/h – en faisait la berline moyenne la plus passionnante et la plus rapide à son époque. Aujourd'hui, ce rare modèle (produit à 1 672 exemplaires seulement) justement considéré comme une classique moderne, est particulièrement recherché

Produced for the 1973/74 season only, the legendary BMW 2002 Turbo was Europe's first turbocharged production car. Demands for increased power for its medium-sized saloon had prompted BMW to introduce the original 2002 in 1968, and it was the fuel-injected 2002tii that provided the basis for the model's ultimate expression - the Turbo - which was readily distinguishable by its deep front air dam, wheelarch extensions and boot-mounted spoiler.

This top-of-the-range model had been introduced following a successful racing programme that saw a works entered, turbocharger equipped 2002 win the 1969 European Touring Car Championship in the hands of Dieter Quester. Faced with having to compete against the Porsche 911 (subsequently banned from touring car racing) BMW opted for 'bolt on' horsepower courtesy of a turbocharger, the result being a hike from 210 to around 270bhp in race trim. The road version made do with 'only' 170bhp, which in a compact package resulted in outstanding performance; the Turbo's top speed was 130mph, making it the fastest and most exciting medium-sized sports saloon of its day. Today this rare model (only 1,672 were made) is rightly regarded as a modern classic and much sought after.



Cette exceptionnelle BMW 2002 Turbo fut livrée neuve à Autohaus Lindlar à Bergisch-Gladbach en Allemagne. La voiture est restée en Allemagne pendant la plus grande partie de son existence avant d'aller en Hollande avec environ 40 000 km au compteur (estimé exact). Elle a été totalement restaurée aux Pays-Bas selon les standards les plus élevés. Récemment acquise par le vendeur actuel, la voiture a conservé son Fahrzeugbrief allemand.

La Turbo est allée chez BMW Bruxelles où elle a été examinée par le mécanicien « M » qui constata sa qualité et « la difficulté de la prendre en défaut ». Elle est offerte avec un rapport DGSV (de 2016) qui lui accorde la note « 1 » (état concours) et précise qu'il est difficile de trouver des 2002 Turbo semblables sur le marché. La voiture est partie depuis au Portugal avec le vendeur actuel qui nous précise qu'il n'est que le troisième propriétaire. Il conduit souvent la BMW qui doit encore être rodée à la suite de sa restauration. Décrite comme fonctionnant magnifiquement, la voiture est dite en parfaite état intérieurement et extérieurement. La documentation jointe comprend de nombreuses factures de travaux, un Classic Certificate de BMW et les papiers d'immatriculation belges. Une BMW 2002 Turbo dans un état aussi bon est une rareté absolue.

€80,000 - 120,000
No Reserve

This outstanding BMW 2002 Turbo was delivered new to Autohaus Lindlar in Bergisch-Gladbach, Germany. The car remained for most of its life in Germany before coming to Holland with approximately 40,000 kilometres (believed genuine) on the odometer. It was then completely restored to the highest standards in the Netherlands. Purchased recently by the current owner, the car still retained its German Fahrzeugbrief.

The Turbo was kept at BMW Brussels where it was inspected by the 'M' mechanics, who reckoned it a great car and 'extremely hard to fault'. It comes with a DGSV report (dated 2016) giving it an overall score of '1' (concours condition) and remarking that there are hardly any similar 2002 Turbos on the market. The car has since moved to Portugal with the current vendor, who advises us that he is only the third owner. He drives the BMW frequently, although it has yet to be fully run in following the restoration. Said to run and drive superbly, the car is described as in top condition inside and out. Accompanying documentation consists of sundry invoices for work carried out, a BMW Classic Certificate, and Belgian registration papers. An original BMW 2002 Turbo in this lovely condition is a rare find indeed.

1959 PORSCHE 356B ROADSTER

Coachwork by Drauz

Chassis no. 86875

- Supplied new to Texas, USA
- Restored in the UK in the late 1980s
- Present enthusiast owner for the last 30 years
- Concours winner



Des cabriolets avaient été construits dès l'origine de la 356, mais la première Porsche ouverte à marquer les esprits avait été le Speedster, présenté en 1954, à la suite du succès d'un lot de 15 roadsters spéciaux aux États-Unis. Le Speedster, carrossé par Reutter avait été abandonné en 1958 et remplacé par le Convertible D, plus civilisé, qui se différencie essentiellement par son pare-brise plus grand et ses vitres latérales descendantes. Porsche confia la construction des carrosseries du cabriolet à un certain nombre de carrossiers, Drauz à Heilbronn, D'Ieteren à Bruxelles et Reutter son proche voisin et collaborateur de longue date.

Lorsque la 356B fut dévoilée en septembre 1959, la voiture était désormais dotée d'un pare-brise courbe d'une seule pièce et de roues de 15 pouces. La présentation de la nouvelle venue apportait quelques retouches supplémentaires à la carrosserie, tandis que le moteur 1 600 cm³ désormais monté en série, était proposé en trois versions. Avec l'apparition de la 356B, le Convertible D reprit le nom de Roadster.

La 356B apporte des progrès significatifs en termes de maniabilité et de confort par rapport aux 356 précédentes et s'avère un bon moyen de découvrir les qualités traditionnelles de Porsche, la fiabilité et la robustesse mécanique.

Selon le Cardex à l'usine Porsche, le châssis numéro 86875 fut livré neuf en 1959 par Inter Continental Motors de San Antonio, au Texas. Le précédent propriétaire a acquis la Porsche en Californie et l'a ramenée au Royaume-Uni en 1986 où elle a subi une restauration complète avec l'assistance de son actuel propriétaire qui l'a ensuite achetée au précédent en 1988.

Cabriolets had been manufactured right from the start of 356 production, but the first open Porsche to make a significant impact was the Speedster, introduced in 1954 following the successful reception in the USA of a batch of 15 special roadsters. The Reutter-bodied Speedster was dropped in 1958 and replaced by the more civilised Convertible D, which differed principally by virtue of its larger windscreen and winding side windows. Porsche sub-contracted cabriolet body construction to a number of different coachbuilders including Drauz of Heilbronn, d'Ieteren of Brussels, and its long-time collaborator and close neighbour, Reutter

By the time the 356B arrived in September 1959, the car had gained a one-piece rounded windscreen and 15"-diameter wheels. The newcomer's introduction brought with it further styling revisions, while the now standardised 1,600cc engine was available in three different stages of tune. With the 356B's introduction, the Convertible D was renamed 'Roadster'.

The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability, and mechanical robustness.

According to the Porsche factory Cardex, chassis number '86875' was supplied new in 1959 via Inter Continental Motors in San Antonio, Texas. The previous owner acquired the Porsche in California and brought to the UK in 1986 where it underwent full restoration with assistance from the current owner, who then bought it from him in 1988.



Le Roadster a été entretenu dans l'excellent état où il se trouve aujourd'hui pendant ces 30 dernières années et en 2017 a reçu un jeu de cinq enjoliveurs chromés et un jeu de pneus Continental.

L'actuel propriétaire et son épouse ont utilisé la Porsche de façon intensive pour des voyages en Europe, pour lesquels sa configuration à conduite à gauche est idéale, et l'ont trouvée confortable, fiable et pratique pour cet usage. Le vendeur est membre honoraire du club Porsche de Grande-Bretagne et a organisé la rencontre internationale du club Porsche 356 au Royaume-Uni et le concours du PCGB au château d'Impney. Cette voiture est bien connue au Royaume-Uni, elle a été exposée à de multiples manifestations où elle a glané de nombreux prix. Elle figure aussi dans plusieurs livres et magazines dont « Original Porsche » de Lawrence Meredith, « Porsche : The Pursuit of Excellence » de Bill Reynolds et « Porsche - The Enduring Legend » de Nicky Wright.

Superbe exemplaire de cette rare classique, la voiture est vendue avec son couvre-tonneau, son manuel du propriétaire, sa trousse à outils Porsche, son cric et une lampe de lecture Porsche originale branché sur une rallonge qui peut être utilisée pour faire le tour de la voiture. Sont également inclus un dossier historique complet contenant la documentation Porsche mentionnée plus haut, ainsi que des factures, des rapports, des articles de magazines et des disques de MoT des trente dernières années, plus des détails sur le travail de restauration incluant photographies et reçus.
€120,000 - 170,000

The Roadster has been maintained in its current excellent condition for the past 30 years, and in 2017 was treated to a new set of five chromed wheels, hubcaps, and Continental tyres.

The current owner and his wife have used the Porsche extensively for tours of Europe, for which its left-hand drive configuration is ideal, finding it to be a comfortable, reliable and practical car for the purpose. The vendor is an honorary member of the Porsche Club GB, having organised the UK Porsche 356 International meeting and the PCGB concours events held at Chateau Impney. This car is well known in the UK, having been displayed at numerous events where it has won many concours awards. It has also featured in numerous books and magazines including 'Original Porsche' by Lawrence Meredith, 'Porsche: The Pursuit of Excellence' by Bill Reynolds, and 'Porsche - The Enduring Legend' by Nicky Wright.

A superb example of this rare classic, the car comes complete with tonneau cover, owner's manual, Porsche tool kit, jack, and an original Porsche map light on an extension lead that can be used all around the car. There is also a comprehensive history file containing the aforementioned Porsche documentation together with receipts, records, magazine articles, MOTs and tax discs for the last 30 years, plus details of the restoration work including photographs and receipts.

Gold-level certified by the 100M registry

1956 AUSTIN-HEALEY 100M 'LE MANS' ROADSTER

Chassis no. BN2-L/230581

- One of only 640 factory-built examples
- Registry Confirmed Factory-built Le Mans, FC-Gold level
- Professionally restored in the 2000s
- Concours winner



À la suite des débuts sensationnels de l'Austin-Healey 100 au Salon de Londres 1952, l'usine avait engagé aux 24 Heures du Mans 1953 deux voitures légèrement modifiées qui finirent aux 12^e et 14^e places, des résultats hautement louables pour ce qui était des voitures de sport aisément reconnaissables comme étant de série. C'est pourquoi l'appellation 'Le Mans' fut choisie pour désigner l'ensemble d'améliorations commercialisé par le réseau des concessionnaires Austin-Healey, cet ensemble permettant aux propriétaires privés d'élever la préparation de leur voiture presque au niveau de celles engagées par l'usine. Le kit comprenait deux carburateurs SU HD6 de 1 3/4" plus une tubulure d'admission spéciale et un boîte à air « froide », un arbre à cames à grande levée, des ressorts de soupapes plus durs et un allumeur donnant une courbe d'avance différente. Cet ensemble installé relevait la puissance de 90 à 100 ch.

À partir d'octobre 1955, la transformation devint disponible en usine sur le nouveau modèle BN2 sous la forme de la 100 M. Outre le kit Le Mans, cette dernière bénéficiait en plus de pistons à haute compression, d'une barre antiroulis avant plus rigide, d'amortisseurs avant Armstrong spéciaux et d'un capot à louveres. La puissance passait à 110 ch et la vitesse maximale, pare-brise baissé à près de 192 km/h. 1 159 voitures, en majorité des BN2, furent construites ou modifiées par la suite selon les spécifications 100 M, entre 1955 et 1956. Sur ce nombre, 640 furent équipées à l'usine dont environ 544 exportées aux USA, l'exemplaire de la vente inclus, une Austin-Healey 100 M 'Le Mans' à numéros concordants, authentique et confirmée « d'usine » par les certificats du BMIHT et du Registre 100 M 'Le Mans'.

Following the Austin-Healey 100's sensational debut at the 1952 Motor Show, the works had entered two mildly modified cars in the 1953 Le Mans 24-Hour Race, which finishing in 12th and 14th places, a highly praiseworthy achievement for what were recognisably production sports cars. Accordingly, the name 'Le Mans' was chosen for a bolt-on tuning kit offered through Austin-Healey dealers, by means of which private owners could bring their cars up to a specification approaching that of the works entries. The kit included a pair of 1 3/4" SU HD6 carburetors plus special inlet manifold and cold air box, high-lift camshaft, stronger valve springs and distributor with alternative ignition advance curve. With the kit installed power increased from the standard 90 to 100bhp.

From October 1955 the conversion was available factory-fitted on the successor BN2 model in the form of the 100M. In addition to the Le Mans kit, the latter boasted high-compression pistons, stiffer front anti-roll bar, special Armstrong front dampers and a louvered bonnet. Power increased to 110bhp and top speed, with windscreen folded flat, to within a whisker of 120mph. The number of BN1s converted by their owners is unknown, but 1,159 cars, mostly BN2s, were built or subsequently modified to 100M specification between 1955 and 1956. Of these, approximately 640 were completed at the factory, some 544 of which were exported to the USA, including the example offered here, which is confirmed to be a genuine, factory built, matching numbers Austin-Healey 100M 'Le Mans' by its accompanying BMIHT and 100M 'Le Mans' Registry certificates.



Le châssis n° BN2-L/230581 livré neuf en Floride fut acheté en 1958 par son deuxième propriétaire, un certain M. Ditter de Miami (Floride) qui l'utilisa jusqu'en 1971. La Healey fut alors conservée dans son garage jusqu'à ce que sa fille la revende en 2006 à Harold Bradner de BMC Classics de Smyrna Beach (Floride) qui la restaura totalement entre 2006 et 2009 (voir le DVD dans le dossier). En 2010, la voiture fut expédiée au propriétaire précédent à Bâle en Suisse. L'actuel vendeur acheta la voiture en mai 2014.

Ayant bénéficié d'une restauration totale sans considération de prix dans son état d'origine, « 230581 » doit être une des plus belles 100 M actuellement disponibles comme le prouve son classement de « première de sa catégorie » au Tampa British Car Show (octobre 2009) et au Winterpark Concours d'Élégance (novembre 2009) et sa 3e place au British Classic Car Meeting à St-Moritz (juillet 2010).

Immatriculée en Belgique, la voiture dotée d'un des très rares volant de direction en bois fabriqué à la main par Donald Healey possède une capote, un couvre-tonneau et des fenêtres neufs, une roue de secours chromée, les écussons '100 M' et 'Le Mans' et une barre porte-écussons bien garnie. Elle a obtenu la très désirable certification « Gold-level » du registre 100 M de Bill Meade, la plus haute forme de reconnaissance de l'authenticité de la voiture et le registre la reconnaît comme une « Confirmed Factory-built 100M ». Peinte dans son schéma de teintes d'origine d'usine Healey Blue et Old English White, « 230581 » représente une rare opportunité d'acquiescer une emblématique « Big Healey » de premier rang, une « Le Mans » produite par l'usine.

€160,000 - 180,000

Chassis number 'BN2-L/230581' was delivered new in 1956 to Florida and in 1958 was purchased by the second owner, a Mr Ditter from Miami, Florida who used it until 1971. The Healey was then stored in his garage until his daughter sold it in 2006 to Harold Brandner from BMC Classics of Smyrna Beach, Florida, who restored it completely between 2006 and 2009 (see DVD on file). In 2010 the car was shipped to the immediately preceding owner in Basel, Switzerland. The current owner acquired the car in May 2014.

Benefiting from a no-expense-spared, 'ground upwards' restoration to original specification, '230581' must be one of the very best of its kind available, as evidenced by its '1st in class' awards at the Tampa British Car Show (October 2009) and the Winterpark Concours d'Élégance (November 2009), and a '3rd in class' award at the British Classic Car Meeting in St Moritz (July 2010).

Belgian registered, the car comes with one of the very few hand-built wooden steering wheels by Donald Healey; recent new top, tonneau cover, and windows; chromed spare wheel; '100M' and 'Le Mans' badges; and a well-stocked badge bar. It has obtained the ultra-desirable Gold-level certification by the 100M registry of Bill Meade, the highest recognition of the car's originality. It is known to the register as 'Confirmed Factory-built 100M'. Finished in its original factory colour scheme of Healey Blue and Old English White, '230581' represents a rare opportunity to acquire an iconic first-of-the-line 'Big Healey', factory 'Le Mans' built.

110

Property of the Peterson family,
The ex-Ronnie Peterson Squadra Robardie

**1969 TECNO-NOVAMOTOR FORD 69
FORMULA 3 RACING SINGLE-SEATER**

Chassis no. TOO334

- Raced to huge success by the late, great Ronnie Peterson
- Winner of 16 races in Peterson's tenure
- Winner of 1969 Monaco Formula 3 GP
- Offered from Peterson family ownership
- Restored in 1980 for museum display



© GP Library



© LAT



© Kenneth Olausson



Dans l'histoire de la Formule 1 des années 1970, Ronnie Peterson – affectueusement surnommé « Super Suédois » à l'époque – était une des personnalités les plus aimées du sport automobile. Il allait rapidement être considéré – y compris par le triple champion du monde Jackie Stewart – comme étant l'un des pilotes de Grand Prix les plus rapides de son temps. A de multiples occasions au cours de sa carrière, il fut certainement celui auquel ses rivaux jugeaient leur temps au tour et leur chance de succès. Ronnie prit part à 123 Grand Prix du Championnat du monde, en tête jusqu'à ce que sa voiture trop sollicitée casse, mais une fois qu'elles furent construites assez solidement - et suffisamment préparées pour les énormes contraintes que son talent leur infligeait – il gagna des Grands Prix. Il termina deux fois second du championnat du monde des pilotes de Formule 1.

Nous proposons ici ce qui est, de fait, l'une des plus emblématiques, des plus historiques et des plus « collectionnables » voitures de compétition, la Tecno 69 de Formule 3 avec laquelle Peterson débuta sa carrière internationale en remportant pas moins de 16 courses au cours de la saison internationale 1969 – à commencer par une victoire absolue ici à Monte-Carlo en Formule 3, en lever de rideau du Grand Prix de Monaco 1969...

Within 1970s Formula 1 history, Ronnie Peterson - so affectionately nicknamed 'SuperSwede' in period - was one of the sport's most universally loved figures. He would soon be regarded - even by triple-World Champion Jackie Stewart - as being the fastest Grand Prix driver of his time. At various points through his career he was most certainly the one by whom all rivals judged their own lap times and prospects of success. Ronnie would contest 123 World Championship-qualifying Grand Prix races, leading many until his over-stressed cars failed, and once they were built sufficiently robustly – and prepared well enough to endure the remarkable loads to which his talent subjected them – he won ten of those Grands Prix. He twice finished second in the Formula 1 Drivers' World Championship.

Here we offer what is, in reality, one of the world's most iconic, most historic and most collectible racing cars; the Formula 3 Tecno 69 in which Peterson launched his world-class career by winning no fewer than 16 races during the 1969 International season – headed by outright victory right here at Monte Carlo in the Formula 3 race supporting the 1969 Monaco Grand Prix...





MONACO, 17/5/1969

Ronnie leaves the grid on his way to victory in the F3 final at Monaco.

Photos: © Kenneth Olausson

La société italienne Tecno de Bologne avait été fondée par les frères Pederzani en 1961 et était devenue le premier constructeur à produire en quantité un châssis de kart de compétition à conduite décalée (sidewinder) pour utiliser le nouveau moteur rotatif à refroidissement par air produit par Parilla. Des exemplaires gagnèrent le titre de champion du monde en 1964, 1965 et 1966. Un tel succès encouragea les frères Pederzani à s'attaquer à la production de vraies voitures de compétition de Formule 3 et Formule 2.

Voyons d'abord la course de Formule 3 de Monaco que Ronnie Peterson a gagné en 1969 derrière le volant de cette voiture, sa Tecno engagée par la *Squadra Robardie* équipée du 4 cylindres Ford d'usine, préparé par Novamotor. Le compte-rendu de la grande course par le magazine *Autosport* commençait ainsi :

« Après une bagarre sensationnelle qui dura 22 des 23 tours de la course de F3 à Monaco samedi, Ronnie Peterson amena sa puissante Tecno à la victoire, devant la Chevron de Reine Wisell. Au cours de cette bataille, les deux battirent le record du tour chacun leur tour affichant des temps qui firent rougir quelques Formule 1, laissant la Brabham de Tim Schenken et l'Alpine-Renault loin derrière. Jabouille coiffait Schenken au poteau, tandis que Depailler finissait à une lointaine cinquième place, devant la Tecno de Jean-Pierre Jaussaud (le vainqueur de 1968) qui avait passé la course à remonter d'une place en fond de grille de départ ».

The Italian Tecno company, of Bologna had been founded by the Pederzani brothers in 1961, and had become the first manufacturer to quantity-produce an offset ('sidewinder') racing kart chassis to take advantage of the newly developed air-cooled rotary motors produced by Parilla. Examples won the World Championship titles of 1964-65-66. Such success persuaded the Pederzani brothers to graduate to full-scale racing car production for Formula 3 and Formula 2 competition.

Consider first the 1969 Monaco Formula 3 race which Ronnie Peterson won behind the wheel of this, his *Squadra Robardie*-entered Tecno with its works-provided Novamotor-tuned 4-cylinder Ford engine. The '*Autosport*' magazine report of that great race began:

"After a sensational battle, which lasted for 22 of the 23 laps of last Saturday's Monaco F3 race, Ronnie Peterson brought his powerful Tecno home ahead of Reine Wisell's Chevron. During their battle the pair shattered the lap record consistently and, putting up times that put a couple of the F1 cars to shame, they left Tim Schenken's Brabham and the works Alpine-Renaults some way behind. Jabouille just pipped Schenken at the finish, while Depailler finished a lonely fifth ahead of (1968 winner) Jean-Pierre Jaussaud's Tecno, which spent the race climbing up from a lowly grid position...."



MAGNY COURS, 14/7/1969

The Tecno at Magny Cours on 14/7/1969, due to the intense heat on the race day the nose was modified with extra plates and a radiator from an F2 car was fitted, in spite of this the Tecno's engine still overheated and Peterson finished 2nd.

Photos: © Bernard Plotard



Ronnie Peterson dut faire face à un problème de moteur durant les essais pendant cette épreuve monégasque de Formule 3, mais son meilleur temps au tour de 1 minute 34, 3 secondes – bien au-dessous du record de 1 minute 36,2 secondes de Jausaud – le vit partir de la pole position pour les 16 tours de la première épreuve. Après que Jausaud eût mené au début, Ronnie le dépassa à l'épingle du gazogène, prenant le large, pour finir loin devant les Alpine d'usine...

Le deuxième épreuve vit le grand rival suédois de Ronnie – et son premier mentor - Reine Wisell l'emporter sur sa Chevron B15, tandis que la finale de 23 tours de la Formule 3 vit une bataille royale entre ces deux vedettes suédoises hautement appréciées et assurément en passe de grimper encore plus haut. Chacun d'eux estimait être le meilleur de Suède et sur la piste du circuit de Monte Carlo ils bataillèrent roue à roues pour décider ce qu'il en était.

Ce fut d'abord Reine Wisell sur sa Chevron britannique qui mena devant la Tecno de Peterson – les deux jeunes suédois dominant complètement le reste du plateau. Comme le rapporte *Autosport* – « Peterson prit la tête après sept tours, les deux arrivant souvent dans les virages côte à côte et passant au millimètre... Au 16e tour, les efforts de Wisell commençaient à payer. À un moment il prit 100 m d'avance, mais au 21e tour, la Tecno prenait le large... ».

Ronnie Peterson struggled with an engine fault during Formula 3 practice for that Monaco event, but his best lap time of 1 min 34.3secs - well inside Jausaud's 1:36.2 record - saw him start from pole position for the 16-lap first Heat. After Jausaud had led initially, Ronnie overtook him at the Gasworks Hairpin, pulling away thereafter to finish well ahead of the works Alpines ...

Heat 2 then saw Ronnie's great Swedish rival – and early mentor - Reine Wisell win in his works Chevron B15, while the 23-lap Formula 3 Final then saw a battle royal between these two very highly-rated and obviously fast-rising young Swedish stars. Each of them plainly considered himself to be Sweden's best, and on track around the Monte Carlo street circuit they battled wheel to wheel to decide the issue.

Initially it was Reine Wisell in the British-built Chevron car which led from Peterson's Tecno – the two young Swedes absolutely out-pacing the entire field. As *'Autosport'* reported – "Peterson grabbed the lead after seven laps, the pair often approaching corners side by side and getting through with centimetres to spare.... By lap 16 Wisell had started to make his real effort to break away. He got 100 yards ahead at one stage, but on lap 21 the Tecno was by ...".



Ronnie se cala confortablement dans le siège de la Tecno 69 que nous proposons à la vente ici et maintint tranquillement son avantage jusqu'à la ligne d'arrivée – admirant le plus important des drapeaux à damiers de cette saison pleine de succès depuis le cockpit étriqué de cette Tecno-Novamotor 69... C'était une victoire particulièrement savoureuse, à Monte-Carlo un week-end de Grand Prix...

Photographe Kenneth Olausson se souvient: 'J'étais à la course de Monaco quand Ronnie a gagné - J'ai même dormi dans sa camionnette Mercedes et lui ai remis les enveloppes avec les offres F1 le lendemain matin puisqu'il avait gagné une chambre à l'Hôtel de Paris! Les enveloppes avaient été placées sur le pare-brise de la Mercedes, sous les essuie-glaces.

Le journaliste britannique Alan Henry, ami de Ronnie Peterson, écrit de cette course : « ça allait être le test le plus significatif pour prouver ses capacités. L'année prochaine, il dormirait peut-être dans un confortable lit à l'hôtel, mais pour le moment il devait se contenter de l'étroit logement à l'arrière de son transporteur Mercedes-Benz dans lequel il avait voyagé avec son mécanicien depuis Rome et la précédente course du week-end à Vallelunga. Dans l'Italie du sud, sa Tecno avait affronté un défi insignifiant, face aux pilotes locaux. Il avait gagné facilement. Maintenant, il affrontait ses plus grands rivaux ...

« On tenait de grandes discussions pour savoir lequel des deux blonds suédois était le meilleur. Wisell ou Peterson? Il était difficile de se faire une idée car tous deux avaient passé leur temps à s'éviter pendant la majeure partie de la saison 1969 jusqu'à Monaco. » Alan Henry rappelait que le patron de l'écurie britannique de Formule 2 Alan Rees était présent, à la recherche de talents pour la toute nouvelle March Engineering company dont il était l'un des fondateurs. « Alan Rees s'était vite rendu compte qu'il gagnaient tous deux les courses avec une substantielle avance. Aussi « quand ils sont arrivés tous les deux à Monaco, il fallait que je sois là ».

Alan Henry concluait : « Les journaux scandinaves titraient sur la rivalité entre les deux pilotes. Reine, depuis le jour où on avait fait passer un test à Ronnie pour l'obtention de sa licence de compétition à Karlskoga, se considérait comme le premier Suédois. Dans son for intérieur, il en allait bien autrement pour Ronnie... ». « Je savais que ce type avait du talent », concéda Rees quand tout fut fini –et il décida de prendre contact avec Ronnie Peterson le week-end suivant à Crystal Palace, à Londres, pour lui proposer un future baquet.

Ronnie then settled back in the comfortable cockpit of this Tecno 69 now offered here, and carefully paced his advantage to the finish – seeing the most important of that super-successful racing season's chequered flags from the unique vantage point of this Tecno-Novamotor 69's snug-fitting cockpit... It was a victory truly to savour, in Monte Carlo on Grand Prix weekend...

Photographer Kenneth Olausson recalls: 'I was at the Monaco race when Ronnie won - even slept in his Mercedes transporter and gave him the envelopes of F1 offers the following morning since he had won a room at the Hotel de Paris! The envelopes had been placed on the Mercedes's windscreen, under the wipers...'

Ronnie Peterson's British journalist friend, Alan Henry, wrote of this race: "It was to provide the most thorough test of his ability so far. Next year he might be sleeping in a comfortable hotel bed, but for now he had to make do with the cramped quarters in the back of his Mercedes-Benz transporter in which he and his mechanic had travelled up from Rome and the previous weekend's race at Vallelunga. In southern Italy, his Tecno had faced an insignificant challenge from the locals. He'd won easily. Now he was to face his greatest rivals...

"There was intense argument over which of the two blond Swedes was the best. Wisell or Peterson? It was hard to know, for they'd done a pretty good job of avoiding each other for most of 1969 up until Monaco." Alan Henry recalled that British Formula 2 team manager Alan Rees was on hand, seeking star talent for the brand-new March Engineering company of which he was a founder. "Alan Rees was quick to point out they were both winning their races by substantial margins. 'So, when they both arrived at Monaco, I just had to be there'.

Alan Henry concluded: "The Scandinavian newspapers thrived on the rivalry between the two drivers. Reine, ever since the day he'd put Ronnie through the test session for his competition licence at Karlskoga, felt he was the senior Swede. Inwardly, Ronnie knew otherwise...". 'I knew the bloke had talent' observed Rees after it was all over" – and he decided to approach Ronnie Peterson the following weekend at Crystal Palace, London, to offer him a future drive.

1969 RESULTS (RONNIE PETERSON)

1st - Trofeo Novelan, Monza Pista Junior
Italy - April 7
1st - Coppa Ranieri Maria Pesci, Vallelunga
Italy - April 13
1st - Vastkustloppet Vartavling, Falkenberg
Sweden - April 20
1st - Hyllingeloppet, Knutstorp
Sweden - April 27
1st - Velodromloppet 1969, Karlskoga
Sweden - May 4
1st - Coppa Alberto Canaletti Gaudenti
Vallelunga, Italy - May 10
1st - Monaco Grand Prix Formula 3
Monte Carlo - May 17
2nd - Greater London Trophy Heat 3
Crystal Palace, UK - May 26
2nd - Greater London Trophy Final
Crystal Palace, UK - May 26
1st - Svenska Masterskapet, Anderstorp
Sweden - June 8
7th Monza Lottery GP 68 Tecno
June 22 (FORMULA 2)
1st - PR for Men Trophy, Anderstorp
Sweden - June 29

1st and on pole Heat 1, Criterium de Magny-Cours
France - July 14
2nd - Final, Criterium de Magny-Cours
France - July 14
3rd - Plessey Trophy (British GP F3 support race)
Silverstone, UK - July 19
1st - Vastkustloppet, Falkenberg
Sweden - August 3
1st - Premiartavlingen, Kinekullering
Sweden - August 10
1st - Kanonloppet, Karlskoga
Sweden - August 17
1st - Skarsnackloppet, Skarsnacks Flygplats
Sweden - August 24
2nd - Knutstorp Cup Heat 2, Knutstorp
Sweden - August 31
4th and fastest lap - Knutstorp Cup Final, Knutstorp,
Sweden - August 31
1st - Svenska Masterskapet, Bengtsfors
Sweden - September 7
1st - Coppa dell'Autodromo, Monza Pista Junior
September 21

1970 RESULTS (ROLF SKOGHAG)

5th - Varloppet, Falkenbergs Motorbana
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - April 19
Rtd (engine) - Svenska Masterskapet, Mantorp Pro, Linköping
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - April 26
Rtd - Svenska Masterskapet, Scandinavian Raceway, Anderstorp
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - May 3
Rtd - Helsingin Vautikisat, Keimola Mootoristadion
Finland - Rolf Skoghag - Private Press Racing - May 10
21st - Dalsland Ring Cup, Bengtsfors
Sweden - Rolf Skoghag - Private Press Racing - May 18
Rtd in Heat 1 - Kanonloppet, Gellerasbanan, Karlskoga
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - August 9
12th - Knutstorp Cup, Ring Knutstorp
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - August 16
17th - Kinekullering, Gotene
Sweden - Rolf Skoghag - Private Racing - August 23





L'histoire de cette grande voiture de compétition a effectivement débuté quand Peterson vint à Bologne au début de 1969 avec son ami pilote Sten Gunnarsson pour prendre livraison de sa voiture. Par la suite il engagea cette Formule 3 Tecno absolument emblématique qui a lancé sa carrière et que nous vendons ici, avec succès au cours de la saison 1969, remportant pas moins de 16 victoires. Consultez la liste complète sur la page précédente pour plus de détails.

Au cours de la saison 1970, cette Tecno ex-*Squadra Robardie* de Ronnie Peterson fut achetée par un compatriote suédois Rolf Skoghag. Il l'amena à une cinquième place pour sa première sortie à Falkenberg, avant de se débattre en vain le reste de la saison. Ronnie Peterson était en fait impossible à égaler.

Staffan Svenby, l'homme d'affaire de Ronnie et parrain de sa fille Nina, racheta la voiture à Skoghag en 1971. Staffan la fit restaurer et elle fut ensuite exposée dans le musée Ronnie Peterson dans sa ville d'Orebro et plus récemment au collège du sport automobile à Ring Knutstorp, pour servir de source d'inspiration à la future génération d'ingénieurs motoristes. Elle fut laissée à Nina après la mort de Staffan et se trouve donc mise en vente directement par la famille de Peterson.

Compte tenu des temps d'arrêt à long terme, la voiture aura évidemment besoin de l'attention nécessaire avant une utilisation intensive.
€80,000 - 120,000

The story of this great racing car effectively began when Peterson travelled down to Bologna in early 1969 with fellow racing driver and friend Sten Gunnarsson to collect the car. Subsequently the absolutely iconic career-launching Formula 3 Tecno offered here was campaigned by him with great success during the 1969 season, achieving no less than 16 victories. Please see the results list on the previous page for details.

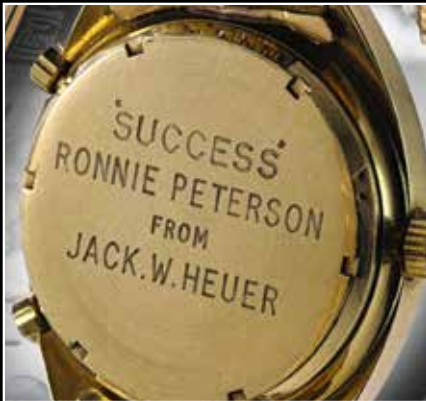
Into 1970 this ex-*Squadra Robardie* Ronnie Peterson Tecno was acquired by fellow-Swede Rolf Skoghag. He drove it into a fifth-place finish first time out at Falkenberg before struggling for the rest of the year. Ronnie Peterson was, in truth, a simply impossible act to follow.

Staffan Svenby, Ronnie's business manager and godfather to his daughter Nina, re-acquired the car from Skoghag in 1971. Staffan had the car restored and it was subsequently displayed at the Ronnie Peterson Museum at his home town of Orebro and more recently at the motor sport college at Ring Knutstorp, inspiring the next generation of motor sport engineers. It was left to Nina after Staffan passed away and is thus offered direct from Peterson family ownership.

In light of its long-term museum display, the car would naturally benefit from close attention before being run in earnest.



Ronnie Peterson and Jack Heuer



Caseback of Ronnie Peterson's watch



THIS WATCH IS OFFERED ON BEHALF OF TAG HEUER AND THE PROCEEDS OF THE SALE WILL GO TO THE RONNIE PETERSON MEMORIAL FOUNDATION, HONOURING HIS LEGACY AND SUPPORTING TALENTS IN MOTOR SPORT.

111 Ω

TAG HEUER. A UNIQUE 18K GOLD AUTOMATIC CALENDAR CHRONOGRAPH BRACELET WATCH

Modèle : Carrera Gold-RP-R
 Référence : CBH2240.BG0673
 Date : 2017

Mouvement : Cal. 11 automatique
 Cadran : Champagne, index horaires à bâtons en or appliqué, spire extérieure noire à divisions par cinquième de seconde, spire tachymétrique extérieure en relief, cadrans secondaires noirs à 3 et 9 heures pour enregistrement sur 30 minutes et 12 heures, guichet du quantième à 6 heures, aiguilles bâtons dorées avec accents de noir et inserts lumineux, trotteuse centrale noire

Boîtier : poli brossé de forme tonneau, couronne à 9 heures, vissage au dos, deux poussoirs de chronographe cannelés à 2 et 4 heures, gravé au dos « Success Ronnie Peterson from Jack. W . Heuer ».

Bracelet : Or 18K 3N Milanèse

Boucle/Fermeture : Fermeture repliable signé en or 18K

Signé : Sur boîtier, cadran et mouvement

Dimension : 38 mm

Accompagné : Boîte Tag Heuer, Certification Unique

Cette montre est une réplique unique de la montre bracelet Heuer Carrera 1158CHN offerte par Jack Heuer à Ronnie Peterson en 1972 pour ses extraordinaires performances au Grand Prix Allemand sur le circuit Nürburgring. Elle porte au dos du boîtier une mention gravée personnalisée fidèlement reproduite d'après l'original. La montre de Peterson est actuellement la propriété du musée TAG Heuer, ce qui offre une véritablement unique opportunité de porter un petit morceau de l'histoire de la course automobile. La Carrera 1158CHN est une référence dans le monde des collectionneurs de montres où elle est aussi appelée « Montre de Pilote » ou « Driver's Watch ». Moins de 500 exemplaires en auraient été produits au début des années 1970.

€20,000 - 30,000

Model: Carrera Gold-RP-R
 Reference: CBH2240.BG0673
 Date: 2017

Movement: Jewelled Cal.11 automatic
 Dial: Champagne, applied gilt baton hour markers, black outer 1/5th second divisions, raised outer tachymetre scale, black subsidiary dials at 3 and 9 for 30 minute and 12 hour recording, date aperture at 6, gilt baton hands with black accents and luminous inserts, black centre chronograph hand

Case: Brushed and polished tonneau form, screw down back, crown at 9, twin fluted chronograph pushers at 2 and 4, engraving to back 'SUCCESS RONNIE PETERSON FROM JACK.W.HEUER'

Strap/Bracelet: 18K gold 3N Milanese

Buckle/Clasp: Signed 18K gold folding clasp

Signed: Case, dial & movement

Size: 38mm

Accompaniments: TAG Heuer box, Certificate of Uniqueness

The present watch is a unique replica of the Heuer Carrera 1158CHN bracelet watch which Jack Heuer offered to Ronnie Peterson in 1972 for his outstanding performance in the German Grand Prix on the Nürburgring circuit. It bears a personal engraving to the caseback, which is faithfully reproduced from the original. Peterson's Heuer is now owned by the TAG Heuer museum, which makes this a truly unique opportunity to wear a piece of racing history. The 1158CHN Carrera is an iconic reference within the world of watch collecting where it is also known as the 'Montre de Pilote' or 'Driver's Watch'. Less than 500 pieces are thought to have been produced in the early 1970s.

112

BMW Classic Certified

1980 BMW M1

Chassis no. W8500000094301080

- One of only 453 built
- One of only 98 finished in orange
- Delivered new to Belgium
- Recent recommissioning of €60,000 carried out by BMW Classic
- 2018 is the 40th anniversary year of the model



Un groupe 5 de formule « Silhouette » sur base de voiture de série fut à l'origine du programme M1 au milieu des années 1970, un concept car à moteur central dessiné par Paul Bracq chez BMW fournissant de châssis. L'ancien pilote Jochen Neerpasch était à l'origine de cet ambitieux projet dont l'un des buts était de ravir le titre de champion du monde des voitures de Sport à Porsche et éventuellement de gagner les 24 Heures du Mans. Le développement fut d'abord confié à Lamborghini puis à ItalDesign, le studio de Giorgetto Giugiaro, bien que la majorité des voitures aient été finalisées en Allemagne.

La carrosserie en fibre de verre compacte de Giugiaro habillait un châssis multitubulaire, tandis qu'une version développée pour la compétition du 6 cylindres 3, 5 litres BMW à double arbre à cames en tête et quatre soupapes par cylindres associé à une boîte ZF transaxle à cinq rapports, fournissait la puissance. La carrosserie en coin se montra très aérodynamique, ne nécessitant pratiquement aucun accessoire de type aileron ou spoiler pour la compétition. Gianpaolo Dallara chez Lamborghini fut chargé de concevoir la suspension qui suivait la tradition sportive avec des triangles inégaux à l'avant et à l'arrière. Sobrement garni en gris et noir, l'intérieur était exceptionnellement bien équipé pour une sportive, avec des sièges Recaro, l'air conditionné, des vitres électriques, des rétroviseurs télécommandés et un pare-brise chauffant.

A proposed Group 5 'Silhouette Formula' for production-based cars triggered the 'M1' programme in the mid-1970s, a mid-engined concept car designed in-house at BMW by Paul Bracq providing the basis. Ex-racing driver Jochen Neerpasch was responsible for initiating this ambitious project, whose aims included taking on rivals Porsche in the World Sportscar Championship and, ultimately, victory at Le Mans. Development was contracted first to Lamborghini and then to Giorgetto Giugiaro's ItalDesign, although almost all cars ended up being finished in Germany.

Giugiaro's compact coupé bodywork in glassfibre was wrapped around a multi-tubular spaceframe chassis, while a twin-overhead-cam, four-valves-per-cylinder, race-developed version of BMW's 3.5-litre six, driving via a five-speed ZF transaxle, provided the motive power. The wedge-shaped coachwork proved highly efficient aerodynamically, needing very little in the way of additional spoilers and wings in race configuration. Lamborghini's Gianpaolo Dallara was responsible for developing the suspension, which followed racing practice by using unequal-length wishbones at front and rear. Soberly trimmed in black and grey, the interior was exceptionally well equipped for a sports car, featuring Recaro seats, air conditioning, electric windows, remotely operated door mirrors and heated rear screen.



Le retrait de Lamborghini du projet compliqua la mise en production, qui impliquait la construction du châssis tubulaire par Marchesi et de la carrosserie en fibre de verre renforcée par TIR, tous deux dans la cité italienne de Modène. Italdesign assemblait ensuite ces deux unités et ajoutait les garnitures intérieures et les équipements. Puis la voiture partait à Stuttgart, où la Karosserie Baur installait tous les systèmes et composants mécaniques.

Dévoilée au Salon de Paris en 1978, la version routière faisait 277 ch avec une vitesse de pointe de 260 km/h qui en faisait la voiture de série allemande la plus rapide. À ce moment-là, la voiture avait reçu le nom de M1, puisqu'elle était la première voiture conçue et construite par BMW Motorsport GmbH. La supercar tant attendue de BMW fut accueillie avec enthousiasme ; un passionné américain en aurait même commandé trois, ce qui était pour le moins surprenant compte tenu de son prix de 100 000 DM qui correspondait au prix de quatre BMW 323i avec un peu de monnaie pour les options.

Jamais envisagée que pour une série limitée, la production de la M1 prit fin après seulement 453 exemplaires, un minimum de 400 étant requis pour l'homologation.

Lamborghini's withdrawal from the project complicated the production process, which involved the space-frame being built by Marchesi and the glass-fibre-reinforced plastic body shell by TIR, both in the Italian town of Modena. Italdesign then assembled these two units and added the interior trim and equipment. From there the car went to Stuttgart, where Karosserie Baur fitted all the mechanical systems and components.

First shown at the Paris Motor Show in 1978, the road-going version came with 277bhp and a top speed of 160mph, making it Germany's fastest production sports car. By that time the car had acquired the model designation 'M1', standing for the first car developed and built by BMW Motorsport GmbH. BMW's long awaited new supercar was rapturously received; one American enthusiast was reported to have ordered three, which was perhaps all the more surprising given the price: DM 100,000, enough to buy four BMW 323i models with enough left over for some optional extras.

Only ever intended as a limited-edition model, the M1 ceased production after only 453 examples had been built, a minimum of 400 being required for homologation.



Entre temps, l'abandon du Groupe 5 Formule Silhouette privait la M1 de sa raison d'être, mais, en guise de consolation, une formule monotype Procar Series réservée à la M1 courue en lever de rideau des Grand prix de Formule 1 permit à BMW Motorsport de promouvoir le modèle, Niki Lauda l'emportant en 1979 et Nelson Piquet en 1980. Aux États-Unis, la M1 domina le championnat IMSA GTO 1981, l'exemplaire de Dave Cowart remportant 12 des 16 courses. C'était une belle sortie pour la dernière année de production de la M1.

Cette M1 a été achetée neuve en Belgique par un diplomate britannique, Mr Wolfe (facture au dossier), qui l'emmena au Royaume-Uni. Il y a une facture de BMW (GB) au dossier, datée de février 1981 au nom de Mr Wolfe, pour des réparations non précisées pour un total de 4 238 £. La voiture fut ensuite immatriculée au Royaume-Uni (en avril 1989) sous le numéro KCH 457V, passant, via Sytner de Nottingham Ltd au second propriétaire, Richard Turner de Gillingham, dans le Dorset, en octobre 1991. La M1 passa ensuite via Classic Automobiles Ltd de Wandsworth, au sud de Londres, au précédent propriétaire en Espagne, en avril 1994 (facture de la vente au dossier).

In the event, the abandonment of the Group 5 Silhouette Formula robbed the car of its raison d'être, though the M1-only Procar Series run at Formula 1 Grand Prix races provided BMW Motorsport with a valuable showcase by way of consolation, Niki Lauda winning in 1979 and Nelson Piquet in 1980. In the USA the M1 dominated the 1981 IMSA GTO Championship, Dave Cowart's example winning 12 out of the 16 races. It was a fitting sign-off at the end of the M1's final year of production.

This particular M1 was purchased new in Belgium by a British diplomat, Mr J Wolfe (invoice on file), who brought it to the UK. There is a BMW (GB) invoice on file, dated February 1981 and made out to Mr Wolfe, for unspecified repairs costing £4,238. Subsequently the car was registered in the UK (in April 1989) as 'KCH 457V', passing via Sytner of Nottingham Ltd to the second private owner, Richard Turner of Gillingham, Dorset in October 1991. The M1 then passed via Classic Automobiles Ltd of Wandsworth, South London to the previous owner in Spain in April 1994 (sales invoice on file).



Le précédent propriétaire n'eut pas grand chose à faire sur la M1, se contentant de remplacer les conduites d'essence, d'eau et du système hydraulique (il y a environ 11 ans) et le carter en acier par un carter en inox. Pour le reste, entièrement d'origine et non restaurée, la BMW a été achetée par le vendeur en octobre 2015, date depuis laquelle elle a bénéficié d'une remise en forme de 60 000 € chez BMW Classic pour la mettre dans un état irréprochable. Désormais certifiée par BMW Classic, cette voiture est vendue avec les factures mentionnées plus haut et la facture de sa vente lorsqu'elle était neuve, des copies des papiers des anciennes immatriculations au Royaume-Uni, les papiers d'immatriculation en Espagne et le certificat d'expertise complet de BMW Classic de plus de 55 pages avec une note de 1,7 sur une échelle de 1 à 5 (1 étant le score maximum possible).

Jalon important dans l'histoire de BMW, en particulier pour son implication en compétition dans l'après-guerre, la M1 est déjà une grande classique et va sûrement devenir de plus en plus recherchée par les aficionados avertis de la marque.

€540,000 - 580,000

The previous owner did not need to do much to the M1, confining himself to replacing the fuel lines, water hoses, and hydraulic hoses (circa 11 years ago) and replacing the steel sump with a stainless item. Otherwise un-restored and highly original, the BMW was acquired by the current owner in October 2015 and since then has benefited from the expenditure of some €60,000 with BMW Classic to bring it to absolutely top condition. Now BMW Classic Certified, the car is offered with the aforementioned bill and sales invoice from new, copies of old UK registration documents, Spanish registration papers and the full BMW Classic expertise report containing 55 pages and concluding with an overall score of 1,7 on a scale of 1 to 5 (1 being the maximum score possible).

An important landmark in BMW's history, and in particular of its involvement with motor sport in the post-war era, the M1 is already highly collectible and is surely destined to become increasingly sought after by discerning aficionados of the marque.

114

One of 11 Corto Gara models built

1953 ALFA ROMEO 1900 CORTO GARA STRADALE COUPÉ

Coachwork by Touring

Chassis no. AR1900.CO1411

- One of only two surviving Stradale variants
- Fully documented restoration by recognised marque specialists
- Eligible for numerous prestigious historic motoring events



Importante du point de vue historique en tant que première Alfa Romeo moderne, la « 1900 » apparut en 1950. La toute nouvelle proposition d'Alfa Romeo pour l'après-guerre, étudiée par le Dr Orazio Satta Puliga, fut conçue pour être produite en grande série contrairement aux types de compétition et aux voitures de luxe construits artisanalement auparavant. La 1900 fut aussi la première Alfa Romeo monocoque, mais héritière d'une longue tradition sportive, elle était aussi propulsée par un moteur à 2 ACT.

L'exemplaire offert ici est un des rares coupés construits sur la plateforme 1900 Corto (courte). C'est l'un des 11 modèles Corto Gara (court course) construits dont trois seulement furent des versions Stradale (routière) comme celle-ci. Seuls survivent deux modèles Stradale (cette voiture et « 01361 ») et « 01047 » est la seule Corto Gara survivante. Toutes ces voitures reçurent des moteurs préparés. Construits uniquement pour la compétition, les modèles allégés Corto Gara se distinguaient par un pare-brise en deux parties, des glaces arrière en Plexiglas, une planche de bord spéciale et un couvercle de coffre non ouvrant, les pare-chocs étant supprimés, outre nombre de différences de détail. La Corto Gara Stradale en revanche recevait des pare-chocs tubulaires, des panneaux de porte allégés, des vitrages en Plexiglas, une petite porte de coffre et un extracteur d'air d'habitacle.

Historically significant as the first modern Alfa Romeo, the '1900' arrived in 1950. Alfa Romeo's first all-new offering of the post-war period, it was designed by Dr Orazio Satta Puliga and intended for volume production, unlike the competition cars and hand-built luxury models that preceded it. The 1900 was also the first Alfa Romeo to employ unitary construction and - in keeping with the company's sporting heritage - was powered by a twin-overhead-camshaft engine.

The example offered here is one of the few coupés built on the Corto (Short) 1900 platform. It is one of 11 Corto Gara (Short, Competition) models built, of which only three were Stradale (road going) versions like this car. Only two of the Stradale models survive (this car and '01361') with '01047' being the sole surviving Corto Gara. All were supplied with an up-rated engine.

Built exclusively for racing, the lightweight Corto Gara models boasted a split windscreen, Plexiglas rear windows, a special dashboard, and a fixed boot lid, while the bumpers were deleted. There were, of course, numerous more minor differences in addition. The better-equipped Corto Gara Stradale featured tubular bumpers, lightweight door panels, Plexiglas windows, an abbreviated boot lid, and a cockpit air extractor.



D'après le Centro Documentazione Alfa Romeo, « 01420 » fut achevée le 22 juillet 1953 et peinte initialement en Grigio/Azzure (gris/bleu). La voiture fut livrée neuve à Tessiture Italiana Seriche SpA de Milan et vendue par la suite à M. Detwiller en Suisse qui la revendit en Suède. « 01420 » était encore en Suède quand elle fut découverte – en état « sortie de grange » et privée de son moteur d'origine – par le bien connu pilote allemand Hans Joachim Rössing. M. Rössing continua de piloter son autre coupé 1900 et laissa « 01420 » en attente de restauration.

En pratiquant la compétition, il rencontra un collègue, M. Elviro Mario Govoni qui lui acheta « 01420 » en 1989. La restauration de la voiture ne commença qu'en 1993. L'Officina Gamberini de Bologne (Italie) prépara le moteur, correct pour la période, tandis que la carrosserie était confiée à Mario Galbiati. C'est dans les ateliers de ce dernier que le précédent propriétaire vit l'Alfa Romeo et s'enthousiasma au point de l'acquérir auprès de M. Govoni quelques mois plus tard.

According to the Centro Documentazione Alfa Romeo, '01420' was completed on 22nd July 1953 and originally finished in Grigio/Azzuro (Grey/Blue). The car was delivered new to Tessiture Italiane Seriche SpA of Milan, and subsequently was sold to a Mr Detwiller in Switzerland, who in turn sold it on to Sweden. '01420' was still in Sweden when it was discovered – in 'barn find' condition and minus its original engine – by the well-known German racing driver, Hans Joachim Rössing. Mr Rössing continued to race his other 1900 coupé but left '01420' un-restored.

While racing he met fellow competitor, Mr Elviro Mario Govoni, who bought '01420' from him in 1989, although the car's restoration did not begin until 1993. Officina Gamberini of Bologna, Italy tuned the engine, which is of period-correct type, while the bodywork was entrusted to Mario Galbiati. It was at Galbiati's workshop that the previous owner first saw the Alfa Romeo and fell in love with it, purchasing the car from Mr Govoni a few months later.



« 01420 » demeura en France, inachevée, jusqu'en 2007, date à laquelle elle fut envoyée en Italie pour y être terminée par un des meilleurs spécialistes du pays, un processus qui allait demander trois ans. La firme bien connue de Walter Giusti, Carrozzeria Sport Cars à Modène, acheva la restauration de la carrosserie et appliqua la laque bleu cobalt correcte pour l'époque. En plus, tous les ornements brillants furent repolis ou rechromés et tous les joints de carrosserie furent remplacés. La restauration de la partie mécanique, y compris le moteur de 143 ch préparé par Gamberini, fut assurée par M. Ramenzoni qui rénova aussi la rare et très recherchée boîte à cinq rapports complétée du sélecteur au plancher Nardi. Le reste de la transmission et des trains roulants fut semblablement rénové. La partie électricité fut refaite par M. Maurizio Ferrari et les carburateurs mis au point par M. Dazzi. Finalement, Autofficina Omega de Corrado Patella effectua tous les réglages du châssis et de la suspension. Des factures pour des travaux effectués par le propriétaire actuel pour un montant de €22.000 se trouvent dans le dossier de la voiture.

Décrite comme ayant un fonctionnement à la hauteur de sa présentation générale, cette ultra rare Alfa Romeo 1900 Corto Gara Stradale est éligible pour la plupart des plus prestigieuses manifestations automobiles historiques y compris la Mille Miglia Storica.
€380,000 - 460,000

'01420' remained in France, unfinished, until 2007 when it was sent to Italy for completion by some of the country's foremost specialists, a process that would take the next three years. Walter Giusti's noted firm, Carrozzeria Sport Cars of Modena, completed the bodywork restoration and applied the period-correct dark cobalt blue paint. In addition, all the brightwork was either polished or re-chromed, and new rubber seals used throughout. Restoration of the mechanicals, including the Gamberini-tuned 143bhp engine, was undertaken by Mr Ramenzoni, who also rebuilt the rare and desirable five-speed gearbox with Nardi floor shift. The rest of the transmission and the running gear likewise were restored to as-new condition. The electrics were refurbished by Mr Maurizio Ferrari and the carburetors tuned by Mr Dazzi. Finally, Autofficina Omega of Corrado Patella fine-tuned the chassis and suspension. Invoices on file for maintenance and work carried out on the car since acquisition by the last owner total €22,000.

Said to run and drive as well as it looks, this ultra-rare Alfa Romeo 1900 Corto Gara Stradale is eligible for many of the most prestigious historic motoring events, including the Mille Miglia Storica.



THE FOLLOWING TWO LOTS ARE OFFERED FROM A PRIVATE EUROPEAN COLLECTOR

115

One of only 4 examples delivered new in France

**1973 PORSCHE 911 2.7 CARRERA RS
TOURING SUNROOF COUPÉ**

Chassis no. 911 360 1141

- *Full matching numbers*
- *Highly original and unmolested example*
- *Known history from new*
- *Believed genuine 248,000 kilometres recorded*
- *Exceptionally comprehensive history file*



« Rien de ce qui est désirable ne s'obtient facilement ou pour rien et la Carrera RS ne fait pas exception, mais c'est sans conteste l'une des automobiles les plus remarquables des années 1970. L'incarnation de la Grand Tourisme née de la compétition. » - magazine Motor Sport, février 1973.

Porsche ressuscita le nom de Carrera pour son haut de gamme 911, en 1972. Baptisée Carrera RS (RennSport), la nouvelle venue devait en principe être une série limitée pour l'homologation et permettre à l'usine de l'engager en Groupe 4 dans la classe GT spéciale, après un minimum de 500 exemplaires construits. Mais la demande pour cette fabuleuse voiture fut si importante que la production fut allongée de quelques 1 300 unités supplémentaires, ce qui permit de l'homologuer en Groupe 3 en GT qu'elle allait dominer. Quand la production prit fin, un total de 1 590 voitures avait été construites.

La Carrera RSR de compétition catégorie GT- remporta des victoires absolues dans le championnat du monde des voitures de Sport à Daytona et à la Targa Florio en 1973, battant les prototypes 3 litres de Ferrari, Matra et Mirage-Ford à ces occasions, un résultat incroyable pour un modèle prenant pour base une voiture de série.

'Nothing that is desirable comes easily or cheaply and the Carrera RS is no exception, but without question it is one of the great cars of the 1970s; the personification of GT motoring and race breeding.' - Motor Sport magazine, February 1973.

Porsche revived the Carrera name for its top-of-the-range 911 in 1972/3. Designated Carrera RS (Rennsport), the newcomer was intended as a limited edition 'homologation special' to enable the factory to enter Group 4 competition in the Special GT class, with a minimum build requirement of 500. However, the demand for this fabulous car proved so great that the production run was later extended by another 1,300-or-so units, qualifying the RS to compete also in Group 3, which it would dominate.

The Carrera RSR GT-category racer collected overall wins in the World Sportscar Championship at Daytona and the Targa Florio in 1973, defeating 3-litre prototypes from Ferrari, Matra and Mirage-Ford in the process, an outstanding achievement for a production-based car.





Construite sur une plate-forme allégée de 911 S, la Carrera RS faisait appel à une suspension modifiée et des roues arrière plus larges (sous des passages de roues boursoufflés) pour améliorer la tenue de route, tandis que le moteur six cylindres 2, 7 litres, doté d'une injection mécanique (MFI), refroidi par air, de 210 ch portait la vitesse de pointe aux environs de 240 km/h. La Carrera se singularisait par son aileron « queue de canard » et son spoiler avant, qui n'étaient pas seulement là pour faire joli, mais étaient indispensables pour sa stabilité à haute vitesse, et représentaient la première expérimentation sérieuse de Porsche en matière d'aérodynamique sur une voiture de série. C'était surtout la réduction de poids qui transformait les performances. Des matériaux plus légers pour la carrosserie et une chasse impitoyable à tout ce qui n'est pas nécessaire, abaissaient le poids de la Carrera RS sous les 900 kg (à sec), lui permettant d'écraser ses concurrentes sur les pistes d'Europe et des États-Unis.

Les clients privés souhaitant acheter une Carrera RS pouvaient choisir entre deux spécifications. La Lightweight était la GT de compétition, mais ceux qui privilégiaient le confort pouvaient choisir la version Touring (numéro de commande 472) qui valait 2 500 DM de plus et offrait le même luxe de garniture et d'équipement intérieurs que la 911S.

Based on a lightened 911S platform, the Carrera RS featured revised suspension and wider rear wheels (beneath flared wheelarches) for improved handling, while the 2.7-litre, fuel-injected, air-cooled, six-cylinder engine's 210bhp boosted top speed to around 150mph. Not merely styling gimmicks, the Carrera's trademark 'duck's tail' spoiler and front air dam made a vital contribution to high-speed stability and represent Porsche's first serious experimentation with aerodynamic devices on a production car. Above all it was the reduction of weight that transformed performance. Lighter body materials and ruthless pruning of non-essentials brought the weight of the Carrera RS down to below 900kg, enabling it to devastate the competition on the racetracks of Europe and the USA.

Private customers wishing to purchase a Carrera RS could choose between two specifications. The Lightweight was intended for competition, whereas those who valued comfort could specify the Touring package (order number '472') which cost an extra DM 2,500 and offered the luxury of the 911S's trimmed and upholstered interior.



Cet exemplaire exceptionnellement bien documenté et hautement original a été livré neuf en France via l'importateur officiel Sonauto (facture au dossier). C'est l'une parmi seulement quatre voitures livrées en France, construite à l'usine avec le toit ouvrant et qui a quitté la chaîne dotée d'une radio Blaupunkt, de vitres électriques, d'un cric, d'une trousse à outils et d'un compresseur pour le gonflage, qu'elle possède tous encore aujourd'hui. Très peu de modifications et seulement mineures ont été apportées depuis. L'intérieur a été amélioré avec des sièges sport Recaro originaux (1973) et une antenne de radio électrique a été installée sur l'aile avant droite. Deux antibrouillards ont été ajoutés, un coupe-batterie installé et les phares ont été changés du jaune (France) au blanc (Europe). Les phares jaunes d'origine sont vendus avec la voiture.

La Carrera RS est restée avec son premier propriétaire, Michele Lecouffe, jusqu'en 1978, époque à laquelle elle avait parcouru 119 540 kilomètres, tandis que son second propriétaire M. Philippe Bochet garda la Porsche jusqu'en 1999 à 192 700 kilomètres, comme le confirme les documents édités par le Centre Auto Sécurité. A partir de mars 1999, la voiture a appartenu à M. Denis Mathieu, avant de passer en juin 2013 au quatrième et actuel propriétaire, un collectionneur de Porsche autrichien à 246 655 kilomètres. Le compteur affiche actuellement autour de 248 000 kilomètres et le prochain contrôle technique doit être effectué en juin 2018.

This exceptionally well documented and highly original example was delivered new to France via the official importer, Sonauto (sales invoice on file). It is one of only four French-delivered cars built with the factory sunroof, and left the factory equipped with a Blaupunkt radio, electric windows, jack, tool kit, and tyre compressor, all of which it retains. Very few, and only minor, changes have been made since then. The interior has been upgraded with original (1973) Recaro sports seats, and an electric radio antenna has been fitted in the right front wing. Two front fog lights have been added, a battery cut-out switch installed, and the headlights changed from yellow (France) to clear (EU). The original yellow lights come with the car.

The Carrera RS remained with its first owner, Michele Lecouffe, until 1978, by which time it had covered 119,540 kilometres, while second owner Mr Philippe Bochet kept the Porsche until 1999 at 192,700 kilometres, as confirmed by documents issued by Centre Auto Sécurité. From March 1999 onwards, the car belonged to Mr Denis Mathieu, passing in June 2013 to the current (fourth) owner, a Porsche collector in Austria with 246,655 kilometres recorded. The current odometer reading is circa 248,000 kilometres, and the next technical inspection is due in June 2018.



Cette voiture a été entièrement inspectée par les spécialistes de la RS 2.7 Gaby et Gert Callewaert en Belgique, auxquels Bonhams tient à adresser ses remerciements. Ils ont inspecté la voiture de bas en haut et se sont montrés impressionné, confirmant son authenticité dans ses moindres détails. « Il est extrêmement rare de trouver une RS intacte et aussi original ». Dans leur rapport (copie au dossier) il est établi que 95% de la carrosserie est constitué des panneaux originaux d'usine datant de 1973 et qu'une partie de la peinture est encore celle d'origine. Les Callewaert ont trouvé la voiture saine et bien entretenue, concluant « qu'elle pouvait encore être utilisée pendant de nombreuses années en continuant un entretien normal ».

La voiture est vendue complète avec son manuel d'instruction original son carnet d'entretien et le mode d'emploi de la radio Blaupunkt, une quantité de factures de révision et d'entretien, une copie de la facture de vente originale, les clés d'origine, la carte du code et 2 copies (en anglais et en allemand) du très recherché livre de référence sur la Carrera RS 2.7 de Konradshheim.

Représentant l'occasion de toute une vie d'acquérir une des dernières Carrera RS 2.7 intactes et authentiques, équipée du rare et séduisant toit ouvrant d'usine, 1141 mérite l'attention la plus attentive.

€550,000 - 750,000
No Reserve

This car has been thoroughly checked over by 2.7 RS specialists Gaby and Gert Callewaert from Belgium, to whom Bonhams would like to extend its grateful thanks. They inspected the car from top to bottom and were highly complimentary, confirming its originality into the finest detail: 'This is exceptionally rare to find such an untouched and original RS.' In their report (copy on file) it states that 95% of the bodywork consists of factory panels dating from 1973, and that some of the paintwork is still original. The Callewaerts found the car to be clean and well maintained, concluding that it could be 'driven for many years by continuing normal maintenance'.

The car comes complete with its original instruction manuals, service booklet, and Blaupunkt radio instructions; a substantial quantity of service/maintenance bills; a copy of the original sales invoice; the original keys, key code card; and 2 copies (English and German) of the sought-after 2.7 Carrera RS Konradshheim reference book.

Representing a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of the last remaining honest and unmolested 2.7 RS Carreras, equipped with the rare and desirable factory sunroof, '1141' is worthy of the closest inspection.



1992 PORSCHE 964 CARRERA RS COUPÉ

Chassis no. WPOZZZ96ZNS490994

- *Delivered new in Germany*
- *Only two owners from new*
- *Original and rare Rubystone Red paintwork*
- *Circa 47,000 kilometres from new*
- *Full service history with correctly stamped service book*



En 1991, Porsche lança la Carrera RS Type 964, qui se référait aux légendaires RS et RSR 2,7 et 3,0 litres "spéciales homologation" des années 1970. Allégée, comme l'étaient ses illustres ancêtres, cette magnifique nouveauté était dérivée des voitures de la Carrera Cup et n'était vendue qu'en Europe, même si une RS America moins performante existait pour les Etats-Unis. Il y avait aussi une version Touring, qui avait conservé la plupart des équipements qu'on trouvait sur la Carrera de série.

La Carrera RS était équipée du 3,6 litres, mais poussé à 260 chevaux et muni d'un volant allégé pour de meilleures accélérations. La boîte G50/10 à cinq rapports présentait un étagement resserré, un différentiel à glissement limité asymétrique et des synchros en acier, et la suspension avait été abaissée et durcie. La Carrera RS avait vu son 0 à 100 km/h ramené à 5,4 secondes et pouvait atteindre les 260 km/h.

Son intérieur avait été complètement dégarni, et la direction assistée, les vitres et sièges électriques, les sièges arrière, l'air conditionné, le régulateur de vitesse, les insonorisants et le système audio avaient disparu. Deux sièges baquet allégés, de compétition, avaient par contre été montés. Son capot était en aluminium, son châssis avait été soudé à la molette et ses glaces latérales avaient été allégées par recours à du verre aminci. Pour parachever cet exercice d'allègement, la Carrera RS avait reçu des roues Cup de 17 pouces en magnésium. Il résultait de toutes ces actions un gain de 150 kg par rapport à la Carrera 2, ce qui faisait de la RS une voiture plus rapide, plus agile et plus réactive.

Evoking memories of the legendary 2.7 and 3.0-litre RS and RSR 'homologation specials' of the 1970s, in 1991 Porsche introduced the Type 964 Carrera RS. A lightweight variant like its illustrious forebears, the beautiful newcomer was based on the 'Carrera Cup' competition car and sold in Europe only, though there was a lower-specification 'RS America' for the United States market. There was also a Touring version that kept most of the road equipment fitted to the standard Carrera.

The Carrera RS retained the 3.6-litre engine, albeit boosted in maximum output to 260bhp and equipped with a lightened flywheel for improved response. The G50/10 five-speed transmission featured closer ratios, an asymmetrical limited-slip differential, and steel synchromesh, while the suspension was lowered and stiffened. The 0-100km/h time dropped to 5.4 seconds and the Carrera RS had a top speed of 260km/h.

The interior was stripped out completely and the power steering, power windows and seats, rear seats, air conditioning, cruise control, sound deadening material, and stereo system removed. Two lightweight racing bucket seats were fitted instead. The front bonnet was made of aluminium and the chassis was seam welded, while the side windows were made from thinner and lighter glass. Rounding off this radical exercise in weight reduction, the Carrera RS was equipped with 17" Cup magnesium wheels. The result was a total weight saving of around 150kg compared to the Carrera 2, transforming the RS into a faster, more agile, and more responsive car.



Brian Laban la trouva débarrassée de toute sensation de mollesse ou de moelleux et jugea que ses réponses n'avaient jamais été aussi fermes et précises. Il pensait que la Porsche ne pourrait jamais être prise en défaut et conclut en disant que la Carrera RS était "exactement ce qu'une voiture performante devrait être".

Cette 964 Carrera RS fut livrée neuve en Allemagne, et son premier propriétaire la conserva jusqu'en mai 2015, où il la transmit, à 46 340 km, à son détenteur actuel qui recherchait depuis des années une véritable 964 Carrera RS Coupé dans un état 100% d'origine. Celui-ci, un collectionneur de Porsche autrichien, ne l'a conduite depuis que sur quelque 800 km, et c'est faute d'avoir suffisamment l'occasion de rouler avec qu'il la met en vente.

Cette impressionnante RS, peu utilisée et toujours intacte, est d'une couleur extraordinaire, le rouge rubis, qui paraît cette année l'une des voitures exposées sur le stand Porsche Classic du Techno Classica d'Essen. Elle a été vérifiée par les spécialistes de Porsche que sont Johannes Huber (Ecurie VIE) et Porsche VIE, et a été contrôlée et approuvée par Gaby et Gert Callewaert, les spécialistes de RS. Cette 964 RS est prête à rejoindre toute collection d'importance ou à se faire apprécier sur route. Elle est complète, avec tous ses documents de bord et son outillage, sa Fahrzeugbrief (carte grise) allemande annulée, diverses factures relatives aux travaux effectués et ses actuels documents d'immatriculation autrichiens ainsi que son contrôle technique.

€180,000 - 240,000

No Reserve

Brian Laban found that any feeling of remoteness or soft touch had gone completely, and reckoned that the controls never felt more solid or precise. In his opinion the Porsche could not be faulted, the verdict being that the Carrera RS was 'exactly what a performance car should be'.

Delivered new in Germany, this 964 Carrera RS was kept by its original owner until May 2015 (at 46,340 kilometres) when it passed to the current vendor, an Austrian Porsche collector who was looking for an honest 964 RS in a 100% original condition for many years. Since then, the owner has driven the car only some 800 kilometres, and this lack of opportunity to use it has prompted him to offer it for sale.

Unmolested and little used, this stunning RS is finished in the extraordinary colour of Rubystone Red, which also featured on one of the exhibits on Porsche Classic's stand at this year's Techno Classica Essen. The car has been checked by both Johannes Huber (Ecurie VIE) and Porsche VIE, and has been inspected and approved by RS specialists Gaby and Gert Callewaert. It comes complete with all books and tools, German Fahrzeugbrief (cancelled), sundry invoices for work carried out, and current Austrian registration papers and Technical Inspection.

117 Ω

The 1993 Frankfurt International Motor Show

1993 BUGATTI EB110 GT

Chassis no. ZA9AB01E0PCD39033

- One of an estimated 139 produced
- Delivered new to Germany
- Known ownership history
- Circa 16,500 kilometres recorded
- Well maintained
- Substantial history file







Quarante ans après la mort d'Ettore Bugatti en 1947, la marque moribonde autrefois légendaire, l'une des plus célèbres de l'histoire de l'automobile, fut rachetée par l'ambitieux homme d'affaire italien Romano Artioli, dont le but était ni plus ni moins que de ressusciter Bugatti sous la forme d'une supercar dernier cri. Artioli choisit Modène, la ville de Ferrari, Lamborghini et Maserati pour construire son usine moderne dont la première voiture de série finie sortit en 1992. Baptisée EB 110 (pour ses débuts 110 ans après la naissance d'Ettore) la première nouvelle Bugatti depuis 1950 était une supercar moderne à moteur central, accueillie comme la digne héritière de ses formidables devancières.

La Bugatti EB 110 avait été conçu par nuls autres que l'ingénieur Paolo Stanzani et le styliste Marcello Gandini, co-créateurs de l'exotique Lamborghini Countach à laquelle l'EB 110 par son porte-à-faux avant court, sa carrosserie en coin et ses portes en élytre ressemblait fortement. Sous la carrosserie, on trouvait aussi quelques ressemblances, le moteur V12 à course courte avec la boîte de vitesse monté devant déjà vu sur la Countach. Si l'EB 110 s'en était tenu à cela, elle aurait déjà constitué un assez remarquable départ pour un nouveau constructeur, mais à ses caractéristiques déjà exceptionnelles, elle ajoutait cinq soupapes par cylindre, quatre turbos, une boîte à six rapports spécifiques et quatre roues motrices !

Forty years after Ettore Bugatti's death in 1947, the once legendary but moribund marque, one of the most renowned in automotive history, was acquired by ambitious Italian businessman Romano Artioli, whose aim was nothing less than a resurrection of Bugatti in the form of a state-of-the-art supercar. Artioli chose Modena, home to Ferrari, Lamborghini and Maserati, as the place to build his modern factory from which the first completed production car rolled out in 1992. Designated 'EB110' (signifying its debut 110 years after Ettore's birth) the first new Bugatti since the 1950s was an advanced mid-engined supercar acclaimed as worthy successor to its formidable antecedents.

The Bugatti EB110 was designed by none other than engineer Paolo Stanzani and stylist Marcello Gandini, co-creators of the exotic Lamborghini Countach supercar to which the EB110, with its short nose, wedge-shaped body and gull-wing doors, bore a strong resemblance. Beneath the skin there were similarities too, the short-stroke V12 engine with forward mounted gearbox having been pioneered on the Countach. Had the EN110 stopped there it would have constituted a remarkable enough debut for a fledgling manufacturer, but to the already outstanding specification Stanzani added five valves per cylinder, four turbo-chargers, a bespoke six-speed gearbox, and four-wheel drive!



Malgré sa complexité, l'EB 110 marchait bien sur la route ses dimensions compactes combinées aux quatre roues motrices lui conférant une agilité exceptionnelle, une excellente adhérence et un bon équilibre en toutes circonstances. Le V12 3, 5 litres développait 561 ch, pour une vitesse de pointe de 340 km/h, un chiffre enregistré sur la piste d'essai de Nardo en Italie qui mettait l'EB 110 à égalité avec l'autre « voiture la plus rapide du monde », la Jaguar XJ220.

Alors que les journalistes mettaient en avant de façon assez compréhensible ses performances à l'exclusion de presque toutes ses autres caractéristiques hormis son prix (456 000 \$), l'EB 110 était néanmoins un produit bien construit, doté d'un intérieur spacieux et luxueusement équipé. Il existait aussi une version de compétition allégée, l'EB 110 SS encore plus puissante et plus chère. Malheureusement pour Artoli et ses collaborateurs, l'EB 110, avait été lancée juste au moment de la récession du début des années 1990 et la société fut mise en liquidation en 1994. On estime que seulement 139 de ces voitures exotiques furent construites, Michael Schumacher étant probablement le plus connu de ses propriétaires.

Despite the complexity, the EB110 worked well on the road, its compact dimensions combined with four-wheel drive making for exceptional agility, and excellent grip and balance no matter what the conditions. The 3.5-litre V12 developed 561bhp, good enough for a top speed of 212mph, a figure recorded at the Nardi test track in Italy that placed the EB110 on a par with that other 'World's Fastest Car', the Jaguar XJ220.

While, understandably, headline writers emphasised its performance to the exclusion of almost everything else except the price (\$456,000), the EB110 was nevertheless a very well built product possessing a roomy and lavishly equipped interior. There was also a lightweight competition version: the even more powerful and expensive EB110SS. Unfortunately for Artoli and his collaborators, the EB110 launched just as the early 1990s recession took hold and the company entered receivership in 1994. It is estimated that a mere 139 of these exotic cars were built, Michael Schumacher being perhaps the most high-profile owner.





La Bugatti EB 110 GT n° 39033 a été assemblée sur le châssis Aerospatiale numéro 028 et doté du moteur numéro 046. L'assemblage, commencé en mai 1993, fut achevé à la fin de juillet 1993. La livraison officielle était prévue le 30 août 1993 pour un client allemand, M. Walter Eder, mais apparemment elle fut légèrement retardée, une vieille dame au volant d'une Fiat Punto ayant embouti l'EB 110 dont on dut réparer l'aile avant !

Selon le registre de la Bugatti EB 110, il semble que l'usine ou le distributeur local ait emprunté 39033 pour le salon international de Francfort en septembre 1993. La voiture était exposée sur le stand Bugatti, à côté de l'EB 112 39001 et du prototype Supersport SS39005.

Le 19 décembre 1996, avec 9 000 kilomètres au compteur, la voiture fut vendue à Jurgen Persch pour 330 000 DM (copie du contrat de vente et du Fahrzeugbrief allemand au dossier). Il semble que M. Persch n'utilisa pas beaucoup la Bugatti, puisqu'elle fut vendue à Alberto Di Garnerone quelques mois plus tard (en juillet 1997) pour 345 000 DM toujours avec 9 000 kilomètres (copie du contrat de vente et du document d'immatriculation italienne au dossier).

Bugatti EB110 GT '39033' was assembled on the Aerospatiale chassis number '028' and fitted with the engine number '046'. Assembly commenced in May 1993 and was completed at the end of July 1993. Official delivery was scheduled for 30th August 1993 to a German customer, Mr Walter Eder, though apparently the delivery was a little delayed because an elderly lady driving a FIAT Punto hit the EB110 so the left front had to be repaired!

According to the Bugatti EB110 Registry, it seems the factory or the local distributor borrowed '39033' for the IAA Frankfurt International Motorshow in September 1993. The car was exhibited on the Bugatti stand, side by side with the EB112 '39001' and the Supersport prototype 'SS39005'.

On the 19th December 1996, with 9,000 kilometres showing on the odometer, the car was sold to Jurgen Persch for 330,000 DM (copy sales contract and German Fahrzeugbrief in file). It seems that Mr Persch did not use the Bugatti very much, since it was sold to Alberto Di Garnerone a few months later (in July 1997) for 345,000 DM still with 9000 kilometres recorded (copy of sales contract and Italian registration document in file).

Après 15 années en Italie, la Bugatti fut exportée le 20 janvier 2012 (document original au dossier) et à nouveau immatriculée en Allemagne le 24 août 2012 sous le numéro MYK BE110 (copie du document d'immatriculation au dossier).

L'actuel propriétaire a acheté la voiture le 24 août en 2012 à 14 900 kilomètres et l'a conservée dans le sud de la France où elle était entretenue par P3 Automobiles. En février 2013, la voiture fut importée en Norvège et immatriculée là-bas le 21 mars 2013. Pendant son séjour en Norvège, la Bugatti faisait partie d'une grande collection et a été conservé et entretenue dans des conditions idéale (factures d'entretien au dossier). Le compteur affiche aujourd'hui 16 500 kilomètres.

Représentant une chance unique pour un collectionneur sérieux d'acquérir une de ces fabuleuses voitures, 39033 est vendue avec ses papiers d'immatriculation norvégienne, un contrôle technique (MoT) et un dossier historique très complet.

Veillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux normal de la TVA à l'importation locale sur le prix d'adjudication.

Bonhams restant le garant des droits et taxes douanières, cette voiture ne pourra donc pas être récupérée par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

€600,000 - 700,000

After 15 years in Italy, the Bugatti was exported on 20th January 2012 (original document in file) and was again registered in Germany on 24th August 2012 with the German registration 'MYK BE110' (copy of registration document in file).

The current owner purchased the car on 24th August in 2012 at 14,900 kilometres, and kept in the South of France where it was serviced at P3 Automobiles. In February 2013, the car was imported into Norway and registered there on the 21st March 2013. While in Norway, the Bugatti has formed part of a large car collection and has been serviced and preserved in ideal conditions (service receipts in file). The current odometer reading is 16,500 kilometres.

Representing a rare opportunity for the serious collector to acquire one of these fabulous cars, '39033' comes with Norwegian registration papers, technical inspection (MoT), and a most substantial history file.

Please note this motor car is subject to the normal local import tax on Hammer Price should it remain in the EU.

Bonhams is the guarantor of the customs duties and taxes clearance: consequently, this motor car cannot be released to the buyer or his transporter immediately after the sale.







How does the Ayrton Senna Institute work?

Innovating

It employs the most advanced scientifically-proven educational theories and uses them as the basis of its programme, in partnership with researchers, universities and other organisations.

Doing

It trains teachers throughout Brazil and implements innovative practices in state schools. It combats illiteracy, age-grade distortion and dropping out of school, whilst also preparing students for 21st century challenges.

Influencing

It connects with public administrators, teachers, researchers and a variety of organisations to discuss new ways of training educators in Brazil.

1.5 million

children and young people benefit every year



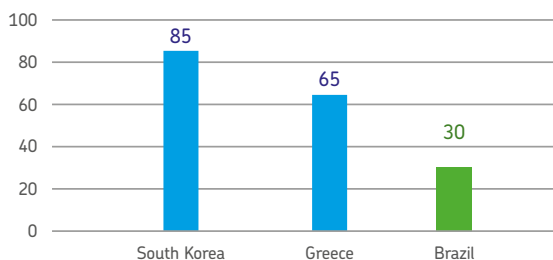
60,000

educators are trained every year

Impact of the work of the Ayrton Senna Institute

The state of education in Brazil

Brazil currently faces series problems with the engagement and education of high school students. The country's position in 'PISA' (Programme for International Student Assessment), the most important global education ranking system, is a clear example of this: Brazil is ranked 66th in Mathematics.



Less than 30% of Brazilian students perform adequately in Mathematics.



What can be done?

The Ayrton Senna Institute has developed a proven and efficient education programme for high schools which, in just a short period of time, could transform this situation. It is currently operating in a number of state schools in Rio de Janeiro and, in 2017, it was rolled out in some schools in the State of Santa Catarina. Now, this programme can be used to revolutionise high school education throughout the whole of Brazil.

What does the programme involve?

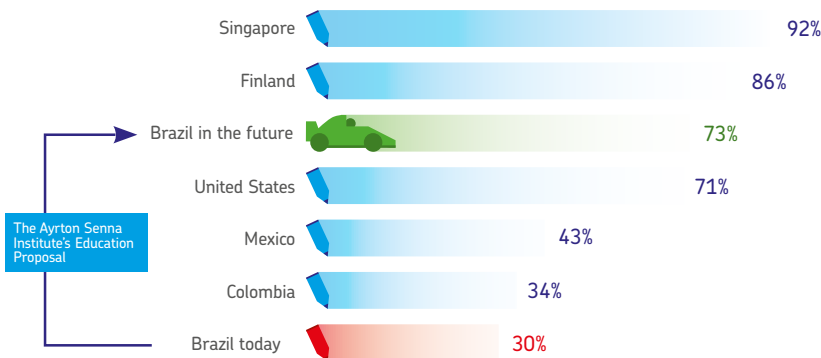
It bridges the gap between the home and school lives of students whilst working with them to achieve their life goals.

It transforms teachers in to all-round educational guides on the path of learning.

It develops the students' socioemotional skills such as responsibility, critical thinking, problem solving and creativity.

Achievements and results

According to a study carried out by economist Ricardo Paes de Barros, this programme could move Brazil from 66th to 38th place in the PISA ranking. The study evaluated students from a school in Rio de Janeiro that had already adopted the programme.



- The first time they took the 'ENEM' (National High School Exam), Colégio Estadual Chico Anysio students achieved 1ST PLACE IN RIO DE JANEIRO among public and private schools with the same socioeconomic status.



- The performances in mathematics of students at the Colégio Estadual Chico Anysio school are 15 times better than those of other students at state schools in RJ.

What can be done?

Currently, the Ayrton Senna Institute's solution for overcoming the challenges to education in the 21st century has been introduced in to a number of schools in the states of Rio de Janeiro and Santa Catarina – but we want more! This programme will inspire public policy for education all across Brazil, in both high schools and elementary schools, allowing students in every region of the country to have the chance to build a better future.

institutoayrtonenna.org.br/relatorios-anuais/

Read our reports and find out more about the Ayrton Senna Institute

118

All proceeds of this lot will go to the Senna Institute

1993 MCLAREN MP4/8A CHASSIS NO. 6

Ayrton Senna at the 51st Edition of the Monaco Grand Prix
acrylic on canvas:

122cm x 76 cm, 48 x 30in

€20,000 - 30,000



Brown est l'un des artistes automobiles les plus respectés et le plus facilement identifiable, travaillant un style impressionniste très vivant fait de couleur et, lorsque le sujet d'y prête, de vitesse. Son œuvre a fait l'objet de deux ouvrages : *The Art of Dexter Brown* par Robert Edwards, chez Haynes en 2001 et *Superfast – The Ferrari Paintings of Dexter Brown* par Simon Khachadourian, chez Pullman en 2008.

Ses œuvres sont exposés de façon permanente aux Studios Pininfarina, à Turin, à l'Abarth Gallery à Tokyo, au Porsche Museum à Tokyo, à la Keller Collection en California, à la Blackhawk Collection en California et au Louwman Museum de la Haye.

Dexter a aussi énormément contribué aux œuvres de charité, son travail soutenant Combat Stress, le Great Ormond Street Hospital pour enfants, Help a London Child - Capital Radio, John Radcliffe Hospital Cancer Charity, et l'hospice pour enfants de Little Havens à Southend.

Dexter Brown is one of the most respected and instantly recognizable motoring artists, producing a vivid impressionistic style of colour and, where applicable, speed. His work has been the subject of two books: *The Art of Dexter Brown* by Robert Edwards, Haynes, 2001; and *Superfast – The Ferrari Paintings of Dexter Brown* by Simon Khachadourian, Pullman, 2008.

His works are on permanent display at the Pininfarina Studios, Turin; Abarth Gallery, Tokyo; Porsche Museum, Tokyo; Keller Collection, California; Blackhawk Collection, California; and the Louwman Museum in The Hague.

Dexter has also greatly contributed to charity, his works supporting Combat Stress, the Great Ormond Street Hospital for Children, Help a London Child - Capital Radio, John Radcliffe Hospital Cancer Charity, and Little Havens Children's Hospice Southend.



Dexter Brown



*The record breaking Ex-Ayrton Senna
1993 Monaco Grand Prix-winning*

1993 MCLAREN-COSWORTH FORD MP4/8A FORMULA RACING SINGLE-SEATER

Chassis no. MP4/8-6

Engine no. 510

Gearbox no. 2



Il apparait évident à travers notre longue expérience du marché que la valeur d'une voiture de compétition de collection emblématique est probablement une combinaison de plusieurs facteurs significatifs. La crème de la crème des voitures au sommet de la hiérarchie des modèles de collection, ont toutes une histoire particulière et parfaitement vérifiable en compétition, avec des succès significatifs à la clé. Elles possèdent également les caractéristiques les plus raffinées de la compétition de leur époque en matière de conception et de mise en œuvre. Elles arborent souvent des techniques de design et de construction qui sont un plaisir pour l'œil par leur sophistication et aussi par leur innovation. Et dans le cas des modèles les plus séduisants, elles ont eu un lien historique intime et étroit avec une icône charismatique du sport automobile...

Bonhams propose ici une importante monoplace de Formula 1 au caractère historique bien particulier qui possède toutes les caractéristiques qui rendent une voiture exceptionnelle.

À la fin de cette vente monégasque, si vous êtes l'enchérisseur qui l'emporte, vous pourrez enrichir votre collection avec cette monoplace McLaren-Ford MP4/8A de Formule 1 de 1993 – celle-là même avec laquelle le défunt et légendaire triple champion du monde des pilotes Ayrton Senna, signa la sixième et dernière victoire de sa carrière ici au Grand Prix de Monaco.

Cette emblématique voiture d'Ayrton Senna incroyablement bien préservée est non seulement en état de marche mais possède toujours le même V8 Cosworth-Ford « HB » - numéro de série 510 – et la même boîte de vitesse McLaren - numéro de série 2 – utilisés par Ayrton Senna si brillamment lorsqu'il remporta son sixième Grand Prix de Monaco.

It is evident from our long years of market experience that the essence of a truly collectible and iconic competition car is surely a combination of several very significant factors. The crème de la crème cars upon the very pinnacle of collectability each have an in-dividually unique and completely verifiable racing history, jewelled by significant success. They also embody the finest standards of contemporary competition car design and construction. They often embody design and manufacturing technology which is both a joy to behold, intricate to the eye, and often highly innovative. And, in the most desirable cases, they will have the closest and most intimate historic bond with a truly iconic and charismatic racing hero...

Here BONHAMS offers an immensely historic and important Formula 1 car which embodies every one of these immensely desirable attributes, in spades.

By the conclusion of this Monaco Sale you as the successful bidder could have adorned your collection with this 1993 McLaren-Ford MP4/8A Formula 1 car – the very machine with which the late and so legendary three-times World Champion Driver, Ayrton Senna, scored the record-breaking sixth and last of his historic race victories right here in the Monaco Grand Prix.

This startlingly well-preserved Ayrton Senna icon is offered here not only in running order, but also still featuring both the self-same V8-cylinder Cosworth-Ford 'HB' engine - serial 510 - and the self-same McLaren gearbox - serial 2 - which Ayrton Senna used so brilliantly when it won him that sixth Monaco Grand Prix title.

- Ayrton Senna's record-breaking sixth and last Monaco Grand Prix winner
- The most historically important Formula 1 McLaren ever presented at auction
- The rarest of rare opportunities to acquire a fully functional McLaren MP4
- Matching numbers chassis/engine/gearbox from Senna's 1993 Monaco Grand Prix win



1

The great Ayrton Senna in his victorious works McLaren-Ford 'MP4/8A-6', slamming left on the Beau Rivage climb between the Monte Carlo street circuit's Ste Devote corner and the Casino Square - 1993 Monaco Grand Prix...

© LAT



Le vendeur – un passionné invétéré de compétition automobile – a acheté la voiture directement au fondateur de McLaren International, Ron Dennis, en 2006, à une époque où aucune autre McLaren MP4 d'aucun type n'était en possession d'un particulier. Dans l'état où elle est proposée cette MP4/8A-6 a fait l'objet d'une préservation soignée et notre réaction lorsque nous l'avons découverte et lorsque nous avons démarré son V8 et l'avons entendu tourner a été « Quelle merveille ! ».

La saison 1993 allait être la dernière du brillant champion brésilien avec McLaren International – après avoir piloté pour eux pendant six saisons riches en péripéties et en succès qui le virent remporter le titre de champion du monde des pilotes de Formule 1 en 1988, 1990 et 1991. Au cours de sa carrière, Ayrton prit l'habitude de battre les anciens records pour en valider de nouveaux. Parmi ses lauriers on compte le plus grand nombre de victoires en championnat remportées en tête d'un Grand Prix de bout en bout, le plus grand nombre de pole positions consécutives, le plus grand nombre de départ en première ligne, le plus grand nombre de victoires consécutives au même Grand Prix (le Grand Prix de Monaco remporté pour la dernière fois à bord de cette McLaren-Ford), le plus grand nombre de pole positions au même Grand Prix, le plus grand nombre de pole positions consécutives au même Grand Prix et le plus grand pourcentage de départs en première ligne au cours de la même saison (100% en 1989). Ajoutez 41 victoires en Grand Prix sur 161 courus – et le style de conduite fulgurant qu'il a affiché tout au long d'une carrière de premier plan – et la stature de cet homme exceptionnel ne fait plus aucun doute.

The present vendor – a truly dyed-in-the-wool motor racing enthusiast – acquired the car direct from McLaren International founder Ron Dennis in 2006, within an era in which no previous McLaren MP4 cars of any type were privately owned. As now offered here 'MP4/8A-6' has benefited from truly cherished preservation, and our reaction upon first seeing it, and hearing its V8 engine start up and run, has been "my, how it shows..."

The 1993 season would prove to be the brilliant Brazilian Champion's last with McLaren International – after driving for them through six action-packed and dramatically successful seasons which saw him win the Formula 1 Drivers' World Championship title in 1988, 1990 and 1991. During his career Ayrton became accustomed to breaking old records, and setting new ones. His laurels included the most wins achieved after leading throughout a World Championship-qualifying Grand Prix, the most consecutive pole positions, the most consecutive front-row starts, the most consecutive wins at the same Grand Prix (the Monaco Grand Prix, finally achieved in this McLaren-Ford), the most pole positions at the same Grand Prix, the most consecutive pole positions at the same Grand Prix and the highest percentage of front-row starts within a season (100 per cent in 1989). Add his 41 Grand Prix victories overall from 161 race starts – and the blistering driving style which he demonstrated throughout his frontline career – and the stature of the man is in no doubt.



2
Amidst the hustle and bustle of the opening lap rush into Ste Devote corner, eventual race winner Ayrton Senna noses McLaren-Ford 'MP4/8A-6' inside Damon Hill's rival Williams-Renault FW15C.
© LAT

3
Typically deep in thought - focusing within himself - Ayrton Senna about to begin practice for the 1993 Monaco Grand Prix in his McLaren-Ford 'MP4/8A-6'. It will end in a violent crash on the entry to Ste Devote corner, after which the car would be dramatically - and brilliantly - rebuilt by the team mechanics...
© GPL



En attendant, en 1993 la grande écurie britannique McLaren International, installée à Woking dans le Surrey, au sud ouest de Londres, venait de mettre fin à un long partenariat riche en succès avec le Japonais Honda. McLaren allait s'associer avec Peugeot dans un nouveau partenariat en Formule 1 à partir de 1994.

C'est lors de cette saison intermédiaire de 1993 qu'un accord de dernière minute avait été conclu avec Ford – après l'annonce du retrait de Honda de la compétition – pour engager leur moteur V8 HM construit par Cosworth sur la base d'un prêt. Ayrton Senna lui-même se montra d'abord sceptique devant les capacités des petits V8 Ford face aux V10 dominants de Renault engagé par l'écurie Williams menée par l'ancien camarade d'écurie du Brésilien chez McLaren (et son ennemi mortel pendant de longues années), Alain Prost.

Senna consentit – d'abord à contre-cœur – à rester chez McLaren pour cette saison sur la base d'un accord course par course, pour la somme d'un million de dollars par course courue, selon la rumeur. Le dernier modèle de l'écurie britannique, la McLaren-Ford MP4/8A – comme le châssis 6 vainqueur du Grand prix de Monaco proposé ici – commença cette saison considérée comme un bouche-trou face aux autres concurrents. Mais, en plus de l'exceptionnel talent de Senna au volant – la MP4/8A fit rapidement état d'une sophistication mécanique et technologique telle qu'à la fin de la saison, elle s'était révélée l'une des plus compétitives de toutes les Formule 1 contemporaines. Et Ayrton

Meanwhile, into 1993 the great British team of McLaren International, based at Woking in Surrey, south-west of London, had just ended its long and successful engine-supply partnership with Honda of Japan. McLaren would link up instead with Peugeot in a new Formula 1 racing partnership from 1994.

It was in the interim 1993 season that a last-minute agreement had been struck with Ford – following Honda's announcement of withdrawal from racing - to run their Cosworth-built 'HB' V8 engines on loan. Ayrton Senna himself was initially sceptical that these compact Ford V8 engines would be able to compete with the dominant Renault V10s as then deployed by the Williams team, led by the Brazilian's former McLaren team-mate (and long-time deadly rival) Alain Prost.

Senna consented – with initial reluctance - to remain with McLaren for that season on a race-by-race basis, in return for a rumoured \$1-million fee for every race he started. The British team's latest McLaren-Ford MP4/8A model - like his Monaco GP-winning chassis '6' now offered here – certainly began that season being regarded very much as a stop-gap underdog challenger. Yet, in addition to Senna's exceptional brilliance within the cockpit - it quickly demonstrated such technological and mechanical sophistication that by season's end the MP4/8A it had proved itself one of the most competitive of all contemporary Formula 1 car designs. And Ayrton Senna actually drove



Senna choisit le châssis numéro 6, proposé à la vente aujourd'hui, comme sa voiture régulière de mi-saison dans pas moins de huit des Grand Prix qualificatifs de la saison 1993 du championnat du monde de Formule 1.

Pour les débuts du tout nouveau châssis 6 au Grand Prix d'Espagne à Barcelone, il termina deuxième du classement général seulement devancé par la Williams-Renault d'Alain Prost plus puissante.

Pour le Grand Prix suivant ici à Monte-Carlo, le Grand Prix de Monaco, le week-end ne pouvait pas plus mal commencé pour le champion brésilien intensément motivé et profondément impliqué, lorsqu'aux premiers essais il fut confronté à un problème avec le système de suspension active ultra-moderne de sa voiture qui se termina par un violent crash dans les barrières du virage de Sainte-Dévote.

Les effets consécutifs de cet incident allaient avoir une incidence sur sa performance au Grand Prix lui-même, le jour de la course. L'accident avait eu lieu au cours de la séance d'essais libres du jeudi matin. Cette séance du Grand Prix de Monaco 1993 n'avait que six tours quand le ciel déversa la première de ces averses intempestives sur les rues de la principauté. Le Brésilien rudoyait sa McLaren dans le premier virage à droite à Sainte-Dévote quand le système de suspension active interpréta apparemment de façon incorrecte un rebond sur un vibreur et s'abaissa soudainement, privant d'appui le pneu avant au moment même où Ayrton avait besoin de toute l'adhérence pour s'inscrire dans la courbe.

chassis number '6' now offered as his mid-season regular car in no fewer than eight of the 1993 season's Formula 1 World Championship-qualifying Grand Prix races.

In his debut with the brand new chassis '6' at Barcelona's Spanish Grand Prix he immediately finished 2nd overall, headed only by Alain Prost's more powerful Williams-Renault.

Here in Monte Carlo for the following Monaco Grand Prix, the weekend could hardly have begun worse for the intensely committed and always highly motivated Brazilian, as in early practice he experienced an apparent problem with the car's ultra-modern 'active' suspension system which sparked a violent crash into the barriers at Ste Devote corner.

The after effects of that incident shaped his subsequent performance in the Grand Prix itself, come race day. The accident had actually occurred in Thursday morning's free practice session. That 1993 Monaco GP meeting was barely six laps old, and the skies were just opening to dump the first of the day's unwelcome rain drops on to the Principality's streets. The Brazilian was hammering his McLaren hard and fast into the first right-hand corner at Ste Devote when the active suspension system apparently misinterpreted a jounce over an approach-section kerb and lowered abruptly, taking download off the critical front tyre contact patch just as Ayrton needed bite to turn into the corner.



4
Kerb-rider - Ayrton Senna displayed all his deeply-experienced, deeply-intelligent touch in guiding 'MP4/8A-6' through the 78 laps - 161 miles - of the 1993 Monaco Grand Prix to break Graham Hill's long-standing record for the most GP wins around the Principality. © LAT



La voiture dérapa quittant sa trajectoire par la gauche, heurta la barrière métallique et fut rejetée de l'autre côté de la route où elle heurta de face le rail de sécurité opposé à une vitesse qu'on estima après coup à 160 km/h...

Pendant les quelques mètres de ce tête-à-queue parcourus à toute vitesse, Ayrton eut le temps de se rendre compte de l'inévitable – et fut saisi par la peur que cela allait être sérieux. Lorsqu'il en parla à ses proches au cours du week-end, il admit : « J'étais sûr que j'allais y laisser mes jambes, que j'allais être gravement blessé ».

Mais grâce au solide habitacle en carbone moulé du châssis de la McLaren, il fut bien protégé dans son baquet lorsque la voiture rebondit, perdant ses roues et ses suspensions. En fait Ayrton Senna se froissa seulement le muscle du pouce de sa main forte, la gauche, qui n'avait pas lâché le volant lors de l'impact sur le rail de sécurité. Ce n'était pas son habitude dans de telles circonstances, mais en fin de compte (bien dans le style Senna) il avait essayé de récupérer la situation.

Les ingénieurs et les mécaniciens de McLaren estimèrent rapidement les dommages au châssis '6 et conclurent qu'il était facilement réparable – ce qui s'avéra plus vrai que pour le pouce du pauvre Senna qui resta paralysé et qu'il fit enrubanné de bandages dans l'espoir qu'une guérison rapide. Bien que cela ne parut pas évident quand il se qualifia en cinquième position sous la pluie l'après-midi même et redescendit en troisième position sous le soleil le samedi, il resta très perturbé. Comme on peut le comprendre, l'incident l'avait salement secoué.

The car slewed off-line to the left, hit the adjacent steel barrier, and was then launched back across the road to strike the opposite guardrail headon at a speed later estimated at 160km/h – fully 100mph...

Within the fleeting few yards of that careering half-spin, Ayrton still felt that he had a lot of time to await the inevitable – and was gripped by an intense fear that this was going to be serious. Reflecting quietly to friends, later that weekend, he admitted: "For sure I was afraid I was going to lose my legs, that I was going to be very badly hurt".

But thanks to the McLaren moulded carbon-composite chassis nacelle's sturdy construction, he was actually well protected within the tub as the car bounced off, shedding wheels and suspension parts. In fact Ayrton Senna only strained the thumb on his stronger left hand where he had kept hold of the steering wheel as the car impacted the guardrail. It was not something he would normally have done in such circumstances, but to the end (Senna-style) he was trying to rescue the situation.

The McLaren mechanics and engineers quickly assessed the true damage to chassis '6 and concluded that it would be speedily repairable – which proved to be more the case than with poor Ayrton's thumb which remained sickeningly numb, and which he had taped and bandaged in hopes of full and speedy recovery. Although it may not have seemed so when he subsequently qualified fifth in the wet that afternoon, and improved to third in Saturday's sun, he would remain in very pensive mood. Understandably, the incident really had shaken him badly.



5
Ayrton Senna prepares for the 1993 Monaco Grand Prix in 'MP4/8A-6' - his numbed and troubling left-hand taped and strapped after being injured in the early-practice crash at Ste Devote which had frightened and disturbed him so deeply...
© Schlegelmilch Photography

6
Corner-clipping saved precious split seconds but Senna also used his active-suspension McLaren-Ford's jounce reaction off kerbs such as this to place and position the car precisely to his own requirements in anticipation of the next track hazard...
© GPL



Après la course, le dimanche, il expliqua : « Monte-Carlo est très spécial et l'a toujours été pour moi, depuis ma première course avec Toleman... » (en 1984 – voir Lot n° 124) « ... et tout au long de ma carrière. Et ça continue d'être spécial... »

« Après mon accident de jeudi, je savais que j'avais perdu mes repères. La différence entre rentrer à 100% dans un virage et seulement à 99% est énorme. Et dans ce dérapage, j'avais perdu la possibilité des 100%. Nous avons essayé tout le samedi et j'ai à nouveau touché le rail dans la chicane ».

À cette occasion, quand le châssis 6 était parti en toupie sur la bosse à la sortie du tunnel vers la plage, il n'avait pas pu redémarrer et s'était assis tranquillement sur un banc au soleil, réfléchissant au mauvais tour que lui jouait le destin.

« J'y réfléchissais avant d'aller au lit le samedi, puis toute la nuit et encore quand je me suis levé ce matin... » reconnut-il « Mais ce matin, j'y pensais de façon positive. Je pensais que je ne serais pas capable de prendre la tête au premier virage, mais que j'allais pousser ceux qui me précédaient, même si je n'étais pas en mesure de les suivre ».

After the race that Sunday would explain: "Monte Carlo is special, and always has been for me, from my very first race here with Toleman..."(back in 1984 – see Lot No 124) "...and throughout my career. And it continues to be special..."

"After my accident on Thursday I knew I had lost the edge, because the difference between going flat out here and going 99 per cent is big. And in that shunt I lost the 100 per cent possibility. We still tried to come back on Saturday, and again I touched the Armco in the chi-cane."

On that occasion, when the repaired chassis '6 had been flicked into a spin by another bump, this time at the exit from the seaside tunnel, he had been unable to restart and had sat quietly on a bench in the sun, pondering the wretched hand that Fate appeared to be dealing him.

"I was thinking hard, before going to bed on Saturday, throughout the night, and then when I got up this morning..." he would admit. "But this morning I really was thinking positively about it. I didn't think I would be able to take the lead on the first corner, but I would try to push the people ahead of me, even though I might not be able to cope with their speed."



FIRE-UP, JANUARY 10 2018

MCLAREN MP4/8A CHASSIS 6. ALTON,
HAMPSHIRE, ENGLAND

Ayrton Senna McLaren MP4-8A being started, at Lanzante workshops, in Preparation for the sale. ►

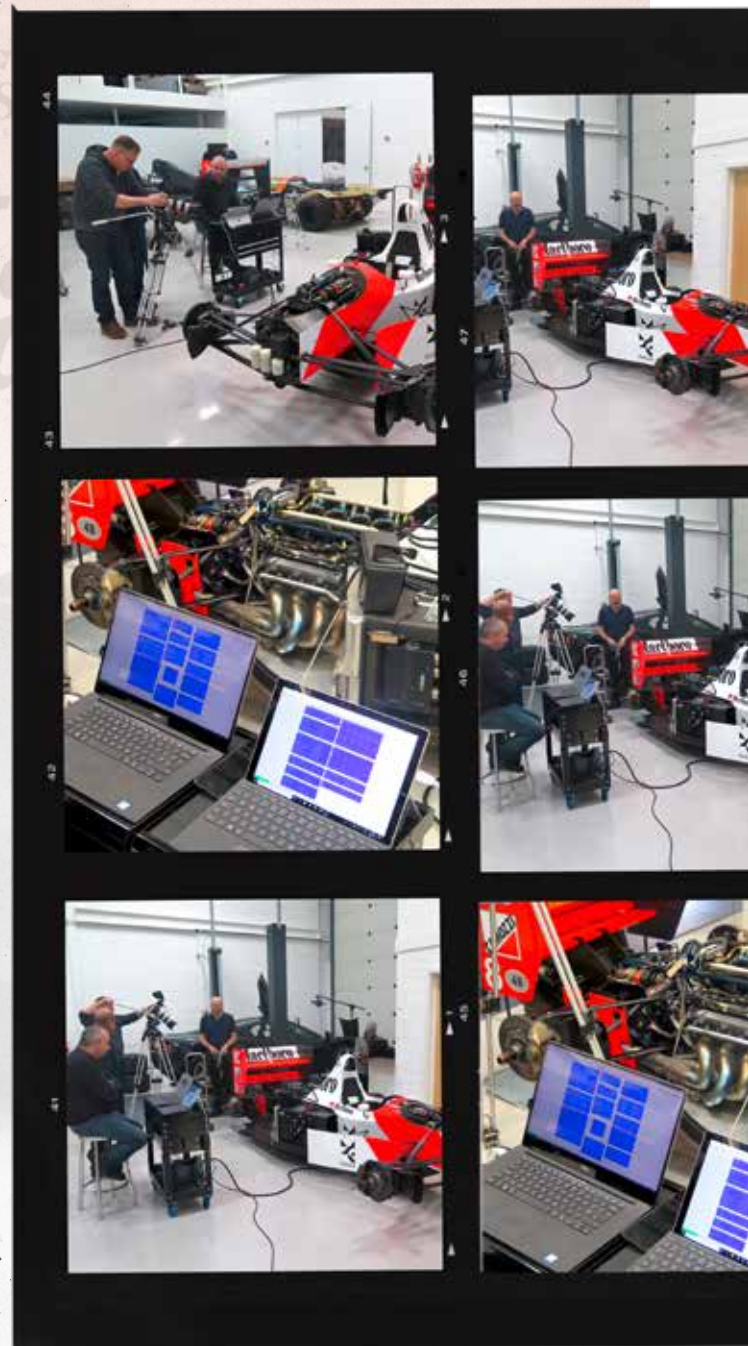


La McLaren-Ford MP4/8A-6 victorieuse au Grand Prix de Monaco il y a 25 ans était là; panneaux de carrosserie démontés, reliée par câbles à deux ordinateurs portables dernier cri dans les locaux à la propreté clinique du spécialiste britannique Paul Lanzante. On avait déjà fait le plein de son moteur Ford HB 3, 5 litres - un V8 ouvert à 75° relativement simple pour l'époque - avec de l'huile chaude et du liquide de refroidissement. Son « soigneur », Paul, hocha la tête et dit à ses assistants « Réveillons-la ! ». La tige du démarreur qu'il tenait en main s'enfonça de façon incongrue dans la boîte de vitesse, ronronna, une seconde, deux secondes, trois - et soudain *WHAAAAAHHHH!*, le V8 se réveilla dans un vacarme rauque, net et rassurant. Là, devant moi, la voiture dans laquelle Ayrton avait battu son record avec une sixième et dernière victoire au Grand Prix de Monaco reprenait vie.

Je touchais le nez du fuselage de la monocoque en carbone-composite qui vibrait au rythme des rugissements du V8. Ma parole, elle était vivante. C'est un vrai plaisir, vous comprenez, ces choses vivent vraiment. Le grand champion nous a peut-être quitté, mais la voiture du championnat continue de vivre...
Doug Nye

The 25-year-old Monaco Grand Prix-winning McLaren-Ford MP4/8A-6 was sitting there in British specialist Paul Lanzante's clinically spotless facility, body panelling removed, cable-connected to two contemporary high-tech lap top computers. Her 3.5-litre Ford HB engine - a relatively simple-for-the-time 75-degree V8 - had already been topped-up with warm oil and coolant. Carer Paul nodded his head and said to his guys, "Let's give it a go". The hand-held starter-motor wand somewhat ingloriously jammed up the gearbox tail, whirred, one second, two seconds, three - and *WHAAAAAHHHH!*, the V8 fired with a creamy, clean, confidently reassuring blare. Right there the car in which Ayrton had scored his record-breaking sixth and last Monaco GP win burst into renewed life.

I touched the nose of its carbon-composite monocoque fuselage which was vibrating in sympathy with that roaring V8 engine. My word, she has a pulse. That's the joy, you see, these things really live. The great Champion driver might be lost to us, but the great Championship cars live on... Doug Nye



Il parlait du tenant de la pole position et leader de la course Alain Prost dont la Williams avait par mégarde fait un faux départ et écopé d'une pénalité de 10 secondes d'arrêt au stand pour cela. Lorsque Prost avait encore été retardé par des problèmes d'embrayage pour repartir des stands, Ayrton avait alors collé au train du nouveau leader, la Benetton-Ford B193B de Michael Schumacher.

Elle était animée par la dernière mouture du V8 Cosworth-Ford HB et Benetton recevait en plus un traitement de faveur en tant qu'écurie officielle. Leur moteur était donc supérieur en performance à celui des moteurs clients fournis dans le cadre de ce contrat bouche-trou avec McLaren.

« Michael était rapide », reconnut Ayrton « ...mais dans ces premiers tours, je ne voulais pas aller trop vite car je savais que les pneus allaient être usés à la fin de la course. Je voulais maintenir une bonne allure. Après quelques tours, je commençais à accélérer, ce qui réduisit l'écart et me permit de maintenir la pression et d'espérer qu'il s'arrête au stand. Je savais que Benetton avait de plus mauvais pneus. Je gardais espoir et finalement j'obtins ce que j'attendais... »

Son pouce, dit-il, le lançait toujours. Le plus gros problème, assis dans le baquet de la McLaren MP4/8A châssis '6, était de rester concentré et de prendre la bonne décision de conduite en une nano-seconde.

He spoke of initial pole-sitter and race leader Alain Prost whose Williams had inadvertently jumped the start, and had a 10-second stop/go pit-stop penalty imposed for having done so. After Prost had been further delayed by clutch problems when attempting to restart from the pits, Ayrton then addressed new race leader Michael Schumacher's pace in his Benetton-Ford B193B car.

It was powered by the very latest-tune Cosworth-Ford HB V8 'development' engine and Benetton also enjoyed full favoured-team contractual backing. Their engine was therefore superior in performance to the customer power units provided under that stop-gap deal to McLaren.

"Michael was quick", Ayrton confessed, "...But in those early laps I didn't want to go too hard because I knew the tyres would be worn by the other end of the race. I just wanted to keep a good pace. And after some laps I started to push, which stopped the gap growing and allowed me to maintain pressure on him and hope for him to make a pit stop. I knew Benetton had worse tyre wear. I always hoped, and in the end I got what I was looking for..."

His thumb, he said, still felt numb. The main problem seated there in McLaren MP4/8A chassis '6 was truly to maintain concentration, and to make the right nano-second race-driving decisions.



7

Locking right into *La Rascasse* hairpin, Ayrton Senna in McLaren-Ford 'MP4/8A-6' during his sixth and final Monaco Grand Prix-winning weekend, 1993...
© GPL

8

The legendary Ayrton Senna poised ready to unleash every ounce of competitiveness not only embodied within himself but also within McLaren-Ford 'MP4/8A-6' - so superbly repaired in the pit-lane garage by the McLaren team mechanics after its opening practice session accident.
© GPL



Pour Schumacher, suite à l'arrêt forcé de Prost, les choses semblaient claires puisqu'au 20e tour, il menait devant Senna avec plus de 19 secondes, avant que les retardataires n'entrent en lice. Finalement Benetton avait doté ses B193B du contrôle de traction et, après s'être qualifié en première ligne aux côtés du tenant de la pole position, Prost, le jeune pilote vedette allemand était enchanté de sa voiture. « Si seulement on l'avait eu plus tôt dans la saison... » ne cessait-il de se répéter.

En fait Schumacher tint la tête de la course devant Ayrton Senna jusqu'au 33e tour, quand la Benetton-Ford se retira soudainement sur une panne hydraulique. À partir de ce moment-là, Ayrton sur la MP4/8A châssis 6 prit le contrôle de la grande classique 15 secondes devant la Williams-Renault de Damon Hill. Et, quand le grand Brésilien triple champion du monde passa devant le drapeau à damier de Monaco pour la sixième fois, il battait le record de Graham Hill pour le plus grand nombre de victoires à ce Grand prix (cinq) établi en 1969.

À la suite de cette victoire au Grand Prix de Monaco acquise de haute lutte, Ayrton Senna pilota encore la McLaren MP4/8A châssis 6 au cours de la saison au Grands Prix du Canada, de France, de Grande-Bretagne, d'Allemagne, de Belgique et d'Italie. Le tandem termina 4e au GP de France à Magny-Cours, en Allemagne à Hockenheim et en Belgique à Spa-Francorchamps.

À Silverstone au Grand Prix de Grande-Bretagne, Ayrton était sur le point de terminer troisième lorsqu'il tomba en panne sèche dans le dernier tour et fut finalement classé 5e. La carrière du châssis 6 se termina comme voiture de secours aux Grands Prix du Japon et d'Australie de 1993.

Ayrton Senna est considéré dans le monde entier comme le plus charismatique des pilotes de Grand Prix de l'ère moderne et cette McLaren-Ford MP4/8A particulière est la voiture avec laquelle son écurie, McLaren International, surpassa (au moins temporairement) Ferrari comme écurie la plus titrée dans l'histoire du Championnat du monde de Formule 1.

For Schumacher, on Prost's enforced stop, things had seemed straightforward as by lap 20 he had opened a lead over Senna of as much as 19.1secs, before back-marker traffic entered the equation. At long last Benetton had traction control on its B193B cars, and af-ter qualifying on the front row alongside poleman Prost the young German superstar had been absolutely delighted with his car. "I just keep thinking what we could have done earlier in the year if we'd had it sooner..." he kept repeating to himself.

In fact Schumacher then led the race from Ayrton Senna until lap 33, when the Benetton-Ford retired abruptly with hydraulic failure. From that point forward, Ayrton in MP4/8A chassis '6 took commanding control of the great race, 15 seconds ahead of Damon Hill's Williams-Renault. And as the great Brazilian three-time World Champion took the Monaco chequered flag for his sixth time, he broke Graham Hill's record for the most Monaco GP victories (of five), set back in 1969.

Subsequent to its hard-won Monaco Grand Prix victory, this individual McLaren MP4/8A chassis '6 was raced again by Ayrton Senna in that year's Canadian, French, British, German, Belgian and Italian GPs. The combination finished 4th in the French GP at Magny-Cours, the German GP at Hockenheim and the Belgian GP at Spa-Francorchamps.

At Silverstone in the British GP, Ayrton looked firmly set to finish 3rd, only to run out of fuel in the closing stages – and being classified 5th. Chassis '6's frontline career was finally completed as spare car at both the 1993 Japanese and Australian Grands Prix.

Ayrton Senna is widely regarded as having been absolutely the most charismatic Grand Prix driver of the modern era, and this individual McLaren-Ford MP4/8A is the car with which his team, McLaren International, (albeit temporarily) surpassed Ferrari as the most successful team in Formula 1 World Championship history.



Dans l'univers de la Formule 1 de 1993, la McLaren MP4/8A-6 semblait une voiture relativement simple. Mais la simplicité à son degré le plus poussé reflète aussi un raffinement extrême et les bons choix de l'équipe d'ingénieurs et de spécialistes – hautement qualifiés – de McLaren International. Woking allait voir son pilote numéro un Ayrton Senna remporter pas moins de cinq Grand Prix dans le championnat du monde au cours de cette saison, parmi lesquels Monaco, qui souligne de façon incontestable la grande classe du tandem MP4/8A-Senna cette année-là.

Within the Formula 1 world of 1993, McLaren MP4/8A-6 seemed a relatively simple car. But simplicity at its most effective level also reflects intense refinement, and the making of good decisions by a dedicated - and hugely experienced - McLaren International design team. The Woking operation would still see number one driver Ayrton Senna win no fewer than five of that year's World Championship-qualifying Grand Prix races, including Monaco, a record which emphasises the sheer class of the MP4/8A-Senna combination that year.

9

Crucial moment at the Loews Hairpin - Ayrton Senna in McLaren-Ford 'MP4/8A-6' rushes by the forlorn figure of just-retired race leader Michael Schumacher (left) walking home after abandoning his Benetton-Ford B193 out near *Mirabeau Inferieur* corner. © LAT

10

Senna leading Schumacher's Benetton yet again in McLaren-Ford 'MP4/8A-6' - here at La Source hairpin during the 1993 Belgian Grand Prix at Spa-Francorchamps - but the German would finish third, the Brazilian fifth. © GPL

11

The Senna McLaren-Ford 'MP4/8A' is the classic example of a Formula 1 car created in extremis, under crushing time and technological pressures. Yet in Senna's hands it performed wonders - winning the Brazilian, European (Donington Park), Monaco, Japanese and Australian Grand Prix races - a fitting farewell to the great Brazilian's six-year career with McLaren. © GPL



11



Aussi simple qu'il pu paraître le châssis '6, il offrait néanmoins la suspension active et plus tard des freins assistés. Sa mise au point avait été perfectionnée par une équipe conduite par un ancien ingénieur de chez Williams très expérimenté, Neil Oatley, tandis que l'ensemble aérodynamique conçu par Henri Durand fonctionnait à merveille lorsqu'il reposait sur une base aérodynamiquement stable, comme celle que procurait la suspension active. Tel que développé cette année-là par les ingénieurs de McLaren Paddy Lowe et Nick Fry, le système actif recalculait en permanence la garde au sol et l'équilibre, tout en roulant. Les concepteurs du système avaient divisé les circuits en plusieurs segments et à la fin de l'année la suspension était réajustée tous les cinq ou dix mètres ...

Quoique puisse affirmer le directeur technique Neil Oatley concernant la relative simplicité de sa MP4/8A, elle repoussait les limites qu'autorisait la réglementation de l'époque dans tous les domaines. La voiture de Formule 1 est une bombe sur le point d'exploser. Une fois lancée, c'est un bolide vibrant et incroyablement rapide qui transporte un homme et qui défie cet être humain attaché à son siège d'aller aux limites de ses performances les plus extrêmes, en tentant de garder un semblant de contrôle.

C'est cela qui fait des pilotes vedettes de Formule 1 des athlètes si particuliers – être capable de s'accommoder des performances de la voiture et d'exploiter toutes ses ressources. À la lecture des données techniques d'époque extraordinairement détaillées fournies par McLaren sur le châssis '6 et des performances explosives de la voiture sur le circuit de Monte-Carlo, on écarquille les yeux. Imaginez vous en train de piloter cet engin déchainé...

Relatively simple though chassis '6 might have been, it still featured active suspension, and later also power brakes. Its design had been perfected by a team led by hugely experienced ex-Williams engineer Neil Oatley while its Henri Durand-devised aerodynamic package performed at best when presented to the airstream upon a stable-riding platform, which was provided by active suspension. As developed during that year by McLaren engineers Paddy Lowe and Nick Fry, the car's active system continually reset ride-heights and trim automatically while the car was running. The system's designers divided-up the circuits into a number of sensing segments and by the end of the year its sensing was as precise as every five to ten metres...

Now, however much chief designer Neil Oatley might describe his MP4/8A as having been a relatively simple car, it pushed everywhere against the limit of what contemporary regulations allowed. The Formula 1 car is a bomb upon the brink of exploding. In action it's a vibrant, dynamic, incredibly dynamic man-carrying capsule which will challenge any mere human strapped into its seat to explore its outermost performance limits, while still maintaining at least a semblance of control.

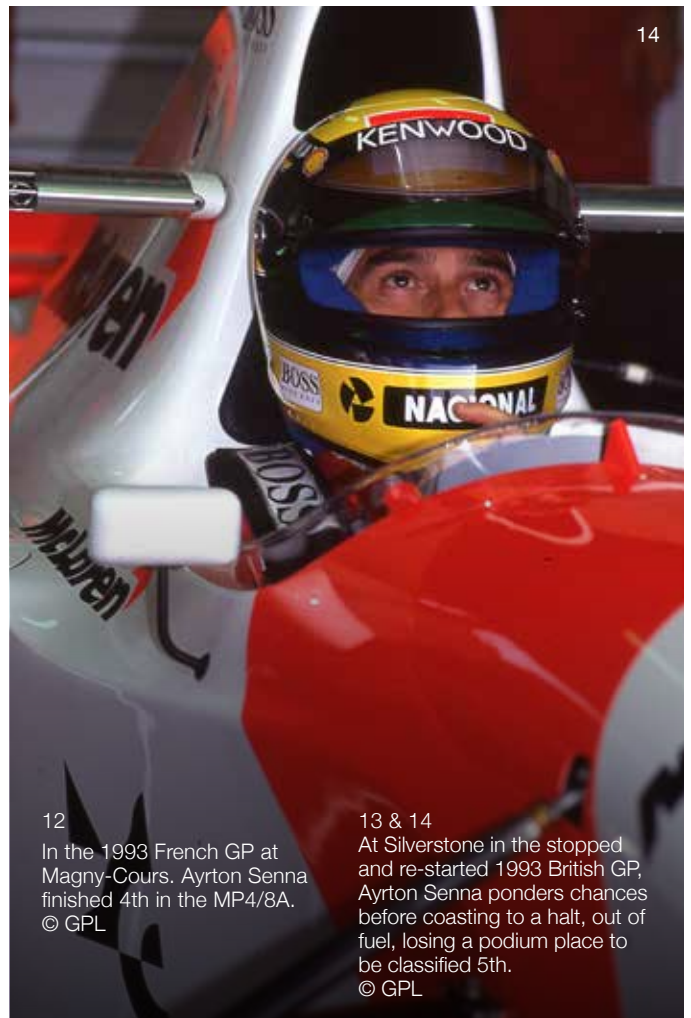
That's what makes superstar Formula 1 drivers such special athletes - merely to be able to live with the car's capabilities, and to use all it has to offer. From McLaren's incredibly fine-detailed contemporary chassis '6 data read-outs, the car's explosive performance around the Monte Carlo street circuit is absolutely eye-popping. Just imagine keeping on top of this rampaging street fight...



12



13



14

12
In the 1993 French GP at Magny-Cours. Ayrton Senna finished 4th in the MP4/8A.
© GPL

13 & 14
At Silverstone in the stopped and re-started 1993 British GP, Ayrton Senna ponders chances before coasting to a halt, out of fuel, losing a podium place to be classified 5th.
© GPL



À l'approche du virage de Sainte-Dévote en 1993, Ayrton Senna atteignait la vitesse de 265 km/h au volant de la MP4/8A-6 en 6e vitesse, son Ford HB 3, 5 litres hurlant – comme on disait à l'époque - à 12 070 tr/min. En plein virage de Sainte-Dévote la vitesse tombait à 90 km/h à 7 048 tr/min en seconde.

Sa vitesse maximale en grim pant vers le Casino était de 259 km/h à 11 827 tr/min en 6e. Il déboulait devant l'Hôtel de Paris à 122 km/h à 7 959 tr/min en 3e. Descente de Mirabeau à 213 km/h à 12 565 tr/min en 4e. Épingle à gauche au Loew's, 46 km/h à 4 634 tr/min, en première, puis remontée dans la courbe, le tunnel, où la voiture de la vente atteint 277 km/h à 12 636 tr/min en 6e.

Dans la chicane sur les quais, 63 km/h à 4 922 tr/min en seconde. Après le virage du Tabac, devant la piscine, 164 km/h à 9 639 tr/min en 4e. Tangage de la voiture dans le virage à droite de la Rascasse, 48 km/h à 4 897 tr/min, à nouveau en première. Et de nouveau la ligne de départ et à fond à plus de 250 km/h vers Sainte-Dévote... Pour gagner ce Grand Prix de Monaco 1993, Ayrton Senna au volant du châssis 6 répéta cette séquence éreintante pas moins de 78 fois, pour remporter cette sixième victoire record.

C'est avec un plaisir immense – et un profond respect pour la mémoire du grand Ayrton Senna – que Bonhams offre cette monoplace de Formule 1 hautement historique et emblématique (et en parfait état de marche) sur le marché.

Refer to department

Approaching Ste Devote Corner in 1993, Ayrton Senna had MP4/8A-6 reaching a maximum 265km/h (164.6mph) in 6th gear, its 3.5-litre Ford HB engine screaming - by contemporary standards - at 12,070rpm. His mid-corner Ste Devote speed was then 90km/h (55.9mph), 7,048rpm in 2nd gear.

His maximum speed up the long hill towards the Casino was 259km/h (160.9mph), 11,827rpm in 6th. He slammed right in front of the Hotel de Paris at 122km/h (75.8mph), 7,959rpm in 3rd. Down into Mirabeau 213km/h (132.3mph), 12,565rpm in 4th. Locking left into the Loew's Hairpin, 46km/h (28.5mph), 4,634rpm, bottom gear, and then up and away through the curving, tunnel, where the car as now offered here reached 277km/h (172.1mph), 12,636rpm in 6th.

Through the quayside chicane 63.0km/h (39.1mph), 4,922rpm in 2nd gear. After the Tabac turn through the swimming pool complex, 164km/h (101.9mph), 9,639rpm in 4th. Pitching the car into the right-hand entry to Rascasse, 48km/h (29.8mph), 4,897rpm, again in 1st gear. And so back across the timing line and away beyond 160mph again towards Ste Devote... To win that 1993 Monaco Grand Prix, Ayrton Senna in chassis '6 went through this mind-boggling sequence no fewer than 78 times, to win for that record-breaking sixth time.

It is with great pleasure – and profound respect for the memory of the late, great Ayrton Senna – that BONHAMS commends this wonderfully historic, iconic (and running order) Formula 1 car to the market.





15
 Victory is sweet - 1993! For the record sixth time McLaren head Ron Dennis and Ayrton Senna celebrate success in the Monaco Grand Prix...
 © Getty Images

16
 Entering the Loews Hairpin, beneath the facade of the Monte Carlo casino, Ayrton Senna in MP4/8A-6 rolled the dice...and won.
 © LAT

17
 Generations of adoring fans came to venerate the great Brazilian three-time World Champion Driver.
 © GPL

120

1956 LANCIA AURELIA B24S CONVERTIBLE

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. B24S-1187

- *Ultimate incarnation of the classic Lancia Aurelia*
- *2½-litre V6 engine*
- *History documented back to 1961*
- *Attractive colour scheme*
- *Registered in Italy*





La B24 S Convertible représente l'ultime développement de l'un des concepts les plus influents apparus en Italie après la Seconde Guerre mondiale : la classique Aurelia de Lancia. Première voiture dotée d'un moteur V6, l'Aurelia fut lancée au Salon de Turin 1950 et, l'année suivante, la berline originale fut rejointe par la B20 Coupé dessinée par Pinin Farina, un modèle 2+2 fast back. Les modèles B24 Spider et Convertible apparurent en 1955, tous deux propulsés par une version 2,5 litres de 118 ch du V6 à 60 degrés, à une époque où l'Aurelia avait reçu un essieu arrière De Dion suspendu par des ressorts à lames.

L'Aurelia Spider était clairement inspirée par les Ferrari découvertes de Pinin Farina. Destinée au marché nord-américain et dotée d'un pare-brise enveloppant d'inspiration américaine, la Spider fut très vite surnommée « American ». Construite sur un empattement de 2 450 mm, la B24 Spider était semblable mécaniquement à l'Aurelia B20 4e Série à l'exception des filtres à air. Tous les modèles avaient un sélecteur au plancher et ce fut la première Lancia équipée d'origine de la conduite à gauche (la lettre « S » de la désignation du type signifie sinistra, gauche en italien).

The B24S Convertible represents the ultimate development of one of the most influential designs to emerge from Italy post-WW2: Lancia's classic Aurelia. First car ever to employ a V6 engine, the Aurelia was launched at the 1950 Turin Motor Show, and the following year the original saloon was joined by the Pinin Farina-styled B20 Coupé, a fastback 2+2 GT. B24 Spider and Convertible models were launched in 1955, both powered by a 2½-litre, 118bhp version of the 60-degree V6, by which time the Aurelia had gained a leaf-sprung De Dion rear axle.

The Aurelia Spider was clearly inspired by the Pinin Farina's open Ferraris. Intended for sale mainly in the USA, and with its wraparound windscreen of American inspiration, the Spider was quickly dubbed 'America'. Built on a 2,450mm wheelbase, the B24S Spider was mechanically similar to the 4th Series Aurelia B20, except for different air filters. All models had a floor-mounted gearchange and it was the first Lancia with left-hand drive as standard (the 'S' in the type number meaning 'Sinistra' - left - in Italian).



À partir de 1956, la Spider America fit place à la plus conventionnelle B24 Convertible, sur base mécanique d'Aurelia B20 5e Série. Dessinée également par Pinin Farina, la B24 S Convertible présentait beaucoup de ressemblance avec sa devancière, mais en réalité, c'était un modèle totalement redessiné qui ne partageait aucun panneau de carrosserie avec la Spider. Les différences sont facilement repérables : portes plus hautes avec poignées extérieures et glaces montantes, pare-brise plus plat avec déflecteurs et pare-chocs en une seule pièce, pour n'en citer que quelques-unes.

Une vraie capote repliable offrait une véritable protection contre la pluie. La B24 S Convertible construite sur le même empattement que celui de la Spider recevait une version un peu moins puissante (110 ch) du moteur V6 de 2, 5 litres. Plus civilisée que la très sportive Spider, la Convertible trouva davantage de clients avec 521 ventes entre 1956 et 1958 contre 240 Spiders.

From 1956, the Spider America was succeeded by the more conventional B24S Convertible, mechanically based on the 5th series Aurelia B20. Again the work of Pinin Farina, the B24S Convertible looked superficially very similar but in fact was a total redesign that shared no panels with its predecessor. Easily recognisable differences were many: deeper doors with external handles and wind-up windows, flatter windscreen with quarter-lights, and one-piece bumpers, to name but three.

There was also, of course, a proper convertible hood providing decent weather protection. The B24S Convertible was built on the same wheelbase as the Spider and used a slightly less powerful (110bhp) version of the 2½-litre V6 engine. More civilised than the uncompromising Spider, the Convertible was also more successful, 521 being sold between 1956 and 1958 as opposed to 240 Spiders.



L'histoire de cette superbe Lancia B24 S Convertible est documentée depuis 1961 lorsque la voiture fut immatriculée à Bologne (Italie). Elle changea de main en 1968, vendue à un habitant de la région de Ferrare où elle est restée chez un même propriétaire jusqu'à 1984 puis chez le vendeur actuel. Ce dernier acheta la Lancia au début des années 1990, mais ne l'immatricula à son nom qu'en 2016.

D'après le vendeur, la voiture a fait l'objet d'une restauration totale. Elle se présente sous une teinte bleu pâle d'époque avec intérieur beige et capote noire. La documentation jointe comprend les documents d'immatriculation italiens et un certificat de l'ASI.

Peu de voitures sont aussi évocatrices de la période « dolce vita » de l'automobile italienne que la Lancia B24 S Convertible, modèle rendu célèbre par le film « Le Fanfaron » de 1962 avec Vittorio Gassman et Jean-Louis Trintignant.

€280,000 - 320,000

This beautifully presented Lancia B24S Convertible's history is documented from 1961 when the car was registered in Bologna, Italy. It changed hands again in 1968, passing to a gentleman in the nearby town of Ferrara where it has remained ever since: with one owner until 1984 and then with the current vendor. The latter purchased the Lancia in the early 1990s but only registered it in his name in 2016.

According to the vendor, the car has been subjected to a thorough restoration. It presents beautifully in its period light blue colour, which is complemented by a beige leather interior and black hood. Accompanying documentation consist of Italian registration documents and an ASI certificate.

Few cars are more redolent of the 'Dolce Vita' era of Italian motoring as the Lancia B24S Convertible, one of which famously starred in the 1962 film 'Il Sorpasso' alongside Vittorio Gassman and Jean-Louis Trintignant.

121

Rare 6-speed manual transmission

2002 FERRARI 575M MARANELLO COUPÉ

Chassis no. ZFFBT55B000127860

- *One of only 171 built*
- *Circa 1,880 kilometres recorded*
- *All books and tools*
- *EU-registered*





Introduite pour le millésime 2002, la Ferrari 575 M (Modificata) fut une évolution de la très appréciées 550 Maranello plutôt qu'un modèle totalement nouveau. En lançant la 550 Maranello en 1997, Ferrari renoua avec sa tradition de construction de modèles de sport à moteur V12 à l'avant en ressuscitant une lignée mise en sommeil depuis la disparition de la 365 GTB/4 Daytona en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 à 48 soupapes de 5,5 litres de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit une bonne centaine de plus que celui de la Daytona. Depuis longtemps, Ferrari avait découvert que l'équilibre optimum d'une voiture à moteur avant nécessitait le montage à l'arrière d'une boîte-pont (transaxle) et la Maranello fut dotée de six rapports. Le groupe motopropulseur était installé dans un châssis tubulaire en acier sur lequel venait se greffer une carrosserie en aluminium, tandis que la suspension à quatre roues indépendantes offrait au choix du conducteur deux modes d'amortissement (normal et sport), complétée par un système de direction à assistance variable en fonction de la vitesse.

Dessinée par Pininfarina comme la Daytona, son illustre devancière, la 550 Maranello présentait des proportions similaires avec l'adoption de la combinaison classique d'un long capot, d'un habitacle court et d'un arrière tronqué. L'aérodynamique de la caisse avait été mise au point en soufflerie, des heures d'essais ayant permis d'abaisser le coefficient de traînée tout en générant un appui constant indépendamment des réglages – un facteur important pour une automobile capable de rouler à 300 km/h.

Introduced for 2002, the Ferrari 575M (Modificata) represented an evolution of the acclaimed 550 Maranello rather than an entirely new model. With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari had returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365 GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 300km/h road car.



Des détails de style comme la prise d'air sur le capot et les extracteurs d'air chaud en arrière des passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari de compétition du passé, notamment l'immortelle 250 GTO, tandis que l'arrière présentait les traditionnels lampes arrière rondes caractéristiques des Ferrari. Pour la 575 M, la cylindrée du moteur fut portée à 5 748 cm³ et la puissance maximale à 515 ch, tandis que la transmission du couple aux roues était confiée à une nouvelle boîte semi-automatique commandée par palettes au volant, une technologie développée par Ferrari en Formule 1. Les traditionalistes pouvaient encore spécifier une boîte manuelle à six rapports conventionnelle. Au moment de l'arrêt de la production en 2005, 2 056 voitures avaient été livrées dont 1 810 avec la boîte « F1 » et 246 avec l'option manuelle pour le monde.

Une des 171 voitures à boîte manuelle produites pour l'Europe, cette impeccable 575 M Maranello fut livrée neuve en 2002 au Garage Zénith à Lausanne (Suisse) et à son premier propriétaire, M. Andreas Hofer. La voiture qui n'a parcouru depuis que 1 880 km se présente dans un état d'excellence incroyable. Peinte en gris-argent avec intérieur en cuir rouge, ce très bel exemplaire d'une des meilleures Ferrari Grand Tourisme à moteur V12 jamais produites est accompagnée de tous ses manuels et outillages et de ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni. À coup sûr, une des plus belles voitures de ce type actuellement disponible et un excellent investissement pour l'avenir, elle représente une très estimable héritière de la « Daytona ».

€240,000 - 280,000

Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competition Ferraris of the past, in particular the immortal 250 GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed 'paddle shift' semi-automatic gearbox, a technology that Ferrari had developed in Formula 1. Traditionalists could still order a conventional six-speed gated manual 'box'. When production ceased in 2005, 2,056 cars had been completed, of which 1,810 had the 'F1' transmission, 246 the manual alternative for the world.

One of 171 manual-transmission models produced for Europe, this pristine 575M Maranello was delivered new in 2002 to Garage Zenith in Lausanne, Switzerland and first owned by Mr Andreas Hofer. Since then it has covered a mere 1,880 kilometres and is presented in commensurately excellent condition. Finished in silver-grey with red leather interior, this fine example of one of Ferrari's best ever V12 Grand Tourers is offered with all books/tools and UK registration papers. Surely one of the best of its type currently available and an excellent future investment, it is a worthy modern-day successor to the Ferrari 'Daytona'.



1971 MASERATI GHIBLI SS 4.9-LITRE COUPÉ

Chassis no. AM115/49.1956

- *Delivered new in Italy*
- *Desirable manual transmission example*
- *Matching numbers example*
- *Previously owned for over 25 years by Alexander Fyshe, President of the UK Maserati Club*
- *Restored by Maserati specialist Bill McGrath in the early 1990s*
- *Full Maserati Classiche Documentation*



Caractérisée par une version à carter sec du V8 quatre arbres de Maserati imposée par la nécessité de caser le bloc sous un capot très surbaissé, le chef-d'œuvre d'Alfieri fut d'abord une version 4, 7 litres, mais à partir de 1970, une version 4, 9 litres devenue disponible sous le nom de « SS » disposa de 335 ch à 5 500 tr/min. Pour le reste du châssis, Alfieri mit à profit son expérience pour choisir les meilleurs organes chez les spécialistes : boîtes à cinq rapports et direction assistée de ZF, suspensions avant à doubles triangles d'Alford & Alder et pont arrière oscillant Salisbury.

Cet exemplaire, une version 4, 9 litres, livré neuf à Rome en avril 1971, fut commandé par une certaine Mme Pasquini au grand concessionnaire de Maserati, Autosport, à Bologne. Sans doute extravertie, Mme Pasquini spécifia une teinte de carrosserie particulièrement voyante, un vert métallisé « Verde Gemma » associé à un intérieur en cuir blanc Connolly. Plus tard, la voiture partit en Allemagne, mais l'épisode le plus intéressant concerne le propriétaire immédiatement antérieur : le président du UK Maserati Club, Alexander Fyshe, qui acheta la voiture en 1989 pour l'ajouter à sa collection. Ayant toujours voulu une Ghibli, Alex sut aussitôt que cet exemplaire à numéros concordants serait avec lui pour longtemps et il en demanda la restauration au spécialiste, McGrath Maserati.

En fonction de la nécessité d'obtenir la qualité la plus élevée et la meilleure attention aux détails, Prestige Restoration fut choisie pour traiter la carrosserie et la voiture passa quatre ans en restauration. Alex spécifia son choix personnel de teintes : Rosso Cordoba pour l'extérieur et à l'intérieur, du cuir Connolly Crème.

Featuring a dry-sump version of Maserati's quad-cam V8 engine, necessary to squeeze the engine under the low bonnet line, Alfieri used a 4.7-litre version initially but from 1970 a 4.9-litre version became available, known as the 'SS' and producing 335bhp at 5,500rpm. For the running gear, Alfieri used his experience to choose the best of proprietary parts: five-speed gearboxes and power steering from ZF; double wishbone front suspension from Alford & Alder; and a Salisbury live axle at the rear.

This example, a 4.9-litre SS version, was delivered new in Rome in April 1971, having been ordered by a Mrs. Pasquini through Maserati's flagship dealership, Autosport in Bologna. Obviously extrovert, Mrs. Pasquini specified a particularly lurid shade of metallic green 'Verde Gemma' with a white Connolly hide interior. Later in its life the car found its way to Germany, but its most interesting history has been with the immediately preceding owner, President of the UK Maserati Club, Alexander Fyshe, who bought the car in 1989 to add to his collection. Having always wanted a Ghibli, Alex immediately knew that this matching-numbers example was a long-term car, and commissioned a restoration with marque specialists, McGrath Maserati.

Appreciating the need for the highest quality and attention to detail, Prestige Restorations was chosen as the bodywork partner, and the car spent the next four years in restoration. Alex specified his personal choice of Rosso Cordoba exterior paint and a new Connolly leather interior in Crema.



Une fois achevée, la Ghibli débuta en 1993 au Silverstone Festival où elle remporta le concours annuel du Maserati Club. Ce n'était que le premier des nombreux trophées remportés par la voiture qui fut vite reconnue comme l'une des plus belles au monde. La Ghibli apparut aussi dans divers magazines et ouvrages dont « Maserati Heritage » par Sparrow/Ayre et même dans « Cool Cars » de Quentin Willson.

Mais Alexander avait bien l'intention d'utiliser la voiture et chaque année, il l'emmena au Rallye International Maserati en visitant l'Autriche, la Suisse, la Suède et, naturellement, l'Italie en de nombreuses occasions pendant 20 ans, démontrant qu'elle roulait aussi bien qu'elle était belle. La qualité de la restauration est telle que même actuellement, la voiture apparaît toujours magnifique et reste « la voiture à battre ». Entretien en permanence par Bill McGrath, sa dernière apparition publique aux mains d'Alexander Fyshe eut lieu au rassemblement du centenaire Maserati à Silverstone en 2014.

L'actuel vendeur a continué de l'entretenir de façon exemplaire et, en fait, lors d'un récent essai, la Ghibli a fonctionné impeccablement. Les documents joints comprennent les factures de restauration, un document d'immatriculation V5C britannique et une abondante documentation du Maserati Classiche. Pour la moitié du prix d'une Ferrari GTB/4 Daytona, sa rivale directe, la Ghibli 4, 9 litres SS est aujourd'hui une des plus intéressantes Grand Tourisme des années 1970. Il est rare qu'une Maserati de cette qualité avec une telle provenance et une telle réputation apparaisse sur le marché.
€250,000 - 300,000

On completion, the Ghibli debuted in 1993 at the Silverstone Festival where it won the Maserati Club Annual Concours. This would be the first of many concours trophies the car would win, as it was widely acknowledged as one of the very best. The Ghibli would also feature in various magazines and books, including 'Maserati Heritage' by Sparrow/Ayre and even Quentin Willson's 'Cool Cars'!

However, Alexander fully intended to use the car and each year would take it on the Maserati International Rally, visiting Austria, Switzerland, Sweden and, of course, Italy on numerous occasions over the course of the next 20 years, proving that it always drove as well as it looked. The quality of the restoration was such that even today the car still looks magnificent and has the reputation of 'the one to beat'. Maintained throughout by Bill McGrath, its last public appearance while in Alexander Fyshe's ownership was at the Maserati gathering for the centenary at Silverstone in 2014.

The current vendor has continued to maintain it in exemplary fashion; indeed, on a recent test drive the Ghibli performed impeccably. Accompanying documentation consists of the restoration invoices, a UK V5C registration document and comprehensive Maserati Classiche Documentation. At half the price of a Ferrari 365GTB/4 Daytona, its direct competitor, the Ghibli 4.9SS is one of the more interesting Grand Tourers of the 1970s today. Rarely does a Maserati of this quality, provenance and reputation come to the market.

123

1931 BENTLEY 8-LITRE TOURER

Chassis no. YR5094

- One of circa 80 survivors out of 100 built
- Despatched new to Singapore
- Professionally restored in the 2000s
- Ideal for Bentley's 100th Anniversary celebrations in 2019





Cette magnifique 8 litres est l'une des 100 seules construites par W. O. Bentley et dont il ne reste qu'environ 80 exemplaires. Le châssis n° YR5094, initialement carrossé en limousine par Thrupp et Maberly, fut directement expédié à Singapour où son propriétaire, un Chinois, l'utilisait pour des promenades galantes avec ses amies : la Bentley finit par y être connue comme le "harem roulant". Pendant la Deuxième Guerre mondiale, elle fut mise à l'abri dans une mine, puis elle revint au Royaume-Uni à la fin des années 1940 ou au début des années 1950. Elle y devint la propriété d'un certain M. Peter Quinn, qui la fit immatriculer sous le numéro NLH 43, qu'elle porte toujours. M. Quinn fit déposer la carrosserie d'origine, mais en conserva le capot et le tablier.

Il la revendit à Peter Morley, un pilier de la marque surtout connu pour ses tentatives avec la Napier Bentley, sans parler de nombreuses WO de compétition avec lesquelles il eut plus de succès. Morley raccourcit le châssis en ramenant son empattement à 3,30 m, y installa une élégante carrosserie à deux places et l'engagea avec succès pendant des années dans des épreuves du Vintage Sports-Car Club.

This magnificent 8-Litre is one of only 100 such cars produced by W O Bentley, of which only some 80 or so survive. Originally bodied as a limousine by Thrupp and Maberly, chassis number 'YR5094' was sent directly to Singapore where its Chinese owner used the Bentley for sporting adventures with his lady friends; the Bentley becoming known as 'The Harem Saloon'. During WW2, the Bentley was walled up inside a mine, returning to the UK in the late 1940s/early 1950s. Owned by a Mr Peter Quinn, the car received the UK registration mark 'NLH 43', which it retains today. Mr Quinn removed the original body but kept the original bonnet and scuttle.

He sold the Bentley to marque stalwart Peter Morley, most remembered for his endeavours with the Napier Bentley not to mention many more successful WO competition specials. Morley shortened the chassis to a wheelbase of 10' 10", fitted a stylish 2 seater body and raced the Bentley very successfully with the Vintage Sports-Car Club for a number of years.



Son propriétaire suivant, un certain M. Posnett, redémonta la NLH 43 et en rallongea le châssis pour le ramener à son empattement initial de 3,66 m. Il la conserva jusqu'en 2002, année où elle fut achetée, toujours démontée, par John Cobbing, qui la confia à The Vintage Workshop (Wayne Huckle) pour en assurer la restauration. Lors de celle-ci, la voiture fut recarrossée en tourer quatre places à deux portes, avec des ailes à section arrondie dans le style de Gurney Nutting.

Le châssis fut restauré selon sa définition d'origine, son câblage refait, ses paliers et ses axes remplacés, etc., et son système de graissage centralisé fut rénové. Le moteur fut refait avec remplacement des soupapes, de leurs guides, de la pompe à eau, des plaques de fermeture avant et arrière du circuit d'eau, des tubes de vidange d'huile, etc., et montage d'une nouvelle pompe inférieure à trois engrenages. Le vilebrequin fut complètement contrôlé ; son état remarquable permit de le conserver, après rectification des tourillons à -0,3 mm et pose de nouveaux coussinets. Il fut décidé de monter des bielles neuves avec des coussinets modernes, alliant ainsi le meilleur des deux mondes. Le disque et la garniture d'embrayage furent remplacés, ainsi que tous les paliers, et le carter cylindres et le bac à huile furent modifiés pour admettre des joints tournants modernes.

The car's next owner, a Mr Posnett, dismantled it and re-lengthened the chassis to its 12' wheelbase. He kept 'NLH 43' until 2002 when, still dismantled, it was bought by John Cobbing, who commissioned The Vintage Workshop (Wayne Huckle) to undertake its restoration, in the course of which the car was re-bodied as a four-seater, two-door tourer, complete with Gurney Nutting-style helmet wings.

The chassis was restored to its original specifications, being rewired and rebuilt with new bushes, pins, etc, while the original one-shot lubrication system was overhauled. The engine was rebuilt with new valves, valve guides, water pump, front and rear water plates, oil drain tubes, etc, and fitted with a new bottom three-throw drive gear. Fully checked and sorted, the original crankshaft was kept due to its amazing condition, while the main bearings were cleaned and ground to approx. 0.012" undersize. New bronzes were made and re-white metalled, and it was decided to use new connecting rods and modern shell bearings - the best of both worlds. A complete new clutch lining and discs were fitted. All new bearings were used, and the crankcase and sump machined to accept modern oil seals.



On démontra les carburateurs et on en remplaça les gicleurs, les aiguilles, les joints, etc. ; de même, l'Auto-Vac fut rénové avec de nouvelles soupapes, de nouveaux joints et autres composants internes. Tony Stairs, expert réputé, refit la magnéto. On remplaça la bobine d'allumage, le rupteur et le condensateur et on rénova le distributeur. On refabrique une ligne d'échappement rectiligne de 76 mm conforme au dessin d'origine, avec un silencieux à passage direct et baffle central. On restaura complètement le radiateur, en le dotant d'un faisceau neuf, d'une calandre rechromée et de deux ventilateurs électriques Kenlowe pour améliorer le refroidissement. Le montage du ventilateur d'origine fut conservé, mais sans l'hélice.

La boîte de vitesses fut démontée et contrôlée ; les couples de pignons étaient tous en excellent état, et on ne remplaça que les roulements. Le train arrière fut démonté et inspecté et le pont déposé. On remplaça les demi-arbres et les roulements de roues, etc. Un nouveau pignon et une nouvelle couronne furent définis et montés, de façon à obtenir un rapport final de 3,21:1 qui allongerait la démultiplication sur autoroute et petites routes et permettrait de se passer d'overdrive.

The carburettors were stripped and rebuilt with new jets, needles, cork washers, etc, while the Auto-Vac was similarly overhauled with new valves, seals, internals, etc. Renowned expert Tony Stairs rebuilt the magneto. A new ignition coil, points, and condenser were fitted, and the distributor overhauled. A new exhaust system was made with a 3" straight-through section as per the original design, while the silencer is straight-through with a centre baffle. The radiator was fully restored with a new core and re-chromed outer shell, while two new Kenlowe electric fans were fitted to improve cooling. The original fan assembly has been retained, although not fitted at the present time.

The gearbox was stripped and checked; all gears were found to be in excellent condition, and new bearings were used throughout the rebuild. The rear axle was dismantled, stripped and inspected, and the nosepiece removed. New half-shafts were fitted together with new wheel bearings, etc. A new crown wheel and pinion was designed and fitted, and the car now boasts a 3.21:1 final drive ratio giving it long legs on the motorway and also around country lanes without the need for an overdrive.



Le train avant fut démonté et on en remplaça les pivots et les bagues. Les fusées furent soumises à une recherche de criques et jugées saines. On monta de nouveaux roulements de roues et de nouveaux joints en feutre, etc. L'extérieur de jante et les rayons de deux des roues d'origine durent être restaurés, puis on lança la fabrication de quatre roues neuves. La colonne de direction, après démontage, fut jugée en excellent état et remontée avec de nouveaux roulements. Le servofrein, également démonté, montra qu'il nécessitait le remplacement du joint en cuir et de la rondelle cuivre inférieure. Tous les composants furent nettoyés et le servo fut rénové.

A la suite de cette restauration, le propriétaire de la Bentley put l'apprécier lors de nombreux voyages, entre autres au Mans où elle put se dégourdir les pattes et où elle se comporta de façon impeccable. Elle participa au concours du BDC (Bentley Drivers Club) en 2011 et 2012 ainsi qu'au concours du Château d'O, dans le Nord de la France, en 2014 ; elle fut également assidue aux rassemblements du BDC à Silverstone. Après avoir intensément profité de sa Bentley, l'actuel propriétaire a décidé qu'elle devait changer de dépositaire, d'où sa décision de la mettre en vente. Cette magnifique 8 litres est proposée avec un certificat d'immatriculation V5C ; elle sera à coup sûr la bienvenue lors des nombreuses manifestations prévues en 2019 pour le 100e anniversaire de Bentley.

€800,000 - 1,000,000

The front axle was stripped and new kingpins and bushes fitted. Stub axles were crack-tested and found to be sound. New wheel bearings and felt washers, etc were installed. Two original wheels were restored with new outer rims and spokes, then four new wheels were commissioned and built. Found to be in excellent condition, the steering column was dismantled and rebuilt with all new bearings. The brake servo too was dismantled and found to require a new leather seal and brass fingered disc underneath. All components were cleaned and the servo overhauled.

Following the restoration's completion, the Bentley's owner enjoyed numerous trips, including to Le Mans where the car was able to stretch its legs, behaving impeccably with no problems. A previous participant of the BDC Concours (2011 & 2012) plus the Chateau d'O Concours in Northern France (2014), and a familiar visitor to many a BDC Silverstone Race Meeting. Having enjoyed the Bentley tremendously the current owner has decided that the car should pass to a new custodian, hence the decision to sell. Offered with a UK V5C registration Certificate, this magnificent 8-Litre would surely be welcome at any of the numerous celebrations planned for Bentley's 100th Anniversary in 2019.



124

The Ex-Ayrton Senna - sensational Monaco Grand Prix debut - Ex-Stefan Johansson

1984 TOLEMAN-HART TG184 FORMULA 1 RACING SINGLE-SEATER

Chassis no. TG 184-02



- Ayrton Senna's Monaco Grand Prix debut car - in which he nearly won...
- The most successful chassis of Ayrton Senna's Formula 1 debut season
- Ayrton Senna's highest points-scoring car of 1984
- Ayrton Senna's first Formula 1 podium finishes were achieved in TG184-02 offered here
- For ten years ex-works TG184-02 was owned by Senna's Formula 1 team-mate, Stefan Johansson



1 (Main)
Riding the kerbs, saving inches and split seconds at every opportunity - Ayrton Senna first really hit the Formula 1 headlines in his slimline, twin-rear-winged Toleman-Hart TG184 chassis '02' during the 1984 Monaco Grand Prix.
© GPL

2
Neat, sleek and quick - Senna cornering at Monaco 1984 in Toleman-Hart TG184 '02'. © GPL

3
Cinched tailor-tight into the craftsman-matched cockpit of his Toleman-Hart TG184 chassis '02' - the great Ayrton Senna learns his way around Monte Carlo during practice for the 1984 Monaco Grand Prix - his first experience of the great race he would win no fewer than six times...
© GPL





**LAST LAPS OF THE AMAZING
MONACO GRAND PRIX 1984,
LIVE BBC COMMENTARY ►**

Commentary by James Hunt
and Murray Walker.

Nous avons chez Bonhams le privilège d'offrir non seulement la dernière voiture du légendaire Ayrton Senna au Grand Prix de Monaco – voir Lot n° 119 – mais également sa toute première, cette Toleman-Hart TG184 châssis n° « 02 ». C'est la voiture au volant de laquelle le talentueux Brésilien s'imposa définitivement sur la scène de la F1 en poursuivant l'homme de tête du GP de Monaco, Alain Prost, malgré des ennuis de frein dans des conditions trop compliquées par la pluie battante pour défier efficacement le leader de la course. C'était seulement sa sixième course en F1, mais Senna se rapprochait si vite qu'il apparut inévitable qu'il finît par trouver le moyen de dépasser la McLaren-TAG Turbo de la star française et potentiellement, de gagner à Monaco dès sa première saison en Formule 1.

Mais ce à quoi l'on assista contribua peut-être à établir la future rivalité personnelle – et tout aussi légendaire – du brillant Brésilien avec Prost lorsqu'ils devinrent coéquipiers dans l'écurie McLaren à la fin des années 1980, échangeant entre eux le titre de Champion du Monde des Pilotes de F1.

Le jour de la course de Monaco en 1984, les conditions atmosphériques locales étaient si mauvaises qu'il parut impossible de disputer la totalité des 76 tours sans dépasser la durée maximale de deux heures fixée par la FIA. Dans sa Toleman-Hart 1, 5 litres 4 cylindres de 600 ch, Senna poursuivit la McLaren-TAG Turbo MP4/2 d'Alain Prost plus puissante qui menait. Le versatile nouveau venu remontait sur le champion français à la cadence impensable de 3 secondes au tour.

Here we at BONHAMS are privileged to offer not only the legendary Ayrton Senna's last Monaco Grand Prix car – see Lot 119 – but also his very first – this 1984 Toleman-Hart TG184, chassis number '02'. This is the car in which the brilliant Brazilian really exploded onto the Formula 1 scene, hunting down Monaco Grand Prix race leader Alain Prost – troubled by braking problems in atrociously wet, rain-soaked conditions, to challenge strongly for the race lead. It was only his sixth Formula 1 drive but Senna was closing so fast it seemed inevitable that he would somehow find a way past the French superstar's leading McLaren-TAG Turbo and potentially win at Monaco in his first Formula 1 season.

However, what then transpired contributed perhaps to the brilliant Brazilian's future – and equally legendary – personal feud with Prost when they became team-mates together at McLaren in the later 1980s – trading the Formula 1 Driver's World Champion title to-and-fro between them.

On Monaco Grand Prix race day in 1984 the local weather conditions were so appalling that it became obvious the event could not run its full distance of 76 laps without exceeding the FIA's strict two-hour duration limit. In his 1½-litre, 4-cylinder, 600bhp Toleman-Hart, Senna was chasing-down race leader Alain Prost's more powerful McLaren-TAG Turbo MP4/2. The mercurial Brazilian new boy was catching the established French superstar at the staggering rate of 3 seconds per lap.



4

While practice and qualifying at Monaco 1984, saw bright and sunny weather it would be a different story on race day.
© GPL



Ayrton Senna, dans cette même Toleman-Hart, avait pris le départ en neuvième position. Il avait ensuite bataillé et forcé le passage pour arriver à la deuxième position et resserrer l'écart avec Prost à 7 secondes à peine – et se rapprochait toujours plus vite – lorsque le directeur de course Jacky Ickx (ancien pilote belge de F1) et le secrétaire de l'Automobile-Club de Monaco, Michel Boeri, sortirent simultanément et contradictoirement le drapeau rouge et le drapeau à damier en mettant trop tôt – nombreux furent ceux qui le pensèrent – un terme à la course après 31 tours seulement. Prost fut donc déclaré vainqueur devant Senna avec un écart de 7,446 secondes.

En réalité, lorsque les deux drapeaux, rouge et à damier, furent agités, quand les pilotes terminaient leur 32e tour, Prost avait ralenti et il hésita juste avant la ligne et Senna passa en saluant joyeusement persuadé qu'il venait de remporter son premier GP en Championnat du Monde – et à Monaco, le circuit le plus prestigieux...

En fait, comme il est d'usage en Formule 1, le résultat de la course doit être déclaré en fonction des positions occupées à la fin du tour complet précédent si bien que Prost fut confirmé comme vainqueur après 31 tours officiellement contrôlés devant Senna, deuxième dans sa Toleman-Hart TG184 châssis 02 offerte aujourd'hui.

Or, s'il semble ne faire aucun doute que Senna aurait fini par ravir le commandement de la course à Prost après un ou deux tours, il n'est pas sûr que sa voiture aurait continué à fonctionner. Ses mécaniciens de l'équipe Toleman déclarèrent après la course que sa suspension avait été endommagée et qu'elle aurait certainement lâché peu après l'arrêt inattendu du Grand Prix. L'histoire du sport s'écrit toujours dans ce genre de détail ...

Ayrton Senna, in this very Toleman-Hart, had started the race in ninth place. He had then splashed and plumed his way up through the field to establish himself in second place, and he had closed the gap behind Prost to barely 7 seconds – and closing at an accelerating rate – when race director Jacky Ickx (the Belgian former Formula 1 driver) and Monaco Automobile Club secretary Michel Boeri controversially had both the red flag and the chequered flag shown simultaneously, bringing the race to what many considered to be a premature end, after only 31 laps. Prost therefore took the win from new boy Senna, the margin of victory being 7.446 seconds.

In fact, when the red and chequered flags were both shown as the drivers reached the end of lap 32, Prost had slowed and hesitated just short of the finish line and Senna swept by, waving ecstatically, convinced that in the car offered here he had just won his first World Championship-qualifying Grand Prix – and at Monaco – the most glamorous venue of them all...

In fact, as was customary in Formula 1, the race results would be declared as the positions pertaining at the end of the last previous uninterrupted lap, and so Prost was confirmed as the winner after 31 officially recognised laps, with Senna second in this Toleman-Hart TG184 chassis '02 now offered here.

However, while it seems almost certain that Senna would have wrested the race lead from Alain Prost after just one or two more laps, it is doubtful that his car could then have survived much longer. His Toleman team mechanics reported post-race that its suspension had suffered damage and would likely have soon failed after the Grand Prix had been so abruptly abandoned. By such slender margins is sporting history written...



Avec beaucoup de prescience, au cours des derniers tours du GP de Monaco, le Champion du Monde de F1 1976 et commentateur de BBC Television, James Hunt, annonça la prochaine affirmation de Senna sur la scène de la F1. Il dit à l'antenne : « Je pense que nous assistons à l'arrivée d'Ayrton Senna, pilote d'un extraordinaire talent, en Grand Prix... »

Il voyait juste. Non seulement Senna allait devenir Champion du Monde des Pilotes de F1 en 1988, 1990 et 1991, mais il allait remporter le Grand Prix de Monaco six fois – un record – en 1987 puis cinq fois consécutives de 1989 à 1993. Le Lot 118 de cette vente est sa dernière McLaren-Ford gagnante de 1993.

La Toleman-Hart TG184 pilotée par Senna au cours de la saison 1984 fut conçue par Rory Byrne et Pat Symonds et, au moment de cette course stupéfiante d'Ayrton à Monaco, ce châssis particulier venait d'accomplir ses tout débuts au GP de France à Dijon-Prenois où il avait dû abandonner sur casse du turbo du moteur Hart à quatre cylindres en ligne équipant cette fine voiture. Confirmant son potentiel annonciateur de futurs exploits, la suite de la saison 1984 de Senna dans la Toleman-Hart ajouta à son premier podium de Monaco deux troisièmes places aux GP de Grande-Bretagne et du Portugal.

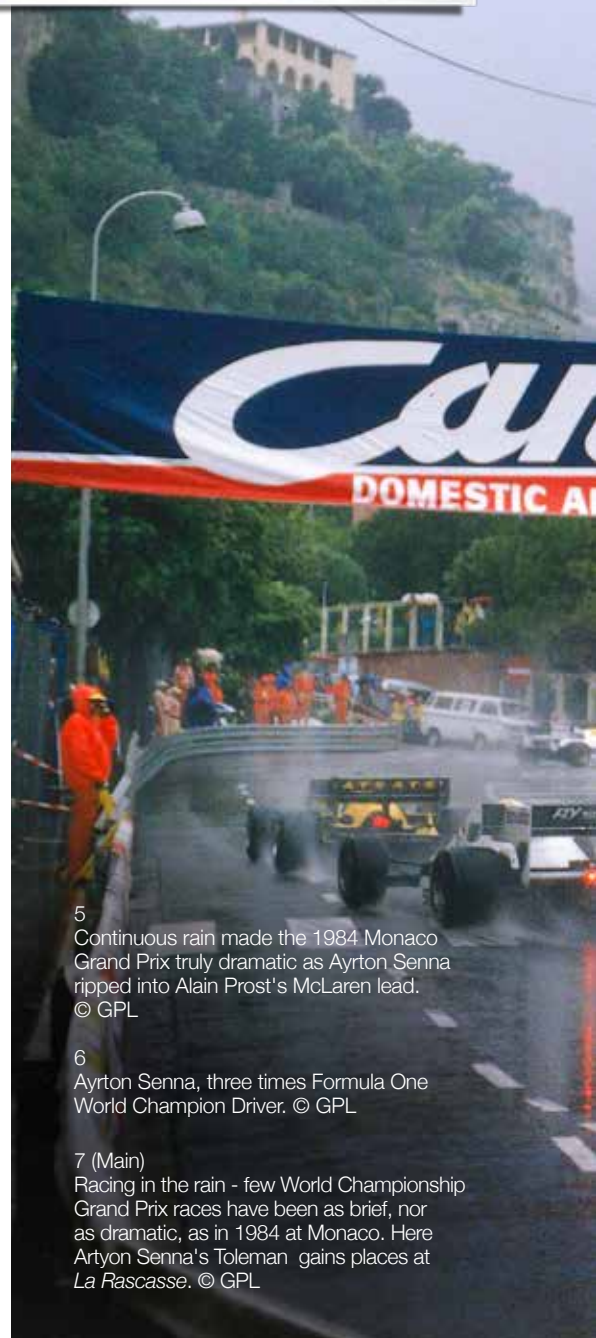
Il allait piloter cette même Toleman-Hart TG184 châssis 02 aux GP du Canada, de Detroit, de Dallas et de Grande-Bretagne – terminant 7e à Montréal – avec un accident à Detroit et une rupture de transmission à Dallas, avant de décrocher une belle troisième place lors de sa dernière apparition dans cette même voiture au GP de Grande-Bretagne à Brands Hatch dont un compte-rendu salua ce succès avec ces mots : « Troisième, Senna, la brillante nouvelle étoile filante de la constellation Formule 1... » - et pilote vedette de cette Toleman-Hart extraordinairement bien conservée et historique.

Most presciently, during the closing stages of the 1984 Monaco Grand Prix, 1976 Formula 1 World Champion Driver and BBC TV commentator James Hunt, announced the true emergence of Senna upon the Formula 1 scene. He declared on air: "I think we are watching the arrival of Ayrton Senna as a truly outstanding talent in Grand Prix racing..."

He was not wrong. Not only would Senna go on to win the Formula 1 Drivers' World Championship titles in 1988, 1990 and 1991 - he would also win the Monaco Grand Prix itself a record six times; in 1987, then for five consecutive years from 1989 to 1993 inclusive. Lot 118 in this Sale is his final, record-breaking, winning McLaren-Ford from 1993.

The Toleman-Hart TG184 which Senna campaigned that season of 1984 was designed by Rory Byrne and Pat Symonds, and at the time of Ayrton's stupendous Monaco drive, this particular chassis was still fresh from its debut as-new in the preceding French GP at Dijon-Prenois, from which he had been forced to retire due to turbocharger failure on the slimline car's 4-cylinder in-line Hart power unit. Emphasising his potential for future greatness, Senna's subsequent 1984 season in the Toleman-Hart saw him add to his maiden podium placing at Monaco with third-place finishes in both that year's British and Portuguese Grands Prix.

He would drive this particular Toleman-Hart TG184 – chassis '02 – in that year's Canadian, Detroit, Dallas and British Grand Prix races – finishing 7th in Montreal – then crashing in Detroit - retiring with a driveshaft failure in Dallas – before finishing a fine third in his final appearance in this individual Grand Prix car in the British event at Brands Hatch, where one report greeted his success with the line "Third, Senna, the brilliant new shooting star in the Formula 1 constellation..." – and the star driver of this sparkingly well-preserved and historic Toleman-Hart.



5 Continuous rain made the 1984 Monaco Grand Prix truly dramatic as Ayrton Senna ripped into Alain Prost's McLaren lead. © GPL

6 Ayrton Senna, three times Formula One World Champion Driver. © GPL

7 (Main) Racing in the rain - few World Championship Grand Prix races have been as brief, nor as dramatic, as in 1984 at Monaco. Here Ayrton Senna's Toleman gains places at La Rascasse. © GPL

"I think we are watching the arrival of Ayrton Senna as a truly outstanding talent in Grand Prix racing..."

- James Hunt, 1976
Formula 1 World Champion Driver



Plus tard au cours de cette saison de F1 1984, le châssis 02 servit de mulet à l'équipe Toleman à Hockenheim, à l'Osterreichring, à Zandvoort et à Monza où il fut réellement piloté dans le GP d'Italie par le coéquipier suédois de Senna, Stefan Johansson, qui rajouta à ses méritoires succès en Grand Prix une quatrième place absolue, battu seulement par la McLaren TAG Turbo MP4/2 de Niki Lauda, la Ferrari 126 C4 de Michele Alboreto, deuxième, et l'Alfa Romeo 184 T de Riccardo Patrese, troisième.

Le très compétent Stefan Johansson la conduisit ensuite au GP d'Europe au Nürburgring en Allemagne et au GP du Portugal à Estoril. Au Nürburgring, Johansson fut contraint à l'abandon suite à une surchauffe, tandis qu'au Portugal il arriva 11e après avoir occupé la sixième place absolue en devançant la McLaren-TAG Turbo MP4/2 de Niki Lauda.

Une certaine idée de la véritable classe de la Toleman-Hart TG184, insuffisamment financée pour vaincre dans l'univers contemporain des Grands Prix, est donnée par ce passage de la publication annuelle Autocourse traitant de la saison 1984 et, dans ce cas précis, décrivant l'action lors de ce GP du Portugal : « Niki allait devoir surveiller son intérieur à chaque virage tout au long du circuit alors qu'il mesurait la possibilité de sauter Johansson, mais le Suédois pilotait brillamment sans provoquer la moindre glissade qui aurait permis à Niki de glisser sa McLaren sur son flanc.

« Je ne pouvais tout simplement pas croire la vitesse de cette Toleman en ligne droite », dit Niki Lauda après coup. « J'ai remonté la pression du turbo bien au-dessus de celle des qualifications et j'ai pris l'extérieur dans un gauche piégeux...en revenant devant lui j'ai lui ai frotté le nez, ce qui était un peu regrettable...

« Stefan qui s'était demandé pourquoi diable Lauda qui lui avait marché sur les talons tout après tour n'avait fait – de son point de vue – aucune tentative sérieuse pour le passer partagea l'avis de Niki. « Regrettable ? J'étais livide », avoua-t-il après la course. Cette touchette signifie que Johansson manqua le meilleur des deux tours qu'il passa au stand pour faire remplacer son aileron avant. En revenant en course, il signa le troisième meilleur tour en course derrière les deux McLaren-TAG Turbo officielles. Il est sûr qu'il aurait autrement été quatrième... » derrière son coéquipier chez Toleman, Senna... qui finit troisième dans la sister car, la Toleman-Hart TG184 châssis n° 05.

Later in that 1984 Formula 1 season, chassis '02 served the Toleman team as spare car at Hockenheim, the Osterreichring, Zandvoort and Monza where it was actually driven in the Italian Grand Prix by Senna's Swedish team-mate Stefan Johansson to add to its entirely meritorious Grand Prix laurels by finishing fourth overall, headed only by winner Niki Lauda's McLaren-TAG Turbo MP4/2, Michele Alboreto's second-placed Ferrari 126C4 and Riccardo Patrese's Alfa Romeo 184T third.

The extremely capable Stefan Johansson then raced this car again in both the European Grand Prix at the Nurburgring in Germany, and in the Portuguese Grand Prix at Estoril. At the Nurburgring Johansson was forced into retirement by overheating, while in Portugal he finished 11th after running as high as 6th place overall and ahead of Niki Lauda's McLaren-TAG Turbo MP4/2.

Some measure of the low-budget, underdog, Toleman-Hart TG184's true class within the contemporary Grand Prix field is offered by this passage from the annual 'Autocourse' covering the 1984 season and in this case describing action during that Portuguese Grand Prix: "Niki was having a look down the inside of just about every corner all the way round the circuit as he weighed up the possibility of passing Johansson, but the Swede was driving brilliantly, making not the smallest slip which would allow Niki to get his McLaren alongside.

" 'I simply couldn't believe the speed of that Toleman on the straight', said Niki afterwards, 'I eventually had to wind my boost up to well beyond qualifying level and go down the outside of him into a tricky left-hander...as I came across in front of him I tagged his nose which was a bit unfortunate....'

"Stefan who had been wondering why the hell Lauda had been sitting on his tail for lap after lap, not making – in his view – any serious effort to come past, shared Niki's view of the situation. 'Unfortunate? I was livid', he grinned at the end of the race. This slight contact meant that Johansson lost the best part of two laps in the pits having the nose wing replaced. On his return to the fray he set the third fastest lap of the race, behind the two works McLaren-TAG Turbo cars. For certain he would otherwise have been fourth..." behind Toleman team-mate Senna...who finished third in the sister car, Toleman-Hart TG184 chassis number '05.



8. Ayrton Senna flailing out of Monte Carlo's Casino Square in his Formula 1 Toleman-Hart TG184 chassis '02' - striving for the lead of the 1984 Monaco Grand Prix, and doing what he did best - finding grip where others found none. © GPL



Le Groupe Toleman – dirigé par l'homme d'affaires, passionné de course automobile et parfois concurrent, Ted Toleman – avait été impliqué dans diverses disciplines sportives dans les années 1970 avant d'aborder la Formule Ford 2000 en 1977. La première activité de Toleman avait été la gestion d'une importante flotte de porte-voitures pour la livraison de véhicules neufs provenant des constructeurs britanniques vers les ports et les distributeurs.

En 1978, les intérêts grandissants du Groupe Toleman dans le domaine de la compétition firent recruter le pilote Rad Dougall sur March F2 et c'est pendant cette même saison que la firme engagea le talentueux jeune ingénieur sud-africain Rory Byrne, ex-Royal Racing. Mais tout au long de la saison 1979, l'écurie Toleman engagea des Ralt pour Dougall et Brian Henton – qui finit deuxième dans le Championnat de F2, Dougall prenant la 5e place.

La première voiture portant la marque Toleman apparut en 1980 : le type TG280 de Formule 2 conçu par Byrne et construite par John Gentry. Propulsées par des moteurs Hart à quatre cylindres et chaussées de pneus Pirelli, les voitures dominèrent la Formule 2 en 1980 avec les pilotes Brian Henton et Derek Warwick qui finirent 1e et 2e du Championnat. Ces succès encouragèrent Ted Toleman et le directeur de l'écurie, Alex Hawkrige à annoncer l'arrivée de leur équipe en Formule 1.

The Toleman Group – headed by successful businessman, motor racing enthusiast and sometime competitor Ted Toleman – had been involved in various forms of racing through the 1970s before moving into Formula Ford 2000 in 1977. Toleman's primary business provided a huge fleet of car transporters delivering new stock from British motor industry factories to docks and distributors.

In 1978 the Toleman Group's growing racing interests entered driver Rad Dougall in a Formula 2 March, and it was during that season that the company hired the services of multi-talented young South African design engineer Rory Byrne, ex-Royal Racing. But through 1979 the Toleman team ran Ralt cars for Dougall and Brian Henton – who took second place in the year's Formula 2 Championship, while Dougall placed fifth.

In 1980 the first Toleman-titled racing car emerged - the Formula 2 TG280 model, designed by Byrne and engineered by John Gentry. Powered by a Hart 4-cylinder engine and running on Pirelli tires, the cars dominated 1980 Formula 2 racing with team drivers Brian Henton and Derek Warwick finishing 1-2 in the Championship. This success then encouraged Ted Toleman and team director Alex Hawkrige to announce that the team would be entering Formula 1...



Après avoir envisagé un moteur Lancia suralimenté, l'équipe décida de rester fidèle au constructeur de moteurs britannique Brian Hart. Les pilotes officiels seraient Brian Henton et Derek Warwick. La Toleman TG181 conçue par Rory Byrne apparut en 1981. L'écurie reçut son baptême du feu alors que Henton et Warwick manquaient leur qualification dans toutes les courses jusqu'à ce que Henton perce à Monza en septembre. Derek Warwick se qualifia pour la dernière manche de l'année à Las Vegas. En 1982, la TG181 révisée fut engagée pour Warwick et le pilote italien Teo Fabi jusqu'au mois d'août lorsque la première Toleman 183 à coque en carbone fut prête. Bien qu'ayant couru seulement deux fois en 1982, Warwick réalisa le meilleur tour au GP de Hollande à Zandvoort.

La Toleman TG183 B de 1983 apparut alors comme une machine bien plus efficace et avec le soutien financier du fabricant d'appareils ménagers Candy, du constructeur de camions Magirus et des Huille BP, les machines furent pilotées par Derek Warwick et Bruno Giacomelli. Warwick marqua les premiers points en championnat pour Toleman en terminant quatrième au GP de Hollande avant de marquer lors des trois manches suivantes, en Italie, au GP d'Europe et en Afrique du Sud. L'écurie Toleman se classa neuvième au Championnat du Monde des Constructeurs de F1.

Ces succès catapultèrent Warwick dans la grande équipe Renault officielle pour 1984 tandis que Toleman signait avec la nouvelle étoile montante Ayrton Senna et le champion motocycliste vénézuélien Johnny Cecotto pour la nouvelle saison. Avec le soutien des sponsors Segafredo et Magirus, Ayrton Senna assura le premier podium de l'équipe avec ses exploits au GP de Monaco et termina troisième du GP de Grande-Bretagne à Brands Hatch. Malheureusement, ce même week-end, son coéquipier Cecotto fut gravement blessé lors d'un accident aux essais et l'équipe n'engagea qu'une voiture pour Senna dans les GP d'Allemagne, d'Autriche et de Hollande.

After considering a turbocharged engine from Lancia, the team decided to remain faithful to British engine builder Brian Hart. Team drivers would be Brian Henton and Derek Warwick. The Rory Byrne-designed Toleman TG181 appeared in 1981. The team received a baptism of fire, as Henton and Warwick failed to qualify to start on raceday in all events entered until Henton finally made the cut at Monza in September. Derek Warwick qualified in the last race of the year at Las Vegas. In 1982 upgraded TG181s were run for Warwick and Italian driver Teo Fabi until that August when the first carbon-composite chassised Toleman TG183 was ready. While deployed only twice in 1982 Warwick set fastest race lap in the Dutch Grand Prix at Zandvoort.

The Toleman TG183B for 1983 was then a much more effective design, and with sponsorship from domestic appliance manufacturer Candy, truck maker Magirus and BP Oil the machines were driven by Derek Warwick and Bruno Giacomelli. Warwick scored Toleman's first World Championship points by finishing fourth in the year's Dutch Grand Prix before scoring in all three of the subsequent qualifying rounds, in Italy, the European GP at Brands Hatch and in South Africa. The Toleman team took ninth place in the year's Formula 1 Constructors' Championship.

This success catapulted Warwick into the major Renault works team for 1984 while Toleman signed up new rising star Ayrton Senna and Venezuelan racing motor-cyclist Johnny Cecotto for the new season. Backed by sponsors Segafredo and Magirus, Ayrton Senna achieved the team's first podium finish with his Monaco Grand Prix exploits and finished third in the British Grand Prix at Brands Hatch. Sadly, that weekend saw his team-mate Cecotto badly hurt in a practice crash and the team ran just one car for Senna in the German, Austrian and Dutch GPs.



“As soon as Ayrton was into F1... I regretted that I hadn't taken him especially after that drive in the wet at Monaco in the Toleman. It was obvious from that alone that he was someone very special...”

- Sir Frank Williams





9
Before disappointment dawns having caught Alain Prost just as the red flag was shown Ayrton Senna thought he'd won his first Monaco Grand Prix.
© Getty Images

L'ambitieux Brésilien fut alors suspendu par Toleman pour le GP d'Italie du fait qu'il avait signé chez la rivale Lotus pour 1985 (ignorant son contrat avec Toleman). C'est alors que Stefan Johansson prit le volant et finit quatrième. La seconde Toleman TG184 fut pilotée par Pierluigi Martini aux qualifications, mais il échoua. Le duo Senna/Johansson termina le programme sportif de la saison.

Après la fin de carrière en première ligne de la F1, cette Toleman-Hart TG184 ex Senna au GP de Monaco devint la propriété de son ancien deuxième pilote, Stefan Johansson selon les termes de son contrat. Elle résida alors au cours des dix années suivantes dans sa ville natale de Malmö en Suède avant d'être rachetée en 1994 par un consortium de quatre passionnés britanniques très liés au sport automobile. La voiture fut alors soigneusement restaurée dans sa définition et ses couleurs du GP de Monaco 1984 et elle figura dans l'exposition Ayrton Senna de l'Autosport' International Show et au Festival of Speed de Goodwood. L'histoire particulière de cette voiture – absolument confirmée depuis par des preuves photographiques – a été déjà établie par Alex Hawkrigde du Groupe Toleman Motorsport et, après une inspection détaillée, à la fois par deux anciens employés de Toleman, Pat Symonds et Greg Field, qui déclarèrent la voiture à la fois « très originale » et « incontestablement TG184-02 ». La voiture est ensuite entrée dans la collection du vendeur – un important responsable actuel en Formule 1 – qui n'est que le quatrième propriétaire depuis l'origine (en comptant son constructeur).

Par la suite, Toleman fabriqua elle-même sa première monocoque TG185 pour 1985 lorsque le groupe Benetton signa un accord de financement sur trois ans avec Ted Toleman. Après que l'équipe en difficulté n'eût marqué aucun point cette année-là, elle fut vendue à Benetton pour 1986 et après ...

Cette Toleman-Hart TG184 est donc non seulement la monture du grand Ayrton Senna pour son premier Monaco, mais aussi la première à apporter un podium à la marque britannique. Elle représente aussi l'apogée des réalisations de l'équipe en F1 – une F1 turbo historique tout à fait honorable – et nous recommandons de la prendre en considération avec un maximum d'attention.

€750,000 - 1,000,000

The ambitious Brazilian was then suspended by Toleman from the Italian GP because he had signed a contract with the rival Team Lotus for 1985 (ignoring his Toleman contract). It was then that Stefan Johansson took the drive and finished fourth. The second Toleman TG184 there was driven by Pierluigi Martini in qualifying but he failed to make the cut. The Senna/Johansson duo then completed the year's race programme.

Upon the conclusion of its frontline Formula 1 racing career, this ex-Senna 1984 Monaco GP Toleman-Hart TG184 passed into the ownership of its second former team driver, Stefan Johansson - as part of his contract. It then resided for the following ten years in his home town of Malmö, Sweden, before being acquired from him in 1994 by a consortium of four British enthusiasts with strong motor sporting connections. The car was then sympathetically restored to its 1984 Monaco Grand Prix specification and livery, and featured in both the Ayrton Senna display at the 'Autosport' International Show, and the Goodwood Festival of Speed. The car's individual history - since absolutely confirmed by contemporary photographic evidence - had already been affirmed by Alex Hawkrigde of Toleman Group Motorsport and, upon detailed inspection, by both former Toleman personnel, Pat Symonds and Greg Field who declared the car to be both "highly original" and "undoubtedly TG184-02". The car passed subsequently into the personal collection of the current vendor - a most prominent current Formula 1 executive - who is only its fourth owner from new (including the original constructor)...

Toleman subsequently built its first TG185 in-house monocoque for 1985, when the Benetton group entered a three-year sponsorship agreement with Ted Toleman. After the struggling team scored no points that year the team was sold to Benetton for 1986 and subsequent times.

Consequently, this Toleman-Hart TG184 is not only the great Ayrton Senna's first Monaco Grand Prix mount, and the first to secure a podium finish for the British marque. It also represents the high-tide of the Toleman team's Formula 1 achievement – an historic turbocharged Formula 1 car of true distinction – and we commend it for the closest possible consideration.

1962 CITROEN 2CV SAHARA 4X4

Chassis no. 217

- Sought-after 4x4 2CV variant
- Restored in Italy in 2015
- Twin-engined rarity
- Registered in Italy



L'excentrique 2 CV de Citroën, lancée en 1949, fait partie des grands classiques de la production de série d'après-guerre, tout comme la Coccinelle de Volkswagen, la Mini et la Land Rover. Conçue comme moyen de transport basique dans l'austérité de l'après-guerre, la 2 CV s'est extraite de ses modestes débuts pour devenir une icône privilégiée par les automobilistes soucieux de l'environnement. Même si son moteur refroidi par air, parti de 375 cm³, a fini par atteindre les 602 cm³, ses performances sont restées assez modestes, limitées à un bon 110 km/h, sans que cela perturbe la majorité de ses adeptes pour qui son intérieur spacieux, son toit ouvrant intégral et sa frugalité en essence comptaient beaucoup plus. En 1988, ce fut pour beaucoup un bien triste jour que celui où la dernière 2 CV construite en France sortit de l'usine de Levallois, même si sa production s'est poursuivie au Portugal pendant deux ans.

L'une des plus inhabituelles parmi les nombreuses variantes de 2 CV, et certainement aujourd'hui la plus digne d'être collectionnée, est la 4x4 "Sahara" qui, de façon non conventionnelle, faisait appel à un deuxième moteur pour entraîner le train arrière. Cette ingénieuse façon d'obtenir quatre roues motrices avait déjà été tentée par quelques concessionnaires Citroën et, à la fin des années 1950, la marque décida de mettre en production sa version officielle, qui était avant tout destinée aux dures routes du désert dans les colonies françaises d'Afrique du Nord.

Ranking alongside the Volkswagen Beetle, Mini, and Land Rover as one of the classic mass-produced cars of the post-war era, Citroën's quirky 2CV debuted in 1949. Intended to provide basic transport in a period of post-war austerity, the 2CV outlived its humble beginnings, going on to attain cult status as the favoured car of the environmentally concerned motorist. Although the original 375cc air-cooled flat-twin engine grew eventually to 602cc, the 2CV's performance remained relatively modest at around 110km/h flat-out, not that that concerned the majority of its devotees for whom the roomy interior, full-length sunroof and frugal fuel consumption were of far greater importance. It was a sad day for many when the last French-built 2CV left the Levallois factory in 1988, although production continued in Portugal for two more years.

One of the more unusual of the many 2CV variants, and certainly among the most collectible today, is the four-wheel drive 'Sahara' which, unusually, used a second engine to drive the rear wheels. This ingenious means of providing all-wheel drive had already been tried by some Citroën dealers, and by the end of the 1950s the factory had decided to produce its official version, which was intended mainly for use in the rough desert terrain of France's North African colonies.



Ses premiers prototypes furent montrés à la presse automobile en 1958, et sa production démarra pour de bon en décembre 1960. En plus de son deuxième moteur, la Sahara était dotée d'un soubassement spécial, de suspensions renforcées, de jantes élargies, de deux réservoirs d'essence (derrière les sièges avant) et d'innombrables autres modifications destinées à lui permettre d'affronter les difficultés du terrain et du climat. En 1962, après l'indépendance de l'Algérie, Citroën abandonna l'appellation "Sahara" au profit de "2 CV 4x4". On estime à environ 700 le nombre de voitures produites, sous les deux appellations.

Son vendeur nous informe que cette merveilleuse Citroën 2 CV Sahara a bénéficié d'une restauration complète en 2015, en Italie, et il la donne pour être en excellent état général. Sa teinte grise typique se marie avec un intérieur rayé gris et blanc. La voiture se trouve en Italie depuis de nombreuses années ; elle est immatriculée dans la province de Pérouse (Ombrie) depuis 1975 et, auparavant, était basée à Terni, entre Pérouse et Rome.

Ces 2 CV à deux moteurs sont rarement mises en vente, et cet exemplaire admirablement présenté mérite d'être regardé de près. La voiture est prête pour de prochaines aventures ; elle est proposée avec ses documents d'immatriculation italiens, un certificat de l'ASI et de nombreuses photos de sa restauration.

€80,000 - 120,000

The first prototypes were shown to the motoring press in 1958, with production proper commencing in December 1960. As well as the additional engine, the Sahara featured a special chassis, reinforced suspension, wider wheel rims, twin fuel tanks (beneath the front seats) and countless other modifications to enable the car to cope with difficult terrain and climate. In 1962, following Algeria's independence, Citroën dropped the 'Sahara' name and the car became the '2CV 4x4'. It is estimated that approximately 700 of both designations were built.

The vendor informs us that this delightful Citroën 2CV Sahara was treated to a comprehensive restoration in Italy in 2015, and describes the car as in generally excellent condition. The typical grey livery is complemented by the white and grey striped interior. Resident in Italy for many years, the car has been registered in the province of Perugia in Umbria since 1975 and before then resided in Terni, between Perugia and Rome.

These twin-engined 2CVs rarely come to the market, and this beautifully presented example is worthy of the closest inspection. Ready for its next adventure, the car is offered with Italian registration documents, an ASI certificate, and a quantity of restoration photographs.

126

1988 FERRARI TESTAROSSA COUPÉ

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. ZFFAA17B000077965

- *Delivered new in Italy*
- *Circa 63,000 kilometres recorded*
- *Paintwork and wheels redone 2017*
- *Registered in France*



La Testarossa, cette supercar qui fut le vaisseau amiral de Ferrari, faisait revivre lors de son lancement en 1984 une appellation prestigieuse de la marque italienne. Successeur de la Berlinetta Boxer, la Testarossa en reprit le douze-cylindres à plat de 5,0 litres monté en position centrale, d'une puissance portée à 380 chevaux à 6 300 tr/min grâce à des culasses à quatre soupapes par cylindre. Malgré cette augmentation de puissance, la voiture avait gagné en douceur et en agrément de conduite et offrait une très grande souplesse sur le dernier rapport, pour une vitesse maximale de 290 km/h.

Dessinée par Pininfarina, la Testarossa rivalisait par son aspect avec la Lamborghini Countach ; elle rencontra un vif succès, et ses prises d'air latérales alimentant les radiateurs devinrent l'un des effets de style les plus reconnaissables et les plus copiés de l'époque. Plus large que la 512BB, pour loger des pneus eux-mêmes plus larges, la Testarossa réussissait à allier des efforts de placage aérodynamiques élevés avec une faible résistance à l'avancement, tout cela sans qu'aucun spoiler ou autre artifice ne vint altérer la grâce de sa silhouette. Malgré son augmentation de taille par rapport à la 512BB, la Testarossa avait réussi à être plus légère qu'elle, du fait d'une carrosserie en aluminium (sauf le pavillon et les portes, en acier), ce qui était quelque peu inhabituel sur une Ferrari de série.

Ferrari's flagship model, the Testarossa supercar revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5.0-litre, flat-12 engine, which now boasted a maximum power output raised to 380bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 290km/h.

Rivalling Lamborghini's Countach for presence, the Pininfarina-designed Testarossa succeeded brilliantly, the gill slats feeding air to its side-mounted radiators being one of the modern era's most instantly recognisable – and copied – styling devices. A larger car than the 512BB – the increase in width being necessary to accommodate wider tyres – the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low coefficient of drag, its graceful body being notable for the absence of extraneous spoilers and other such devices. Despite the increase in size over the 512BB, the Testarossa was lighter than its predecessor, the body – its steel doors and roof excepted – being, somewhat unusually for a production Ferrari, of aluminium.



Parmi les notes de luxe présentes dans son habitacle bien équipé, figuraient l'air conditionné, des sièges réglables électriquement, un volant inclinable et beaucoup de cuir. Contrairement à certaines de ses concurrentes, la Testarossa avait peu d'organes de commandes et était assez facile à conduire, ce qui, allié à ses performances exceptionnelles et à son aspect sensationnel, entraîna une forte demande, dès le début et pendant longtemps. La Testarossa reste à ce jour étonnamment sous-évaluée, ce qui lui confère un rapport qualité-prix exceptionnel dans la famille des douze-cylindres Ferrari.

Immatriculée pour la première fois en 1988, cette Testarossa fut livrée neuve à Milan par Crepaldi Auto SpA le 25 juillet 1989. Son propriétaire actuel l'a achetée en février 2017 et l'a fait en partie restaurer. On nous informe que sa peinture et ses roues ont été refaites et sont maintenant en excellent état, et que d'autres détails ont également été traités. Son dossier comporte des factures sur les dix dernières années, dont celles relatives au reconditionnement du système d'injection et des freins, ainsi qu'une facture plus récente de Ferrari Pozzi (Paris) datée de mars 2018, relative à un récent contrôle complet du moteur. La facture de Pozzi dresse également la liste de différents sujets mineurs auxquels il devra être porté attention. La voiture est présentée avec toute sa documentation de bord, deux clés, sa carte grise française et un certificat de contrôle technique en cours de validité. Cette belle Testarossa, dans sa classique livrée rouge avec intérieur en cuir noir, est proposée dans un bon état général.

€80,000 - 100,000
No Reserve

Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather. Unlike some of its rivals, the Testarossa possessed light controls and was relatively easy to drive, factors which, allied to its outstanding performance and stunning looks, contributed to an instant and sustained high level of demand. Today the Testarossa remains surprisingly undervalued, representing exceptional value for money among 12-cylinder Ferraris.

First registered in 1988, this particular Testarossa was delivered new via Crepaldi Auto SpA in Milan, Italy on 25th July 1989. The current owner bought the Ferrari in February 2017, since when it has been partially restored. We are advised that the paintwork and wheels have been redone and are now excellent, while many other smaller details have been attended to also. There are invoices on file dating back ten years, including bills for overhauling the fuel injection system and brakes, plus a more recent bill from Pozzi Ferrari, Paris (dated March 2018) for a recent full inspection of the engine. Pozzi's invoice also lists various minor works that require attention. The car also comes with all manuals/books, two keys, French Carte Grise, and valid Contrôle Technique. Finished in the classic colour combination of red with black leather interior, this beautiful Testarossa is presented in good overall condition.

127

Formerly the property of Roger Trézel

1961 MERCEDES-BENZ 190SL CONVERTIBLE

Chassis no. 121.040-10-020902

- Delivered new to France
- Manual transmission
- Recent partial restoration
- Registered in France





Cette Mercedes-Benz 190 SL a été immatriculée neuve en France le 3 mai 1961 et porte encore la plaque du Garage Royal Élysées (l'importateur de l'époque) et son immatriculation parisienne de 1975. En 1972, la Mercedes appartenait à un directeur de SEB, avant de passer aux mains de son second propriétaire, le champion international de bridge bien connu, M. Roger Trézel, réputé comme l'un des représentants les plus accomplis de ce jeu. Elle fut ensuite vendue (en 1974) à son troisième propriétaire, un connaisseur passionné, qui participa à de nombreux rallyes comme membre de l'Automobile Club de France. L'entretien pendant les dix années qui ont précédé sa récente restauration partielle a été effectué par le spécialiste Mercedes-Benz Etoile Collections de Suresnes, près de Paris.

This Mercedes-Benz 190 SL was registered new in France on 3rd May 1961 and it still carries the plaque of the Garage Royal Élysées (the original importer) and its 1975 Paris registration. In 1972, the Mercedes belonged to a Director of SEB before passing to the second owner and renowned international bridge champion, Mr Roger Trézel, widely recognised as one of the game's most accomplished exponents. It was then sold (in 1974) to the third owner, an enthusiastic car connoisseur, who participated in numerous rallies as a member of the Automobile Club de France. Maintenance for the ten years prior to the recent partial restoration was carried out by the Mercedes-Benz specialist Etoile Collections in Suresnes, Paris.

Incluant une peinture complète sur métal nu dans sa couleur ivoire d'origine, la restauration partielle mentionnée plus haut a été menée entre février 2016 et août 2017. L'intérieur est entièrement d'origine, y compris les sièges de cuir rouge foncé, qui ont été légèrement « Connollisés » récemment et affiche une superbe patine. De nouvelles moquettes et une nouvelle capote ont été installées et l'intérieur est doté d'un autoradio stéréophonique Blaupunkt et d'une petite banquette arrière qui peut accueillir un troisième passager. Suite à sa récente peinture sur métal nu, aux 75% de chromes refaits, aux nouveaux pneus et à une révision complète incluant la reféction des freins. Le vendeur nous informe que la voiture proposée est en excellent état et marche parfaitement bien. Elle est vendue complète avec son jeu de clés original et un couvre-tonneau en toile, et elle possède sa carte grise française.

Including a complete bare-metal re-spray of the body in original Ivory, the aforementioned partial restoration was undertaken between February 2016 and August 2017. The interior is very original including the dark red leather seats, which were lightly Connollised recently and possess a delightful patina. A new set of carpets and new convertible hood have been fitted, while the interior also boasts a Blaupunkt stereo and a small bench seat in the rear that can accommodate a third passenger. Following its recent bare metal repaint together with 75% new chromework, new tyres, full service including brake overhaul. The seller informs us that this car is presented in excellent condition and drives very well. It comes complete with original keys and soft-top tonneau, and has a French Carte Grise.

€80,000 - 120,000
No Reserve

128

1957 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Chassis no. 198-042-7500453

- *Matching numbers (chassis, engine & body)*
- *Restored by marque specialists HK Engineering in 2007*
- *Present ownership for 11 years*
- *Believed genuine 79,000 miles from new*



Créée pour inaugurer le retour de Mercedes à la compétition après la guerre, la 300 SL fit ses débuts à la Mille Miglia 1952 où elle termina aux deuxième et quatrième places au général. Suivirent des victoires à la Course Panaméricaine et au Mans et la 300 SL fut sur le pont d'entrer dans la légende du sport automobile. Max Hoffman, importateur Mercedes-Benz pour l'Amérique du Nord, estimait qu'il existait un marché pour une version de route et il réussit à convaincre l'usine que le succès était promis à cette voiture.

Les premières machines de course étaient découvertes, mais avant la fin de la saison 1952 le très spécifique Coupé à portes « papillon » avait fait son apparition. Des seuils de porte inhabituellement hauts étaient la caractéristique du châssis multitubulaire en treillis et si l'accès à bord ne posait pas de problème sur une voiture ouverte, l'adoption d'une carrosserie de coupé imposa une solution innovatrice – d'où les portes ouvrant vers le haut.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Max Hoffman, the Mercedes-Benz importer for North America, believed there would be a market for a road-going version and managed to convince the factory that such a car would be a success.

The first racers were open-topped but before the '52 season's end the distinctive gull-wing doored Coupé had appeared. Unusually high sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the adoption of coupé bodywork required innovative thinking - hence the gull-wing doors.





Lancée en 1954, la 300 SL de production qui conservait le châssis en treillis du racer était propulsée par un six-cylindres en ligne à 1 ACT incliné sur le côté à 45 degrés pour pouvoir abaisser la ligne du capot et améliorer l'aérodynamique. Équipé d'un système d'injection directe innovateur, ce moteur à la pointe du progrès donnait 215 ch à 5 800 tr/min. Une boîte à quatre rapports transmettait le couple à un pont arrière à couple conique hypoloïde. Les quatre roues étaient indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant avec des demi-arbres oscillants (essieu brisé) et des ressorts hélicoïdaux à l'arrière.

Essayée par le très sérieux magazine américain Road & Track en 1955, la 300 SL accélérât de 0 à 96 km/h en 7,4 secondes et atteignait en pointe 224 km/h : des valeurs exceptionnelles à l'époque. Elle fut probablement la première supercar au monde. Depuis longtemps s'attendant à ce que la 300 SL soit presque décevante, R&T fut enchanté de constater que la nouvelle voiture était « bien au-delà de nos attentes les plus folles. En réalité, nous pouvons affirmer sans nous tromper que, selon nous, la 300 SL coupé est la forme la plus élaborée de la voiture de sport en général. Elle combine les caractéristiques les plus désirables dans un ensemble profilé que nous n'avions jamais imaginé ni même espéré. Performante? Elle accélère de 0 à 160 km/h en 17 secondes seulement. Polyvalente? Une 300 SL de série peut figurer très honorablement dans n'importe quelle épreuve pour voitures de sport. Mais la voiture est docile et facile à conduire en circulation normale. Confortable? La 300 SL fermée est la plus confortable (et sûre) des routières rapides d'aujourd'hui ». Son héritage sportif mis à part, la 300 SL était et demeure une automobile très pratique aussi civilisée en ville que passionnante sur la route.

Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis of the racer and was powered by a 2,996cc, overhead-camshaft, inline six canted at 45 degrees to achieve a lower, more aerodynamic bonnet line. Using innovative direct fuel injection, this state-of-the-art power unit produced 215bhp at 5,800rpm. A four-speed gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.

Tested by the highly respected American magazine Road & Track in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph: outstanding figures for its day. It was, arguably, the world's first supercar. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300 SL coupé is the ultimate in an all-round sports car. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible. Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300SL can make a very acceptable showing in any type of sports car competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.' Its racing parentage notwithstanding, the 300SL was and remains a thoroughly practical automobile, as civilised in city driving as it is exhilarating on the highway.



À l'évidence, la 300 SL Coupé serait difficile à égaler, mais la version Roadster, introduite trois ans après seulement, réussit à faire mieux que sa cousine fermée déjà exemplaire en matière de comportement routier. Construite avec des portes conventionnelles, la 300 SL Roadster exposée pour la première fois au Salon de Genève de mai 1957 connut un succès immédiat auprès de la « jet set » des années 1950, souverains, vedettes et célébrités diverses. La production d'une 300 SL ouverte entraîna la modification de l'habitacle où le treillis fut redessiné pour abaisser les seuils et améliorer l'accès. En même temps, la suspension arrière fut révisée afin d'incorporer un demi-essieu à axe-pivot surbaissé. Les freins à disque furent généralisés à partir de mars 1961, tandis qu'en fin de production, une petite série de Roadster reçut un bloc en alliage léger.

Le comportement neutre de la direction du Roadster fut très apprécié par Road & Track dans son essai de 1958. « Avec la suspension à pivot surbaissé et des pneus plus adhérents, la voiture se comporte très bien en toutes conditions. C'est un progrès considérable par rapport aux versions fermées qui avaient tendance à survirer violemment en cas de survitesse. » Un temps de 0 à 96 km/h de 7 secondes et une vitesse maximale de 210 km/h furent mesurés, faisant de la 300 SL Roadster une des décapotables les plus rapides de son temps. R&T conclut : « Il ne fait aucun doute que la 300 SL Roadster est une grande voiture de sport à double vocation, également à l'aise en circulation urbaine et sur route comme sur un circuit. » Des mots toujours valables aujourd'hui.

Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Built with conventional doors, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and was an immediate hit with the 1950s 'jet set' of royalty, actors, and socialites. The production of an open 300SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles. Disc brakes were standardised from March 1961, while towards the end of production a small batch of Roadsters was completed with an aluminium cylinder block.

The Roadster's neutral steering characteristics received fulsome praise from Road & Track in its 1958 road test. 'With the low-pivot rear suspension and more adhesive tyres, the car handles beautifully under all conditions. This is a tremendous improvement over the hardtop models, which had a tendency to oversteer rather violently if pressed too hard.' A 0-60mph time of 7.0 seconds and a top speed of 130mph were recorded, making the 300 SL Roadster one of the fastest convertibles of its time. R&T concluded: 'There is no doubt that the 300 SL roadster is a truly great dual-purpose sports car, equally at home in traffic and the open road, or on the track,' words that remain equally true today.



La 300 SL Roadster se vendit bien pour une voiture plus chère qu'une Ferrari 250 GT Spyder California. Elle survécut plusieurs années à la 300 SL Coupé dont la production cessa en 1957. La production du Roadster fut arrêtée en 1963 sur un total de 1 858 voitures. C'est aujourd'hui un modèle aussi rare que recherché.

Construite en novembre 1957, la 300 SL roadster offerte ici a été expédiée à la Studebaker Packard Corporation, firme importatrice de Mercedes-Benz aux Etats-Unis. La voiture était initialement peinte en Ivoire avec intérieur en cuir rouge, tandis que les désirables roues chromées (datant de 1959) ont dû être montées deux ans après la livraison. Le premier propriétaire était un certain Drewan Meyer qui aurait conservé la voiture un temps assez long (la voiture resta inconnue du Registre 300 SL jusqu'aux années 1990).

En 1993, la 300 SL était la propriété de M. L. Graf puis de Marc Wilcox (toujours aux USA). La voiture arriva en Europe au milieu des années 2000 et en 2004, le Registre 300 SL mentionna qu'elle affichait 110 000 km au compteur et qu'elle était toujours de couleur blanche.

En 2007, la Mercedes fut totalement restaurée au plus haut niveau de qualité par les spécialistes de la 300 SL, HK Engineering, qui installèrent des éclairages aux normes européennes et changèrent la couleur pour le gris-argent.

The 300 SL Roadster sold well for a car that cost more than a Ferrari 250 GT California Spyder, and would out-live the 300 SL Coupé, which ceased production in 1957, by several years. Roadster production ceased in 1963 after 1,858 cars had been built, and today the model is both rare and highly sought after.

Built in November 1957, the iconic 300 SL roadster offered here was shipped to Mercedes-Benz importers Studebaker Packard Corporation in the USA. The car was originally finished in Ivory with red leather interior, while the desirable chromed wheels (dating from 1959) must have been fitted two years after delivery. The first owner was one Drewan Meyer, who it is assumed kept the Mercedes for quite some time (the car was unknown to the 300 SL Registry until the 1990s).

In 1993 the 300 SL was owned by a Mr L Graf and later by Marc Wilcox (still in the USA). The car moved to Europe in the mid-2000s, and in 2004 the 300 SL Registry reported that it had 69,000 miles on the odometer and was still white in colour.

In 2007, the Mercedes was fully restored to the highest standards by 300 SL specialists, HK Engineering, in the process of which the lights were converted to European specifications and the colour scheme changed to silver-grey.



L'intérieur avait déjà été regarni dans l'actuel cuir bleu foncé qui est la matière correcte non perforée pour l'année 1957, peut-être d'un ancien stock neuf. Il a acquis une très belle patine et se présente en excellent état comme les tapis et la capote.

L'actuel propriétaire acheta la 300 SL à HK Engineering pour l'intégrer à sa collection bien qu'il l'ait très peu conduite, préférant la conserver dans son remarquable état. En avril 2018, elle fut examinée et approuvée par le spécialiste de la marque Ben Valkenburg qui la décrit ainsi : « Un excellent exemplaire d'origine qui doit avoir subi un léger accident à l'avant gauche, conservant un calandre d'origine, les pare-chocs, quatre roues d'origine datées d'avril 1959, etc. Elle est en superbe état après une restauration professionnelle étalée sur plus de 10 ans avec un très bel intérieur garni d'un cuir conforme à l'origine (probablement un ancien stock neuf) et avec un kilométrage estimé authentique de 126 000 km. » Le rapport de M. Valkenburg figure au dossier et la voiture est accompagnée d'une copie de la fiche de fabrication de Mercedes-Benz et de ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas.

Magnifique exemplaire de l'emblématique 300 SL version Roadster, c'est une automobile hautement désirable susceptible d'être aussi une passionnante et très pratique compagne de route. En vérité, il n'existe pas de meilleur moyen de se rendre à une manifestation historique, d'y participer et de rentrer à la maison.

€950,000 - 1,150,000

The interior had already been re-trimmed in the current dark blue leather, which is the original non-perforated smooth leather correct for the year 1957, possibly original 'New-old stock' material. It has acquired a wonderful patina and remains in excellent condition, as do the carpets and soft-top.

The present owner bought the 300 SL from HK Engineering to add it to his collection, though since 2007 he has hardly driven the car, preferring to keep it in superb condition. In April 2018, it was inspected and approved by marque specialist Ben Valkenburg, who described it as: 'An excellent original example, that must have suffered from a minor accident front left-right, retaining original front grille, front bumper, 4 original wheels dated April 1959, etc. It presents beautifully after a professional restoration of over 10 years with a lovely interior in the original type leather (possibly 'new-old stock') and with a believed genuine mileage of 79,000 miles.' Mr Valkenburg's report is on file and the car also comes with a copy of the Mercedes-Benz data card and Netherlands registration papers.

A beautiful example of the iconic 300 SL in Roadster form, this is a highly desirable motor car that would make an exhilarating yet extremely practical touring companion. Indeed, there cannot be many better ways of travelling to a classic event, taking part, and driving home.

129

First owned by Daimler-Benz

1967 MERCEDES-BENZ 280 SL CONVERTIBLE WITH HARDTOP

Chassis no. 113.044-10-000077

- *Factory test car for the rare ZF five speed manual gearbox*
- *Original colour combination*
- *Professionally restored to original specification in 2016/2017*
- *Concours condition*
- *Registered in Germany*



Son constructeur jugeait ainsi la 280 SL « Une Grand Tourisme au sens traditionnel » et « une combinaison unique des performances d'une voiture de sport et du confort d'une berline ». Ces qualités permettent d'expliquer le phénoménal succès de la 280 SL, notamment sur l'essentiel marché nord-américain où la boîte automatique était considérée comme un élément indispensable par la majorité des acheteurs. Le fait qu'elle apparaissait comme un « sexe sur quatre roues » y fut aussi pour beaucoup. La facilité de conduite inhérente à la 280 SL amplifia son pouvoir de séduction au-delà des habitués amateurs de voitures de sport et de nombreuses célébrités et vedettes du spectacle roulèrent en 280 SL.

La dernière famille d'une lignée à succès commença avec la 230 SL de 1963, la 280 SL étant introduite en 1967 avec un nouveau moteur à six cylindres de 2,8 litres donnant 170 ch, soit 20 de plus que la 250 SL précédente. La vitesse maximale de 193 km/h de la 280 SL n'était pas supérieure, mais elle accélérât mieux, son temps de 0 à 100 km/h étant inférieur d'une seconde à celui de sa devancière.

Baptisée « Pagode » en raison de la forme caractéristique de leur toit – conçue par le styliste et amateur de grandes classiques françaises Paul Bracq – ces SL qui firent partie des « tourisme-sport » les plus appréciées de leur époque, restent très recherchées par les collectionneurs.

Its manufacturer considered the 280 SL, 'a Grand Tourer in the traditional sense' and 'a unique combination of sports car performance and saloon car comfort'. These attributes help explain the 280 SL's phenomenal success, particularly in the all-important North American market where the optional automatic transmission was considered an essential feature by the majority of customers. The fact that it looked like 'sex on wheels' helped enormously too, of course. The 280 SL's essential user friendliness broadened its appeal beyond the traditional sports car-enthusiast market, and many celebrities and film stars owned 280 SLs.

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 170bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 193km/h top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's.

Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape - devised by French designer and classic car enthusiast, Paul Bracq - these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.



Exemplaire du début de production – numéro 77 de la séquence – cette 280 SL construite aux spécifications européennes fut initialement la propriété de Daimler-Benz. Elle a fait partie de la centaine de voitures (environ) conservée par l'usine pour les essais presse et des moins de 300 assemblées avec la rare et très désirable boîte ZF manuelle à cinq rapports (fiche de fabrication disponible).

En 2016-2017, cette 280 SL fut restaurée professionnellement à un niveau de qualité exemplaire en Hongrie par le spécialiste de la marque Motor Classic, firme qui restaure annuellement 25-30 voitures Mercedes-Benz souvent primées en concours. Seules des pièces Mercedes authentiques ont été utilisées pour cette restauration qui a comporté un changement du rapport final passé de 3,69 :1 à 3,46 :1 pour réduire les contraintes sur le moteur en croisière et abaisser la consommation. Photos et factures de la restauration au dossier.

Présentée sous sa livrée d'origine argent et intérieur en cuir noir, cette superbe et très recherchée version d'une Pagode est offerte avec ses papiers allemands, son manuel d'utilisation, un certificat allemand (Wertgutachten) confirmant l'excellence de son état, sa trousse d'outillage et tous les reçus depuis 1982.

€200,000 - 240,000

A very early example - number '77' of the production sequence - this particular 280 SL was built to European specification and first owned by Daimler-Benz. It is one of the 100-or-so cars retained by the factory for road test use by the motoring press, and also one of fewer than 300 built with the rare and highly desirable ZF five-speed manual gearbox (data card available).

In 2016/2017, this 280 SL was professionally restored to an exemplary standard in Hungary by marque specialists Motor Classic, a company that annually restores around 25-30 Mercedes-Benz cars, regularly winning concours prizes. Only genuine Mercedes-Benz parts were used in the rebuild, which included changing the final drive ratio from 3.69:1 to 3.46:1 for more relaxed cruising and improved fuel economy. Restoration photos and invoices are available.

Presented in its original colour combination of silver with black leather interior, this best and most sought-after version of the Pagoda is offered with German registration papers, owner's manual, a German Wertgutachten confirming its excellent condition, tool kit, and all receipts dating back to 1982.

130 †

1989 MERCEDES-BENZ 500 SL ROADSTER

Chassis no. WDB1070461A100197

- *Luxurious top-of-the-range sports convertible*
- *One of the last made*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Circa 29,100 kilometres from new*
- *EU-taxes paid*



« Une des dernières vraies décapotables à haute performance, le portedrapeau des SL de Mercedes offre de brillantes accélérations et une consommation raisonnable grâce à son V8 en aluminium de 5 litres et à son excellente boîte automatique à quatre rapports. » - Magazine Motor

Luxueusement équipée et magnifiquement finie dans les meilleures traditions des modèles haut de gamme de Mercedes-Benz, la décapotable 500 SL et le coupé 500 SLC furent lancés au Salon de Genève de mars 1980 en même temps que les 380 SL et 380 SLC identiques extérieurement. La « 500 » se distinguait par son moteur V8 tout aluminium qui avait fait ses débuts dans la 450 SLC 5.0 de 1977. Plus puissant, mais moins gourmand que le V8 existant, ce nouveau bloc de 5 litres délivrait 240 ch à 5 000 tr/min, un rendement suffisant pour propulser la 500 SL à 225 km/h. Bien que plus courte sur empattement que la 450, la nouvelle venue conservait le séduisant et classique style de carrosserie de sa devancière désormais complété de spoilers à l'avant et à l'arrière. Les trains roulants n'étaient pas modifiés mais des améliorations avaient été apportées aux suspensions indépendantes et aux freins. La boîte « quatre » automatique était standard.

'One of the last of the true high-performance convertibles, Mercedes' SL flagship gives vivid acceleration and fair economy from its 5-litre all-alloy V8 and superb four-speed automatic gearbox.' – Motor magazine.

Luxuriously equipped and superbly finished in the best traditions of Mercedes-Benz's top-of-the-range models, the 500SL convertible and 500SLC coupé were introduced at the Geneva Salon in March 1980 alongside the outwardly similar 380SL/SLC. The '500' featured the all-alloy overhead-camshaft V8 engine that had debuted in the 450SLC 5.0 of 1977; more powerful yet less thirsty than the existing V8, this new 5.0-litre unit produced 240bhp at 5,000rpm, an output sufficient to propel the 500SL to 225km/h (140mph). Although shorter in the wheelbase than the 450, the newcomer retained its predecessor's attractive and long-established body style, which now featured spoilers front and rear. The state-of-the-art running gear too remained essentially unchanged, though improvements were made to the all-independent suspension and to the brakes. Four-speed automatic transmission was standard.



Une des 341 voitures construites en 1989, cette superbe et très collectionnable 500 SL vendue neuve en Suisse en août 1989 est maintenant aux mains de son troisième propriétaire qui acheta la voiture en 2017. Arborant l'inhabituel schéma de couleurs gris nacré métallisé et intérieur rouge, cette classique Mercedes-Benz ne passe jamais inaperçue. La capote est comme neuve tandis que l'équipement standard comprend la direction assistée, l'ABS, les glaces électriques, les sièges réglables en hauteur, les antibrouillard et le spoiler arrière. Les équipements supplémentaires comprennent entre autres le régulateur de vitesse, l'antenne électrique, deux sièges arrière d'appoint, le différentiel autobloquant et l'affichage de la température extérieure (liste disponible de tous les équipements).

Recoupant le kilométrage indiqué au compteur, 29 134 km, le carnet d'entretien a été tamponné six fois, la dernière en février 2018 à 29 115 km (facture dans le dossier). Jamais accidentée, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en très bon état, sans corrosion, sans rayures ni bosses. Selon Classic Data, elle mérite la « Note 2 ». Prête à prendre la route et parfaite pour l'été, cette splendide Mercedes-Benz décapotable est offerte avec le certificat du constructeur, une feuille de renseignements, ses papiers d'immatriculation en Suisse et le carnet d'entretien sus mentionné.

€80,000 - 110,000

One of only 341 built in 1989, this beautiful and highly collectible 500 SL was sold new in Switzerland in August 1989 and is currently in the hands of its third owner, who purchased the car in 2017. Boasting the unusual colour combination of mother-of-pearl grey metallic paintwork with a red leather interior, this classic Mercedes-Benz is a real eye-catcher. The convertible top is like new, while standard equipment includes power steering, ABS, electric windows, seat height adjustment, fog lights, and a rear spoiler. Additional special equipment includes cruise control, electric antenna, two occasional rear seats, air conditioning, locking differential, and outside temperature display (full list available).

Verifying the current odometer reading of 29,134 kilometres, the service booklet has been stamped on six occasions, most recently in February 2018 at 29,115 kilometres (invoiced on file). Accident free, the car is described by the vendor as in very good condition, with no rust, no dents and no scratches. According to Classic Data, it is in 'Note 2' condition. Ready to drive away and perfect for summer enjoyment, this beautiful Mercedes-Benz soft-top is offered with Manufacturer's Certificate, data sheet, Swiss registration papers, and the aforementioned service booklet.

131

Circa 18,000 kilometres from new

1993 MERCEDES-BENZ 500 SL ROADSTER WITH FACTORY HARDTOP

Chassis no. WDB1290671F087544

- *Most powerful and desirable version of the R129*
- *Delivered new to Switzerland*
- *Outstanding 'as new' condition*
- *Original Blaupunkt radio*
- *All books and tools*



En 1989, Mercedes-Benz abandonna sa coque classique Type 107 qui avait été utilisée pour une lignée de magnifiques roadsters sport pendant près de 20 ans en la remplaçant par un nouveau modèle fin et séduisant plus moderne. Cette nouvelle coque Type 129 fut employée avec trois types de moteurs : un V12 de 6 litres, un V8 de 5 litres et un six cylindres en ligne de 3 litres. Tel qu'il équipait la 500 SL, le V8 à 32 soupapes à injection délivrait 326 ch et permettait d'étonnantes performances avec un temps de 0 à 100 km/h de 6,2 secondes et une vitesse maximale de 250 km/h. Comme on peut le deviner, ces nouvelles et luxueuses SL conçues pour les élites du monde étaient abondamment et luxueusement équipées dans la meilleure tradition Mercedes-Benz.

Peinte dans la très désirable teinte « Brillantsilber » avec intérieur en cuir bleu, cet exceptionnel exemplaire du luxueux porte-drapeau de la gamme Mercedes-Benz fut vendu neuf en Suisse à M. René Zwald et immatriculé pour la première fois le 30 juillet 1993.

In 1989 Mercedes-Benz retired its classic Type 107 bodyshell that had been used for a succession of beautiful sports roadsters for almost the preceding 20 years, replacing it with an equally appealing, sleek new design in the modern idiom. This new Type 129 body style was used for three different engine types: 6.0-litre V12, 5.0-litre V8 and 3.0-litre straight six. As installed in the 500SL, the fuel-injected, 32-valve V8 produced 326bhp and delivered stupendous performance, delivering a 0-100km/h time of 6.2 seconds and a top speed of 250km/h. As one might expect, these new SL luxury sports cars were designed to be world leaders in their class and were lavishly equipped in the best Mercedes-Benz tradition.

Finished in the desirable colour scheme of 'Brillantsilber' with blue leather interior, this outstanding example of Mercedes-Benz's luxury flagship was sold new in Switzerland to Mr René Zwald and registered for the first time 30th July 1993.



La voiture fut livrée par Mercedes-Benz de Zurich et révisée par le même concessionnaire un an après la livraison avec seulement 3 261 km au compteur. À l'évidence, cette Mercedes qui ne servait qu'épisodiquement fut conservée dans un état très proche du neuf. Elle émigra ensuite en Hollande où elle fut immatriculée en 2007.

Impressionné par l'incroyable état intemporel de la SL, l'actuel propriétaire l'acheta sept ans plus tard. Il la conduisit très peu et la conserva dans sa collection privée auprès de ses 300 SL Roadster et « papillon », ancêtres de cette Type R129 SL.

La voiture est accompagnée de tous ses livrets, outils et trousse d'origine, de son carnet d'entretien tamponné, de ses papiers d'immatriculation néerlandais et d'un Abgas-wartungsdokument montrant qu'en 2007, elle n'avait parcouru que 12 332 km depuis l'origine. Voiture haut de gamme absolue et modèle hautement performant, vendue en Europe et peu utilisée, c'est la 500 SL à acheter.

€50,000 - 70,000

No Reserve

The car was delivered by Mercedes-Benz in Zurich and serviced at the same dealership one year after delivery with only 3,261 kilometres recorded. Clearly, the Mercedes was used only infrequently and kept in as new condition. It later moved to Holland and was registered there in 2007.

Impressed by the SL's incredible time-warp condition, the current owner bought it seven years later. He hardly drove the car and kept it in his private collection next to his 300 SL Roadster and Gullwing, grandfather of this Type R129 SL.

The car comes complete with all books, tools, and the original pouch; stamped service booklet; Netherlands registration papers; and an Abgas-wartungsdokument showing that in 2007 it had travelled only 12,332 kilometres from new. Top of the range and the highest-performance model, European-delivered and little used, this is the one to have.

132

Sold in aid of the Animal Rescue Centre, Ghent

1955 JAGUAR XK140 SE MICHELOTTI COUPÉ

Design by Giovanni Michelotti

Chassis no. S814286

Engine no. E1016-8 (see text)

- Delivered new to France
- Unique Michelotti aluminium coachwork
- Bearing C-Type engine number
- Previously owned by French Jaguar Drivers Club President, Roland Urban
- Offered in need of restoration

'S814286' as found in Ghent, December 2017



Le châssis n° S814286 a été assemblé le 25 mai 1955 pour être carrossé en coupé XK 140 SE à conduite à gauche. La Jaguar fut livrée neuve en France, par les soins du distributeur français Charles Delecroix, à sa première propriétaire, Mme Jeanne Gaynard de Paris. Il s'agit du 286e coupé à conduite à gauche construit portant la caisse n° J4457. Les teintes d'origine étaient alors crème avec intérieur en deux tons de bleu.

En 1957, la voiture a eu un accident qui a endommagé une grande partie de la carrosserie. Du fait que la caisse d'origine n'était pas réparable, la XK fut examinée par le célèbre carrossier italien Giovanni Michelotti afin d'être re-carrossée sur-mesure. Michelotti aurait à cette époque dessiné trois carrosseries pour des XK 140, toutes différentes, ce qui fait de cette voiture une pièce unique. Sa ceinture de caisse haute et son style fast back auraient été considérés comme d'avant-garde à la fin des années 1950. Au cours de cette reconstruction, l'intérieur, les instruments et d'autres détails furent traités dans un style personnalisé par Michelotti.

Grâce à l'aide des spécialistes reconnus Sebastian Hoffman (FSP) et Bernard Viart (spécialiste de la XK 140), Bonhams est en mesure de retracer l'histoire de cette voiture. En 1979, Bernard Viart examina cette unique Jaguar devant la maison de Stephen Langton dans le Kent (photos N/B dans le dossier) pour le compte de Roland Urban, président du French Jaguar Drivers Club et collectionneur passionné de Jaguar uniques. Au cours de cet examen, il remarqua que le moteur présentait de nombreuses caractéristiques du Type C, fait inhabituel, pour le moins, pour une XK 140.

Chassis number 'S814286' was built on 25th May 1955 as a left-hand drive XK140 SE Coupé with normal factory coachwork. The Jaguar was delivered new in France via the French distributor, Charles Delecroix, to its first lady owner, Mme Jeanne Gaynard in Paris. It is the 286th left-hand drive coupé built, with body number 'J4457'. The original colour scheme was cream with two-tone blue interior.

In 1957 the car had an accident that damaged much of the body. As the original body was beyond repair, the XK came under the eye of the famous Italian coachbuilder, Giovanni Michelotti, to be re-bodied to one of his bespoke designs. Michelotti is said to have designed three bodies for XK140s around this time; all three are different, making this car unique. Its high waistline and fastback styling would have been considered avant garde for the 1950s. In the course of the rebuild, the interior, instruments, and other details were all changed to Michelotti's custom design.

With the help of respected experts Sebastian Hoffman (FSP) and Bernard Viart (XK140 specialist) Bonhams has been able to trace this car's history. In 1979, Bernard Viart had inspected this unique Jaguar in front of Stephen Langton's house in Kent (b/w photographs are on file) for Roland Urban, French Jaguar Drivers Club President and a collector with a particular interest in one-off Jaguars. During his inspection, he noticed that the engine had many C-Type characteristics, unusual, to say the least, for an XK140.



Roland Urban acheta la voiture et l'immatricula en France dans le département de la Haute-Vienne (87).

Le bruit courut que cette voiture avait été la propriété de la célèbre comédienne française Brigitte Bardot, une histoire reprise par de nombreuses publications sans aucune preuve d'ailleurs et il semblerait que cette information ne soit pas correcte.. La voiture partit ensuite en Belgique. Nous avons noté qu'à l'époque, les pare-chocs avaient été démontés (ils sont toujours présents) et que deux petits phares longue portée Marchal avaient été montés sur la calandre.

En 1999, la XK 140 fut achetée à Bruxelles par son dernier propriétaire, M. Schepens, carrossier à Gand (le magazine montrant la Jaguar à Bruxelles avec la légende « Cette voiture a appartenu à Brigitte Bardot » figure au dossier). M. Schepens, passionné de Jaguar, avait possédé une Type E Série I Roadster et une Série I coupé en même temps dans les années 1970. La Michelotti faisait sa joie et sa fierté.

Roland Urban bought the XK140 and registered it in Haute Vienne, France (Department 87).

It also was reported to have been owned by famous French actress, Brigitte Bardot, appearing as such in many publications, though there is no evidence for this and it is believed to be false information. The car later found its way to Belgium. We note that the bumpers at that time had been removed (though still with the car) and two small Marchal spotlights had been fitted in the front grille.

In 1999, the XK140 was bought in Brussels by the late owner, Mr Schepens, a Ghent-based coachbuilder (the magazine showing the Jaguar at the Brussels fair with the caption 'This car was the property of Brigitte Bardot' is on file). Mr Schepens was a Jaguar enthusiast who had owned an E-Type Series I Roadster and Series I Coupé at the same time in the 1970s. The Michelotti was his pride and joy.

01

XK 140 CHASSIS : S 814 286
 MOTEUR : G 57373 BS

COULEUR : Cream/Duo Blue

PROPRIETAIRE : M. J. GATHARD
 ADRESSE : 30, Rue Fabert - PARIS

N° de commande : 16 780
 Date de livraison : 10/6/55

Michelotti

COMMISSION No.	8511206	Body number	21657
Engine No.	93757-89	Colour	CREAM
Pass Type and Grade	0/76/51/203	Trimming Colour	DRUM 83mm
Gas Line No.	11206037	Welding Colour	30657
Axis Type	W24	Key Number	Ignition 872
Number	9333	Door	578
Rate	45-13	Arm	906
March	Front 0/6/57	Small Spotlights	
Post No.	Rear 0/6/58		
Specimen No.	55691/31		15780



Schepens immatricula la voiture et la conduisit pendant quelques années avant de décider au milieu des années 2000 d'entreprendre une restauration complète qui était désormais devenue nécessaire. Malheureusement, M. Schepens décéda en 2016 à l'âge de 80 ans, laissant la XK inachevée dans son garage en compagnie de 10 autres voitures qu'il possédait depuis de nombreuses années.

En faisant des recherches sur cette Jaguar spéciale, on découvrit que « S814286 » possédait non seulement quelques pièces compétition rares, mais aussi un bloc moteur présentant le numéro E1016-8 correspondant à une Jaguar Type C n° « XKC016 » !

Il est probable que l'accident qui avait détruit la caisse d'origine avait aussi endommagé le moteur original qu'il fallu remplacer. Il est probable aussi, du fait que la Type C « XKC016 » fut mise à la retraite de la compétition à la même époque, que son moteur fut déposé et remonté dans l'XK « S814286 » nouvellement reconstruite. Il semble donc que le moteur et la boîte aient été présents dans la voiture pendant la majeure partie de son existence et probablement depuis 1957.

Schepens registered the car and drove it for some years, and in the mid-2000s decided to undertake a full restoration, which by then had become a necessity. Sadly, Mr. Schepens passed away in 2016 at the age of 80, leaving the XK unfinished in its garage together with 10 other cars that have been there for many years.

When researching this very special Jaguar, it was discovered that 'S814286' not only incorporated some rare competition components but also that the engine block bears the number 'E-1016-8'. This engine number corresponds to a Jaguar C-Type, that was at one time installed in chassis number 'XKC016'!

It is probable that the accident that destroyed the original body also damaged the original engine, which needed replacing. It is possible, as C-Type 'XKC016' was retired from racing in the same period, its engine was removed and installed into the newly rebuilt 'S814286'. So, it would seem that the engine and gearbox have been in this car for most of its life - presumably from 1957 onwards.



© Roland Urban

Comme Brigitte Bardot, elle-même très impliquée dans la défense des animaux à travers de nombreuses organisations, M. Schepens aimait beaucoup les animaux. Sans enfants, il décida que ses voitures seraient dévolues après sa mort au Centre de sauvetage des animaux de Gand qui procède à la vente de cette XK 140 et qui affectera le produit de cette vente à la poursuite de la construction de son nouveau centre. Les autres voitures de la collection de M. Schepens seront proposées à la vente Bonhams de Beaulieu en septembre.

Cette unique Jaguar jugée complète à 100 pour cent y compris ses sièges déjà regarnis, ses écussons originaux, ses instruments de bord, ses glaces, sa calandre, etc, mais elle nécessite encore quelques travaux.

La XK 140 Michelotti est offerte avec un magazine spécialisé dans l'automobile de collection datant de 1999 montrant la voiture à Bruxelles où le dernier propriétaire l'acheta, des extraits de l'ouvrage « Les Métamorphoses du Jaguar » par Roland Urban, quelques photos d'époque datant des années 1970, 1980 et 1990 et ses papiers d'immatriculation belges.

Bonhams exprime ses remerciements à Sebastian Hoffman, Bernard Viart et Johan Dillen (Autogids, Autowereld) pour leur aide au cours des recherches concernant cette étonnante découverte.

€20,000 - 50,000

No Reserve

Just like Brigitte Bardot, who was famously involved with many animal welfare organisations, Mr Schepens was very much an animal lover. Childless, he decided that his cars would be donated after his death to the Animal Rescue Centre Ghent, which is now selling this XK140 and will use the sale proceeds to continue the construction of their new centre. The other cars of the Schepens collection will be sold at Bonhams' Beaulieu Sale in September.

This unique Jaguar is believed 100% complete including its already re-upholstered seats, original badges, gauges, windows, front grille, etc. but in need of further restoration.

The XK140 Michelotti is offered with a classic car magazine dating from 1999 depicting the car in Brussels where the late owner bought it; extracts from the book 'Les Métamorphoses du Jaguar' by Roland Urban; some period photographs dating from the 1970s, 1980s, and 1990s; and Belgian registration documents.

Bonhams would like to express its grateful thanks to Sebastian Hoffmann, Bernard Viart, and Johan Dillen (Autogids, Autowereld) for their help with the research of this amazing discovery.

Desirable ZF five-speed manual transmission from new
1980 ASTON MARTIN V8 VOLANTE

Chassis no. V8COL/15191

- *One of only a very few original left-hand drive examples with the sought-after manual transmission*
- *Original colour scheme*
- *Recently recommissioned at no expense spared*
- *Highly original example*



Aston Martin avait dès le départ eu l'intention de doter la DBS de son nouveau V8, mais les difficultés de la mise en production firent que la première voiture sortit avec le six cylindres 4 litres de la DB6. Plus grande et plus luxueuse que la DB6 la DBS, plus lourde, déçut certains en raison de ses performances légèrement inférieures, mais il n'y eut aucun reproche lorsque le V8 fit finalement son apparition en 1969. Avec une puissance estimée à 315 ch délivrée par son moteur à quatre arbres à cames en tête de 5 340 cm³, la DBS V8 pouvait atteindre 160 km/h en moins de 14 secondes, jusqu'à sa vitesse maximale de 258 km/h, une performance époustouflante à l'époque qui justifiait pleinement ses prétentions de voiture de série la plus rapide du monde. Après le rachat d'Aston Martin par Company Developments en 1972, la production reprit avec la série 2, rebaptisée Aston Martin V8 et identifiable à son avant redessiné rappelant le style des précédentes Aston Martin. Aston Martin la plus puissante jamais produite à l'époque, la V8 survécut aux changements de propriétaires et aux bouleversements financiers des années 1970, battant un record de production entre 1969 et 1988, avec 2 919 voitures vendues.

Qualifiée par l'ancien PDG d'Aston Martin Victor Gauntlett d'« élégant pur sang, magnifiquement construit, luxueux, rapide et parfaitement sûr », la V8 fut construites en plusieurs variantes, l'une des plus exclusive étant le cabriolet Volante. Présenté pour répondre à la demande des clients pour un tel modèle, la Volante fit sa première apparition en juin 1978.

Aston Martin had always intended the DBS to house its new V8 engine, but production difficulties meant that the car first appeared with the DB6's 4.0-liter six. Bigger and more luxuriously appointed than the DB6, the heavyweight DBS disappointed some by virtue of its slightly reduced performance, but there were no complaints when the V8 finally arrived in 1969. With an estimated 315bhp available from its 5,340cc four-cam engine, the DBS V8 could reach 100mph in under 14 seconds, running on to a top speed of 160mph, a staggering performance in those days and one which fully justified the claim that it was the fastest production car in the world. After Aston Martin's acquisition by Company Developments in 1972, production resumed with the Series 2, now known as the Aston Martin V8 and distinguishable by a restyled front end recalling the looks of earlier Astons. The most successful Aston Martin ever, the V8 survived the changes of ownership and financial upheavals of the 1970s, enjoying a record-breaking production run lasting from 1969 to 1988, with 2,919 cars sold.

Described by former Aston Martin Chairman Victor Gauntlett as 'a stylish thoroughbred, beautifully built, luxurious, fast and immensely safe', the V8 was built in several variants, one of the more exclusive being the Volante convertible. Introduced in response to customer demand for such a car, the Volante first appeared in June 1978.



La nouvelle venue, sans conteste le plus abouti des cabriolets de luxe, recevait une capote électrique doublée qui, une fois érigée, donnait à l'habitacle orné de ronçes de noyer, toute la solidité et le raffinement d'une conduite intérieure. Le V8 à doubles arbres à cames en tête de 5 340 cm³ alimenté par 4 carburateurs Weber double corps développait 300 ch à 6 000 tr/min. Bien que l'aérodynamique des modèles ouverts grève leur vitesse de pointe, lorsque la capote est abaissée, les 240 km/h de la Volante en faisaient pourtant l'un des cabriolets les plus rapides du monde. Les numéros de châssis des V8 Volante et Vantage Volante courent de 15001 à 15849, soit un total de 849 voitures.

Selon les fiches constructeur de l'usine Aston Martin, cette V8 Volante a été expédiée du Royaume-Uni le 23 mai 1980 à Aston Martin Sales Inc. de New Rochelle, dans l'état de New York. Conduite à gauche équipée de la transmission manuelle à cinq rapports, d'un bouclier avant de Vantage, elle était gris argent Jubilee avec intérieur en cuir noir, moquettes noires et capote Everflex noire, comme aujourd'hui.

Vendue en juillet 1981 à son premier propriétaire, l'Aston a été envoyée en Californie où elle est restée jusqu'à ce qu'elle soit vendue à son second propriétaire six ans plus tard avec seulement 14 000 miles (22 530 km) enregistrés. Au cours des trois décennies suivantes, cette superbe V8 Volante a été utilisée avec parcimonie et affiche aujourd'hui seulement 43 106 miles (69 372 km) au compteur. Le précédent propriétaire a acquis la voiture auprès de Doc Severinsen, le leader du groupe du « Tonight Show », et avant d'être en la possession de M. Severinsen elle se trouvait à Palm Springs.

Arguably the ultimate in soft-top luxury, the newcomer boasted a lined, power-operated top which, when erected, endowed the walnut embellished interior with all the solidity and refinement associated with the saloon version. The 5,340cc DOHC V8 Engine with 4 Dual-Throat Weber Carburetors produced 300bhp at 6,000rpm. Although its open-car aerodynamics meant that top speed suffered with the top down, the Volante's 240km/h maximum nevertheless ranked it among the world's fastest convertibles. V8 Volante and Vantage Volante chassis numbers ran from '15001' to '15849', a total of only 849 cars.

According to copies of Aston Martin's factory build records, this V8 Volante was shipped from the UK on 23rd May 1980 to Aston Martin Sales Inc of New Rochelle, New York. Left-hand drive and equipped with the five-speed manual transmission and a Vantage front air dam, it was finished in Jubilee Silver with black leather interior, black carpeting, and a black Everflex convertible top, as it is today.

Sold in July 1981 to its first owner, the Aston was transported to California where it would remain until it was sold to the second owner six years later with only 14,000 miles recorded. For the following three decades, this superb V8 Volante was driven sparingly and is today presented with only 43,106 miles showing on the odometer. The immediately preceding owner purchased the car from Doc Severinsen, former bandleader on 'The Tonight Show', and before Mr Severinsen's ownership it resided in Palm Springs.



Le vendeur, qui cherchait précisément cette rare version (Volante, première série avec carburateur, conduite à gauche, boîte manuelle ZF à 5 rapports) l'acheta aux États-Unis en août 2016, date depuis laquelle elle a été révisée et mise aux normes européennes avec des pare-chocs conformes, etc... De plus, le moteur a été révisé, une nouvelle capote installée et l'intérieur rénové. Près de 30 000 € ont été dépensés et la voiture est aujourd'hui superbe avec un intérieur joliment patiné.

Vendue avec son manuel du propriétaire, son catalogue de pièces détachées, son carnet d'entretien, une copie de la fiche constructeur, ses outils, ses factures et sa housse, cette V8 Volante est probablement l'un des exemplaires les mieux préservés proposé à la vente. Originaire de Californie et bien entretenue, elle offre une belle patine, une authenticité qu'il est difficile de reproduire. Le dossier d'entretien est particulièrement complet, comprenant plusieurs centaines de factures.

Sortie d'usine en conduite à gauche avec la très séduisante boîte manuelle ZF à 5 rapports, cette magnifique V8 Volante est « celle qu'il faut avoir ».

€300,000 - 350,000

The current vendor, specifically looking for this rare (Volante, early series with carburation, left-hand drive, ZF 5-speed manual gearbox) version purchased the Aston in the USA in August 2016, since when it has been re-commissioned and converted to EU specification with correct bumpers, etc. In addition, the engine has been checked over, a new convertible hood installed, and the interior detailed. Close to €30,000 has been spent and the car now looks wonderful with a nicely patinated interior.

Offered here with its owner's manual, parts book, workshop manual, copy of factory built sheet, tools, invoices and car cover, this V8 Volante must be one of the best preserved examples currently available. As a well-cared for California car, it has a wonderful patina and originality that is difficult to replicate. The car's maintenance and service records are exceptionally comprehensive, running to several hundred invoices.

Left-hand drive and equipped with the desirable and rare ZF five-speed transmission from new, this beautiful V8 Volante is definitely 'the one to have'.



1950 DELAHAYE 135M CABRIOLET

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 801011

- Rare Chapron-bodied 135M Cabriolet
- Matching chassis/engine numbers
- Restored in New Zealand 2010-2012
- Unused since the restoration
- Registered in the UK



« Avec l'arrivée de la Delahaye 135M, Chapron adopta un style classique aux belles proportions qui resta la référence de la carrosserie française pendant deux décennies ou plus. On peut déceler l'influence de Chapron dans presque toutes les carrosseries françaises sur mesure de 1935 à 1955, quelle que soit la maison qui les ait dessinées et construites. » – The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile.

D'abord installé à Tours puis, à partir de 1906, à Paris, Delahaye construisit sa première automobile en 1894 et diversifia rapidement ses activités dans les véhicules commerciaux. Les premières productions de Delahaye manquaient un peu de panache, mais en 1935, arriva la première Delahaye d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque, la sportive 135 Coupe des Alpes. Excellente sportive, la 135 était animé par un moteur qui, bien que conçu pour une automobile avait fait sa première apparition sur un camion. Le 6 cylindres 3, 2 litres à soupapes en tête développait 110 ch, grâce à trois carburateurs Solex, tandis que le châssis était doté d'une suspension avant indépendante avec ressort à lames transversal, d'une boîte synchronisée à quatre rapport ou d'une boîte Cotal, de roues fils à fixation centrale et de freins Bendix.

'With the arrival of the Delahaye 135M Chapron set a classic style, beautifully proportioned, that remained the benchmark for French carrossiers for two decades or more. Chapron's influence can be detected in nearly every custom-built French body from 1935 to 1955, regardless of the house by which it was designed and built.' – 'The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile'.

Based initially at Tours and from 1906 in Paris, Delahaye built its first automobile in 1894 and soon diversified into commercial vehicle manufacture. Its early products tended to be rather lacklustre but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image forever: the T135 Coupe Des Alpes. A fine sporting car, the T135 was powered by an engine which, although designed for car use, had first appeared in a Delahaye commercial vehicle. The 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve unit produced 110bhp on triple Solex carburettors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels and Bendix brakes.



Delahaye améliorera le modèle l'année suivante avec la 3, 5 litres 135MS de 120/130 ch dont la version Sport se faisait rapidement un nom en compétition en finissant aux 2e, 3e, 4e et 5e places du Grand Prix de France 1936, réservé à l'époque aux modèles Sport, puis en gagnant le Rallye de Monte-Carlo et les 24 Heures du Mans, respectivement en 1937 et 1938. Le Prince Bira remporta les 12 heures de Donnington en 1938 au volant de la voiture du prince Chula et gagna encore la course de « La voiture de route la plus rapide d'Angleterre » à Brooklands, devant une formidable concurrence.

Le modèle réapparut après guerre sous le nom de 135 M avec son 3, 6 litres et resta en production jusqu'en 1951. À cette époque Delahaye connaissait de graves difficultés financières en raison de la politique de taxation du gouvernement français qui pénalisait lourdement les voitures de plus de 3 litres et en 1954 la marque fut reprise par Hotchkiss.

Delahaye ne possédant pas de carrosserie intégrée, tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants qui créèrent quelques-unes de leurs réalisations les plus séduisantes sur la Type 135. Il s'agissait de partenariats occasionnels qui donnèrent lieu à quelques mémorables créations automobiles signées Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock et Figoni & Falaschi.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, taking 2nd, 3rd, 4th and 5th places in the run-to-sportscar-regulations 1936 French Grand Prix and winning the Monte Carlo Rally and Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938 respectively. Prince Bira won the 1938 Donington 12-Hour Sports Car Race in Prince Chula's example and went on to take victory in Brooklands' 'fastest road car in England' race against some formidable opposition.

The model reappeared post-WW2 as the 135M with the 3½-litre engine and lasted in production until 1951. By this time Delahaye was in serious financial difficulty as a result of the French government's taxation policies, which heavily penalised cars of over 3.0 litres, and in 1954 was taken over by Hotchkiss.

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents, which created some of their most attractive designs on the Type 135. It was a most fortuitous partnership, resulting in memorable automotive sculpture from the likes of Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock, and Figoni et Falaschi.



L'exemplaire proposé ici est doté d'une élégante carrosserie cabriolet quatre places du très influent carrossier parisien Henri Chapron. Ce cabriolet fait partie d'une série limitée dont le chiffre de production exact n'est pas connu.

'801011' a été acheté dans les années 1980 à Newport Beach, en Californie, par Richard Straman, bien connu pour ses conversions de Ferrari « Daytona » en cabriolet. En 2007, la Delahaye fut acquise par un collectionneur réputé, passionné par les automobiles françaises les plus belles et les plus sophistiquées, qui envoya la voiture en Nouvelle-Zélande où elle a été restaurée par Auto Restorations Limited de Christchurch (photographies au dossier). La voiture n'a parcouru qu'environ une cinquantaine de kilomètres depuis la fin de sa restauration en 2012, pratiquement inutilisée, si ce n'est pour quelques sorties régulières au printemps, en été et en automne uniquement dans le souci d'assurer son entretien et se présente dans un état exceptionnel. La documentation fournie comprend un dossier historique contenant une copie de l'ancien titre de propriété américain, les papiers d'immatriculation UK V5C en cours et une lettre importante de Madame Chapron confirmant son authenticité.

Incarnant parfaitement les qualités et les performances qui avaient fait la réputation des Delahaye cette magnifique 135M à carrosserie Chapron fera un complément de qualité dans toute collection ou un simplement un fantastique moyen de transport d'époque pour apprécier l'été qui s'annonce.

€250,000 - 350,000

The example offered here features handsome four-seater cabriolet coachwork by the influential Parisian carrossier, Henri Chapron. This cabriolet is one of a limited edition, though exact production numbers are not known.

'801011' was purchased in the 1980s in Newport Beach, California by Richard Straman, who is best known for his Ferrari 'Daytona' convertible conversions. In 2007, the Delahaye was bought by one Abba Kogan, who sent the car to New Zealand where it was completely restored by Auto Restorations Limited of Christchurch (photographs on file). The car has been unused since the restoration's completion in 2012 and is presented in commensurately excellent condition. Accompanying documentation consists of a history file containing a copy of the old US Certificate of Title, a current UK V5C Registration Certificate, and the all-important letter of authenticity from Madame Chapron.

Embodying the quality and performance for which Delahayes are renowned, this beautiful Chapron-bodied 135M would make a fine addition to any collection or simply a wonderful period tourer to enjoy the coming summer.



135

The Ex-Michele Alboreto

**1987 FERRARI F1/87 FORMULA 1
RACING SINGLE-SEATER**

Chassis no. '100'

- The last of the 'Enzo Era' Ferrari F1 cars
- Campaigned by the late Michele Alboreto for the Scuderia Ferrari
- Manual 6 speed transmission
- A glorious design with pure lines by Austrian Gustav Brunner



Point n'est besoin de présenter la marque de voitures de course la plus illustre du monde dont relève cette voiture de Formule 1 à moteur V6 turbo de 1,5 litre offerte ici après des années d'exposition conservatoire. Le type F1/87 portant la marque de Maranello est la dernière voiture de Formule 1 construite du vivant du créateur de la firme, Enzo Ferrari, et cet exemplaire particulier – le châssis n° 100 – est le centième Grand Prix individuel construit depuis l'adoption en 1961 d'une séquence continue de numérotation des châssis.

L'ingénieur concepteur autrichien Gustav Brenner, ancien des équipes ATS allemande et RAM Racing britannique, dirigea le projet F1/87 pour Ferrari, mais pendant sa construction, le talentueux ingénieur britannique John Barnard fut embauché au poste de nouveau Directeur technique de l'écurie italienne. Barnard arrivait directement après six ans passés chez McLaren où il avait été responsable de la McLaren MP4/2 propulsée par le moteur turbo TAG-Porsche vainqueur du Championnat du Monde des Pilotes en 1984, 1985 et 1986 et du Championnats du Monde des Constructeurs en 1984 et 1985. Plus tard, Barnard déclara que s'il avait été chargé de l'étude de la voiture depuis le début (le processus chez Ferrari avait débuté en 1986 alors qu'il était encore chez McLaren), il aurait produit quelque chose de différent. Mais la F1/87 offerte ici allait prouver qu'elle était réussie en étant celle qui ramena la victoire en Formule 1 chez Ferrari après un passage à vide au milieu des années 1980.

There is no need whatsoever to introduce the world's most illustrious motor racing marque in connection with this 1.5-litre turbocharged V6-cylinder Formula 1 car, which is offered here after years of display preservation. The Maranello marque's F1/87 design is the last Formula 1 car to have been constructed there during company creator Enzo Ferrari's long life, and this particular example – chassis serial '100' – is the one-hundredth individual Grand Prix entity to have been constructed there since the continuous sequence of chassis serial numbering was introduced in 1961.

Austrian design engineer Gustav Brunner, formerly with the German ATS and British RAM Racing teams, led the F1/87 design project for Ferrari but during its construction the super-successful British designer John Barnard was appointed as the Italian team's new Technical Director. Barnard came fresh from six years at McLaren where he had been responsible for the McLaren MP4/2 powered by the turbocharged TAG-Porsche engine which had won the 1984, 1985 and 1986 Drivers' Championships and the 1984 and 1985 Constructors' Championships. Barnard later stated that if he had been in charge of the car's design from its inception (the process at Ferrari having started in 1986 while he was still at McLaren), he would have produced something different. However, the Ferrari F1/87 as offered here would in fact prove to be a successful machine, and the one which brought Ferrari back to Formula 1 victory after a slump in fortunes through the mid-1980s.



La F1/87 était bien plus fine d'aspect que sa devancière, la voiture conçue par Harvey Postlethwaite – la F1/86 – bien que la taille de son réservoir n'eût pas été diminuée pour la dernière année. Elle se distinguait par un moteur V6 à 90 degrés de 1,5 litre suralimenté par turbo, le bloc Ferrari Tipo 033 qui remplaça l'ancien V6 à 120 degrés Tipo 032 utilisé depuis 1981. Avec les soupapes de décharge contestées, mais imposées par la FIA, qui limitaient la pression d'admission maximale à 4 bar, la puissance s'établissait à environ 963 ch (708 kW ; 950 bhp) en qualifications et 892 ch (656 kW ; 880 bhp) en course.

Pour la saison 1987, les pilotes Ferrari étaient les sympathiques et populaires Michele Alboreto, italien, et Gerhard Berger, autrichien. Ce fut Berger qui signa deux victoires avec la F1/87 en remportant les GP de Japon et d'Autriche en fin de saison ainsi que trois pole positions. La voiture avait révélé des indices de son potentiel au début de la saison lorsque Alboreto mena brièvement le GP de San Marino à Imola. Mais la fiabilité allait poser des problèmes.

Bénéficiant des apports de John Barnard en cours de développement, la fortune de la F1/87 d'usine s'améliora à la fin de l'été et à l'automne de cette même année. À partir du GP de Hongrie, Ferrari s'efforça de disposer d'une voiture aussi rapide que ses rivales et c'est sur le Hungaroring que ce châssis particulier – le « 100 » - fit ses débuts, confié à Michele Alboreto. Il se qualifia avec le cinquième temps sur une piste humide malgré un cafouillage au stand où son équipe Ferrari manqua le préchauffage des pneus de sa voiture. Alberto subit aussi un tête-à-queue dans ce qui aurait pu être son meilleur tour. Il déclara plus tard : « Le châssis était apparemment bon, mais je n'étais pas totalement satisfait par le moteur en reprise en sortie de virage, mais je pense que cinquième, ce n'est pas si mal ... ». Il occupa la troisième place en début de course au GP de Hongrie avant de rencontrer des problèmes de moteur qui finirent par entraîner son abandon après 43 tours sur 76 prévus.

The F1/87 was far more sleekly packaged than its predecessor – the Harvey Postlethwaite-designed predecessor – the F1/86 - despite there having been no reduction in fuel tank size for the later year. It featured an all-new turbocharged 1.5-litre 90-degree V6-cylinder engine - the Ferrari Tipo 033 unit which replaced the old 120° V6 Tipo 032 which had been in use since 1981. With the FIA's controversial regulation pop-off valves restricting turbo boost to a maximum pressure of 4.0 Bar, power output was approximately 950bhp (708 kW; 963 PS) for qualifying and 880 bhp (656 kW; 892 PS) in race tune.

Ferrari's drivers that season of 1987 were the cheerful and popular pairing of Italy's Michele Alboreto and the Austrian Gerhard Berger. It was Berger who would score two victories in the F1/87, winning both the late-season Japanese and Australian Grands Prix, while also taking three pole positions. The car demonstrated flashes of its potential early in the season when Alboreto briefly led the San Marino Grand Prix at Imola. However, reliability issues proved challenging.

With benefit of John Barnard's development input, the works F1/87's fortunes improved during the late-summer and Autumn of that year. From the Hungarian Grand Prix onwards, Ferrari looked to have a car that was as quick as any of their rivals, and it was at the Hungaroring that this particular car – chassis '100' – made its debut, assigned to Michele Alboreto. He qualified fifth on a damp track, despite a pit garage muddle in which his Ferrari crew failed to pre-heat his car's tyres. Alboreto also had a quick spin on what might have been his best lap. He said later "The chassis felt good but I wasn't totally happy with the engine's pick-up out of slow corners, but I suppose fifth is not too bad...". He then ran third in this car through the opening stages of the Hungarian Grand Prix before encountering engine problems which eventually saw him retire after 43 of the scheduled 76 laps.



Alboreto pilota de nouveau cette voiture au GP d'Autriche suivant sur l'Osterreichring76, en se qualifiant en sixième position avant de devoir partir des stands après des collisions sur la ligne de départ qui entraînent pas moins de trois départs pour ce Grand Prix. Alboreto : « En revenant vers la grille, je remarquai que le volant n'avait pas été monté dans la bonne position. Je ne pouvais pas piloter comme ça et je suis rentré au stand pour corriger ce défaut. Puis j'ai rejoint une file de six voitures partant de la pit-lane – pas vraiment ce qu'il y a de mieux. » Le sympathique Italien remonta le peloton jusqu'à occuper la troisième place quand une rupture de l'échappement supprima l'action du turbo et il abandonna après 42 tours sur 52.

À Monza, au GP d'Italie, Alboreto eut un accident aux premiers essais et finalement se plaça en huitième position sur la grille. En début de course, il conserva la sixième place jusqu'au 13e tour lorsqu'une casse du turbo l'élimina.

La dernière apparition du châssis Ferrari F1/87 « 100 » eut lieu au GP du Portugal à Estoril quand il fut encore confié à Michele Alboreto. Sa deuxième séance de qualification fut gênée par un problème de boîte et après en avoir changé, il ne put faire qu'un tour avant la pluie. Il demeura confiant et calme persuadé que tout irait mieux le jour de la course dont il prit le départ en sixième position tandis que Gerhard Berger démontrait le potentiel nouveau du type F1/87 en s'étant emparé de la pole position. Alboreto remonta le peloton jusqu'à la deuxième position au 27e tour sur les talons de coéquipier. Les deux V6 en livrée rouge menèrent le Grand Prix sur le sinueux circuit d'Estoril jusqu'au 39e tour quand le malchanceux Alboreto fut contraint à l'abandon sur casse de la transmission.

Gerhard Berger partit en tête-à-queue en donnant à Alain Prost sur McLaren sa 28e victoire en Grand Prix (Gerhard reconnut que son erreur était due à son excès de méfiance vis à vis de Prost – qui déclara en conséquence qu'il pensait qu'Alboreto n'aurait pas commis la même faute). Puis Berger mena dans le GP du Mexique avant d'abandonner sur problèmes de fiabilité.

Alboreto then drove this car again in the following Austrian Grand Prix at the Osterreichring76, qualifying sixth before having to start the race from the pit lane after startline crashes actually saw the Grand Prix started no fewer than three times... Alboreto: "As I come round towards the grid I noticed that the steering wheel had not been put on straight. I could not race with it like that so I went into the pits to have it fitted right. Then I join a queue of six cars starting from the pit lane...was not the best". The likeable Italian still soared through the field to run third overall....until a broken exhaust vented turbo boost to atmosphere and he retired after 42 of the 52 laps.

At Monza for the Italian Grand Prix then saw Alboreto crash in first practice, and finally qualify eighth fastest on the starting grid. Early in the race he was running 6th until lap 13 when turbocharger failure sidelined him.

The final appearance of Ferrari F1/87 chassis '100' was then made in the Portuguese Grand Prix at Estoril when – again assigned to Michele Alboreto. His second qualifying session was spoiled when the car developed a gearbox problem and, once he had switched to the spare, he had time for only one run before the weather broke and rain began to fall. He remained quietly confident there would be better pace in the car for the Sunday race, which he started from sixth place on the grid while Gerhard Berger demonstrated the F1/87 design's contemporary potential by having qualified imperiously upon pole position. Alboreto rushed through the field into second place by lap 27, running in his team-mate's Ferrari wake. The two red-liveried turbo V6 cars hurtled around the winding Estoril circuit first and second until lap 39 – when the luckless Alboreto was forced to abandon his car on circuit following a transmission failure.

Gerhard Berger eventually spun out of the lead, handing McLaren's Alain Prost his record 28th Grand Prix win (Gerhard admitting that his error had been due to worrying too much about Prost - who consequently stated that he believed that Alboreto would not have made the same mistake). Berger then led the Mexican Grand Prix before reliability issues again forced him to retire.



Mais la saison de F1 1987 finit en apothéose pour Ferrari et la F1/87 avec des victoires absolues pour Berger lors des deux dernières manches au Japon et en Australie où Alboreto donna un doublé à Ferrari à Adelaïde après la disqualification de la Lotus-Honda d'Ayrton Senna pour non-conformité des gaines de frein. Les deux victoires de fin de saison de Berger donnèrent aussi à Ferrari ses premières victoires consécutives en F1 depuis celles de feu Gilles Villeneuve aux GP de Monaco et d'Espagne en 1981. En raison des résultats obtenus par la bonne forme du modèle F1/87 en fin de saison, Ferrari décrocha la quatrième place du Championnat Constructeurs de F1 et aborda la saison 1988 parmi les favoris pour le titre mondial.

Après plusieurs années passées sous atmosphère contrôlée, la voiture réclame une révision mécanique si elle devait être utilisée par son nouveau propriétaire et gardien.

Toute Ferrari de F1 est un objet historique de grande valeur et le châssis « 100 » de la vente – qui fait partie des derniers châssis de F1 produits du vivant d'Enzo Ferrari – et piloté par le très sympathique et regretté Michele Alboreto a beaucoup à offrir à son propriétaire.

However, the 1987 Formula 1 season then finished on a high for Ferrari and the F1/87 cars, with dominant victories for Berger in the final two rounds in Japan and Australia, while Alboreto made the Adelaide result into a Ferrari 1-2 after Ayrton Senna's Lotus-Honda was disqualified for featuring oversized brake ducts. Berger's two late-season GP victories also gave Ferrari its first back-to-back Formula 1 wins since the late Gilles Villeneuve had won the Monaco and Spanish Grands Prix in 1981. As a result of the F1/87 model's late-season form, Ferrari secured fourth place in the year's Formula 1 Constructors' Championship and would begin 1988 as one of the favourites for the World Championships' top honours.

After several years in climate controlled careful storage the car will require mechanical re-commissioning if it is to be used by its next custodian.

Every Formula 1 Ferrari is a valuable and historic artefact, and chassis '100' here – built as one of the last Formula 1 cars to be created at Maranello during Mr Ferrari's long life – and as driven by the smiling, friendly, much-missed Formula 1 star that was Michele Alboreto, has much to offer a new owner.



Spécifications techniques:

Type: moteur arrière longitudinal, V à 90 degrés
Alésage x course: 81 x 8, 4 mm
Cylindrée unitaire: 249, 40 cm³
Cylindrée totale: 1 496, 43 cm³
Rapport de compression 10: 1
Distribution: deux ACT par banc ; 4 soupapes par cylindre
Alimentation: deux turbos, injection électronique indirecte Marelli
Graissage: carter sec
Embrayage: multidisque
Chassis: monocoque, structure composite en Kevlar et fibre de carbone
Suspension avant: indépendante, deux triangles et renvois, ressorts in-board sur amortisseurs télescopiques et barre anti-dévers
Suspension arrière: indépendante, deux triangles, ressorts in-board sur amortisseurs télescopiques et barre anti-dévers
Freins: disques
Boîte de vitesses: 6 rapports et marche arrière
Direction: crémaillère
Réservoir d'essence: 150 litres
Pneus avant: 25.0-10.0-13
Pneus arrière: 26.0-1.0-13

€650,000 - 850,000

Technical Specification

Type: rear, longitudinal 90° V6
Bore/stroke: 81 x 48.4 mm
Unitary displacement: 249.40 cc
Total displacement: 1496.43 cc
Compression ratio: 10 : 1
Valve actuation twin overhead camshafts per bank, four valves per cylinder
Fuel feed: twin turbos, Weber-Marelli electronic indirect injection
Lubrication: dry sump
Clutch: multi-plate
Frame: monocoque, Kevlar and carbon-fibre composite structure
Front suspension: independent pull-rod, twin wishbones, inboard springs over telescopic shock absorbers, anti-roll bar
Rear suspension: independent pull-rod, twin wishbones, inboard springs over telescopic shock absorbers, anti-roll bar
Brakes: discs
Transmission: 6-speed + reverse
Steering: rack-and-pinion
Fuel tank: capacity 150 litres
Front tyres: 25.0-10.0-13
Rear tyres: 26.0-15.0-13

1 to 4

Alboreto during the 1987 season with chassis 100.



136

1974 FERRARI 365 GT4 BERLINETTA BOXER

Coachwork by Scaglietti - Design by Pininfarina

Chassis no. 18041

- Gifted new by Enzo Ferrari to Peter Schetty
- Highly original and well-preserved example with just 4 owners from new
- One of just five examples painted Grigio Ferro from the factory
- Highly pedigreed example of the rare 365 GT4 Berlinetta Boxer



À l'aube des années 1970, il devint évident que la remplaçante de la légendaire Daytona devrait être équipée d'un moteur central pour rester sur le devant de la scène du marché des supercars. La Miura se vendait bien et Maserati venait de présenter la Bora à moteur central. Enzo Ferrari avait pris son temps, mais quand la marque répondit, chacun reconnut que l'attente était justifiée. La toute nouvelle 365 GT4 Berlinetta Boxer, ou BB, apparut sur la scène internationale au Salon de Turin 1971 et reçut un accueil enthousiaste. De construction monocoque avec des berceaux tubulaires, elle reçoit un moteur douze cylindres à plat au centre, directement dérivé du programme Sports Prototype de Ferrari.

L'ensemble mécanique dernier cri était habillé d'une carrosserie lisse et dépouillée de la même trempe, dessinée par Pininfarina et construite par Scaglietti, avec des détails typique comme les soubassements noirs et non seulement six feux arrière mais aussi six sorties d'échappement. Ce dessin intemporel remontait à l'étude de style Ferrari P6 Berlinetta Speciale de 1968 avec ses proportions d'engin à moteur central, son avant en lame de rasoir et ses phares apparents. La 365 GT4 Berlinetta Boxer était indubitablement une Ferrari mais avait aussi sa propre modernité.

By the dawn of the 1970s, it had become clear that the legendary Daytona's replacement would have to feature a mid-engine layout to remain at the forefront of the supercar market. The Miura was selling well, and Maserati had just introduced the mid-engined Bora. Enzo Ferrari bided his time but when his firm responded, everyone agreed it had been worth the wait. The all-new 365 GT4 Berlinetta Boxer, or BB, appeared on the world stage at the 1971 Turin Motor Show and received a rapturous reception. Of monocoque/tubular steel construction, it featured a mid-mounted, flat twelve engine derived directly from Ferrari's sports prototype programme.

The state of the art mechanical package was matched by the Pininfarina-designed and Scaglietti-built sleek and uncluttered Berlinetta body, with trademark details including black lower body panels, and not only six rear lights but six exhaust tips too. The timeless design drew from the 1968 Ferrari P6 Berlinetta Speciale concept car with its mid-engine proportions, razor-sharp front end and visible lights. The 365 GT4 Berlinetta Boxer was clearly a Ferrari while also being something new entirely.

Schetty giving instructions as a 312 PB is being tested at Fiorano.



© Marcel Massini



Au milieu de l'année 1976, la 365 Boxer fut remplacée par la 512 Boxer, mais pour beaucoup, la 365, malgré (ou peut-être à cause de) son caractère sans compromis, reste la Berlinetta Boxer par excellence. En tout, seulement 387 exemplaires furent construits avant l'arrêt de la production en mai 1976.

Achevée à l'usine de Maranello le 8 juillet 1974, cet exemplaire - châssis n° 18041 - fut offerte par Enzo Ferrari et Ferrari S.p.A. au Dr Peter Schetty, ancien pilote d'usine et directeur de la Scuderia Ferrari. Né à Bâle, en Suisse, Peter Schetty avait débuté sa carrière professionnelle de pilote en 1965 comme membre de la très renommée Scuderia Filipinetti, l'écurie de compétition suisse. En 1967, il faisait partie de l'écurie Abarth, avant de signer un contrat avec Enzo Ferrari en 1968 comme pilote d'usine de la Scuderia Ferrari. En 1970, Schetty court pour la Scuderia sur la puissante Ferrari 512 S, dans le championnat du monde des voitures de Sport. Aux 1000 Km de Spa-Francorchamps il termina second avec Jacky Ickx, et troisième aux 1000 Km de Monza avec John Surtees. Shetty mit fin à sa carrière à la fin de la saison 1970 et devint directeur de la Scuderia Ferrari en 1971. Pendant deux années Shetty resta à la barre de la légendaire écurie de compétition, avant de se retirer complètement du sport automobile à la fin de la saison 1972 pour reprendre l'affaire familiale de textile.

Mid-1976 saw the 365 Boxer replaced by the 512 Boxer, but to many the 365, despite (or perhaps because of) its raw and uncompromising feel, remains the Berlinetta Boxer par excellence. All told, just 387 examples were produced before production ceased in May of 1976.

Completed at the Maranello works on July 8th, 1974, this very car - chassis no. 18041 - was given by Enzo Ferrari and Ferrari S.p.A. as a gift to Dr. Peter Schetty, the former factory driver and Scuderia Ferrari team manager. Born in Basel, Switzerland, Peter Schetty had started his professional racing career in 1965 as a team member of the esteemed Swiss racing team, Scuderia Filipinetti. In 1967 he was on the works Abarth team, before landing a deal with Enzo Ferrari in 1968 as a works driver for Scuderia Ferrari. In 1970, Schetty raced for the Scuderia in the mighty Ferrari 512S, competing for the World Sportscar Championship. At the 1000 km race of Spa-Francorchamps he finished second with Jacky Ickx, and third at the 1000 km race of Monza with John Surtees. Shetty ended his racing career by the end of the 1970 season, and then took over as team manager for Scuderia Ferrari in 1971. For two years Shetty was at the helm of the legendary racing team, before retiring completely from motorsport at the end of the 1972 season to take over management of the family textile business.



La Berlinetta Boxer du Dr Schetty était peinte dans un élégant gris métal (Grigio Ferro 106-E-8) avec un intérieur tendu de cuir bordeaux contrastant. Sa carte de garantie au nom de Schetty date du 24 juillet 1974. Selon l'historien Ferrari Marcel Massini, la 365 GT4 du Dr Schetty est l'une des cinq voitures peintes en Grigio Ferro et faisait partie du paysage des paddocks des plus grands circuits où se rencontraient les écuries les plus en vue de l'époque.

En 1977, la Berlinetta Boxer Grigio Ferro passait aux mains de Hansjörg Wild de Zurich, en Suisse, époque à laquelle l'entretien et la révision furent effectués par le concessionnaire officiel Ferrari, le garage Foitek, à 23 090 kilomètres. La Ferrari fut vendue à la fin de l'année 1977 au Dr Urs Bänninger de Wollerau, en Suisse, et resta sous sa garde jusqu'en 2010 lorsqu'elle fut achetée par un transporteur, un collectionneur allemand de voiture de sport réputé. Le Dr Bänninger prit grand soin de 18041 et conserva la voiture dans un état d'origine exceptionnel. Lorsqu'il vendit la voiture elle n'affichait que 82 000 kilomètres d'origine.

Dr. Schetty's new Berlinetta Boxer was finished in the elegant Grigio Ferro (106-E-8) exterior colour and trimmed in a neatly contrasting burgundy leather interior. The warranty card was issued on July 24, 1974 in Schetty's name. According to noted Ferrari historian Marcel Massini, Dr. Schetty's 365 GT4 was one of just five examples finished in Grigio Ferro, and surely a common sight around the most prominent race track paddocks, where the top teams of the era competed.

By May of 1977, the Grigio Ferro Berlinetta Boxer was in the hands of Hansjörg Wild of Zurich, Switzerland, during which time service and maintenance work was performed by official Ferrari dealer, Garage Foitek at 23,090 kilometers. The Ferrari was sold in the latter part of 1977 to Dr. Urs Bänninger of Wollerau, Switzerland, and would remain in his devoted custodianship until 2010 when purchased by the consignor, an esteemed German collector of the finest sports cars. Dr. Bänninger took excellent care of 18041 and kept the car in exceptional original condition. When he sold the car, it just had about 82,000 kilometers from new.



Aujourd'hui cette rare Ferrari est encore largement dans son état d'origine et magnifiquement préservée. On trouve encore la peinture originale d'usine dans de nombreux endroits et l'intérieur d'origine affiche une superbe patine. Phares, vitres et chromes sont d'origine, de même que le moteur et les trains roulants. Le compteur affiche moins de 86 000 km documentés. Cette belle Ferrari est dotée des triples sorties d'échappement caractéristiques du modèle, un trait typique de la 365 GT4 Berlinetta Boxer, qui font écho si harmonieusement aux triples feux arrière. Un dossier historique complet est vendu avec la voiture, incluant le « Bulletin de Garantie » original au nom de M. Schetty, les anciens papiers d'immatriculation, des douzaines de facture de révision et d'entretien datant des années 1970, le rapport de l'historien Marcel Massini et une liste détaillée de tous les événements auxquels la voiture a participé, de toutes les révisions et de tous les entretiens effectués, de tous les contrôles, etc. Une trousse à outils et une mallette d'outils font aussi partie du lot.

Avec un historique impressionnant et un tel pedigree, son état largement d'origine et seulement quatre propriétaires, cette spectaculaire 365 GT4 Berlinetta Boxer fait partie des plus beaux exemplaires de cette race à part.

€285,000 - 315,000

Today this rare Ferrari remains in largely original and beautifully preserved condition throughout. The original factory paint can be found in many places, and the original interior displays a wonderful patina. Lights, glass and bright work are original, as is the engine and drivetrain. The odometer shows less than 86,000 documented kilometers. This fine Ferrari features the model-specific, triple-tip exhausts, an unmistakable characteristic of the 365 GT4 Berlinetta Boxer that echoes the triple taillights so harmoniously. A comprehensive history file is accompanying the sale of the car, which includes the original 'Bulletin de Garantie' issued to Mr. Schetty, old registration paperwork, dozens of receipts from service and maintenance work performed dating back to the 1970s, Marcel Massini's history report, and a detailed listing of what appears to list every event the car attended, every service and repair performed, every inspection and so on. A tool roll and attached tool box are also in situ.

With its exciting history and novelty ownership pedigree, highly original presentation and just 4 owners from new, this spectacular 365 GT4 Berlinetta Boxer must be among the finest examples of the rare breed.

137

*The ex-works, ex-Mike Hawthorn,
ex-Umberto Maglioli, ex-Luis Milan*

1953 FERRARI 625 TF TWO-SEAT SPIDER

Coachwork by Vignale

Chassis no. 0304TF/0306TF

Engine no. 14

- *Ex-Scuderia Ferrari works car*
- *Rare and striking open coachwork by Vignale*
- *Eligible to events such as the Monaco Historic GP, Mille Miglia and Tour Auto*
- *A rare opportunity to acquire the Commendatore's favoured 4 cylinder engine*
- *Restored by some of the best names in the business*



Mike Hawthorn in the 2nd row on the starting grid of the Autodromo Grand Prix race Monza, June 1953. © Publifoto

Bonhams est ravi de pouvoir offrir l'une des Ferrari de compétition les plus « utilisables » et les plus connues des débuts de la marque. C'est l'un des trois modèles 625 Targa Florio à moteur 4 cylindres à double arbre à cames en tête de 2,5 litres construits qui fit ses débuts publics le 29 juin 1953, dans le Grand Prix de l'autodrome de Monza, en Italie, pilotée par la nouvelle recrue britannique de la Scuderia Ferrari - l'écurie d'usine - le futur champion du monde de Formule 1, Mike Hawthorn. Portant à cette occasion le numéro 16, la voiture était menée par le « Farnham Flyer », comme on surnommait Hawthorn, à la quatrième place, derrière une concurrence redoutable, la Ferrari 250 MM 3 litres de « Gigi » Villorosi, la Lancia D23 de Felice Bonetto et la Ferrari 250 MM Spider Vignale de l'ancien champion du monde, le Dr « Nino » Farina. L'ordre d'arrivée fut le même dans la seconde manche et au classement général.

Bonhams is delighted to be able to offer one of the most widely usable and best-known of all early-period sports-racing Ferraris. It is one of only three of the 2.5-litre 4-cylinder twin-overhead camshaft 625 Targa Florio cars to have been built, and it made its public debut on June 29, 1953, in the Autodrome Grand Prix race at Monza, Italy, driven by the Scuderia Ferrari factory team's new British recruit - and future Formula 1 World Champion - Mike Hawthorn. Bearing on that occasion race number 16, the car was driven by 'The Farnham Flyer', as Hawthorn was known, into a fourth-place finish against strong opposition; 'Gigi' Villorosi's 3-litre Ferrari 250MM, Felice Bonetto's Lancia D23 and the veteran World Champion Dr 'Nino' Farina's Ferrari 250MM Vignale Spider. This result was duplicated in the second race Heat, and on aggregate overall.



Chacune des trois Ferrari 625 Targa Florio connut par la suite des modifications de numéro et de carrosserie, mais de ce trio, la voiture proposée ici est de fait la plus limpide, possédant aujourd'hui ce qui est probablement l'historique spécifique le plus clair des trois, et on connaît son histoire détaillée de 1953 à 2018 – étalé sur pas moins de 65 années.

Après avoir été pilotée par Mike Hawthorn à cette quatrième place du classement général à Monza, la voiture était à nouveau engagée par l'écurie Ferrari, cette fois confiée à l'étoile montante de Biella, Umberto Maglioli, pour courir dans la Villa Coppa d'Oro delle Dolomiti – la coupe d'or des Dolomites – une compétition sur route autour du massif montagneux du nord-est de l'Italie. Portant le numéro 90, la voiture terminait troisième aux mains expertes de Maglioli.

En fait, Antoine Prunet et Franco Lombardi, les experts reconnus en matière de Ferrari à moteur en ligne, considèrent que cette voiture particulière a vraisemblablement été réalisée sur le tout premier prototype du Spider « d'usine », qui avait été construit à l'origine avec une carrosserie au style pour le moins controversé, faite à la main par la carrozzeria Autodromo.

Cette carrosserie n'avait jamais eu les faveurs de M. Ferrari lui-même, qui la considérait comme une erreur. À l'époque, au printemps 1953, le châssis de cette voiture n'avait certainement pas reçu de numéro, servant plutôt de mulet d'essai et de développement et en tant que tel n'avait jamais été complètement mis au point ni testé.

M. Ferrari demanda alors à l'un de ses sous-traitants préférés, Alfredo Vignale, de recarrosser ce châssis, sur un dessin de son styliste attitré, le Turinois Giovanni Michelotti. C'est sous cette forme, avec une carrosserie flamboyante neuve et initialement doté d'un 4 cylindre 2, 9 litres, que la voiture fut préparée et emmenée à Monza, à temps pour la session finale des essais précédant le Gran Premio dell'Autodromo. Mike Hawthorn, son pilote officiel, arriva directement du Grand Prix de Rouen-Les Essarts en France, où il avait piloté une monoplace 625 F1 de Formule 1 et avait terminé second derrière Farina, offrant un doublé mémorable à Ferrari dans une course de monoplaces.

Each of the three Ferrari 625 Targa Florio cars subsequently experienced a sequence of identity permutations and bodywork changes, but amongst that trio the car offered here is actually the most straightforward, with what is today probably the best understood specific history of them all, and it has a complete provenance all the way from 1953 to 2018 – 65 years, no less.

After being driven by Mike Hawthorn to that fourth-place finish at Monza, the car was fielded again by the Ferrari factory team, this time being entrusted to emerging Biellese driver Umberto Maglioli to contest the VII Coppa d'Oro delle Dolomiti - the Dolomites Gold Cup - road race around the mountains of north-eastern Italy. Bearing race number '90' the car finished third in Maglioli's highly-skilled hands.

In fact, it is considered most likely by acknowledged Ferrari in-line-engined authorities Antoine Prunet and Franco Lombardi that this particular car was based upon the very first prototype 'works' Spider, which had been completed initially with a somewhat controversial body style hand-made by the Carrozzeria Autodromo.

That body style was never favoured by Mr Ferrari himself, who regarded it as a mistake. At that time, in the Spring of 1953, the chassis of this car was almost certainly un-numbered, serving more a test and development frame which as yet was neither fully developed, nor proven.

Mr Ferrari then ordered that his more favoured sub-contractor Alfredo Vignale should be commissioned to rebody this car's chassis, to a design by his in-house Torinese stylist Giovanni Michelotti. It was then in this form, with the bodywork absolutely brand spanking new, and initially a 2.9-litre 4-cylinder engine, that the car was prepared and taken to Monza in time for the final practice session preceding the GP dell'Autodromo. Mike Hawthorn, its assigned driver, rushed there straight from the Rouen Grand Prix at Les Essarts in France, where he had been driving a Formula 1 625 F1 single-seater and had finished second behind Farina in a notable Ferrari 1-2 single-seater race result.



Entre temps, le moteur 2, 9 litres avait été transféré sur le nouveau spider Targa Florio jumeau d'Ascari - châssis numéro 0302TF – et avait été remplacé dans notre châssis par un groupe mécanique 2, 5 litres de 625. Après cette première sortie, le nez de la carrosserie du Spider Vignale d'Hawthorn avait été modifié, très probablement par Scaglietti, le carrossier spécialisé local de plus en plus apprécié par Ferrari, et la voiture était réapparue avec une calandre de radiateur plus petite au départ de la Coppa d'Oro delle Dolomiti à Cortina d'Ampezzo.

Umberto Maglioli amena rapidement la voiture à une excellente troisième place, derrière la Ferrari 250 MM Spider Vignale de Paolo Marzotto et la Lancia D20 d'usine de Piero Taruffi.

Marzotto se rappelait en ces termes de la 625 TF : « J'avais essayé la 4 cylindres et il ne faisait aucun doute que ce pouvait être la voiture pour remporter les Dolomites. Elle était légère, agile et avait un couple énorme. Sur les routes irrégulières de la course c'était la voiture idéale. J'ai donc dit à Ferrari que j'avais l'intention de courir avec elle, mais je ne réussis pas à le convaincre. Il insista pour me faire courir sur une douze cylindres. J'étais vraiment énervé sur le coup et j'ai dit « comme vous voulez, je vais conduire la 12 cylindre, je vais prendre la tête, je m'arrêterai 10 m avant la ligne d'arrivée et je laisserai Taruffi me doubler puisqu'il sera derrière moi et Maglioli ». Ferrari sourit et répondit, « Vous passerez la ligne d'arrivée et vous ne vous arrêterez pas. Vous gagnerez devant Taruffi et Maglioli, je vous le dis ». Il avait raison. J'ai été tenté de m'arrêter pour fanfaronner, mais Ferrari savait que lorsqu'un pilote en arrivait là, il n'allait pas laisser passer la victoire... »

Meanwhile, the 2.9-litre engine had been transferred to Ascari's sister new Targa Florio Spider - chassis serial '0302TF' and had been replaced in this chassis by a 2.5-litre or '625' power unit.

After this initial outing, the Hawthorn Vignale Spider's nose bodywork treatment was modified, most probably by Ferrari's increasingly trusted local body specialist Scaglietti, and the car reappeared with a smaller radiator air intake for the Cortina d'Ampezzo start of the Coppa d'Oro delle Dolomiti. Umberto Maglioli promptly drove the car into its fine third place finish behind Paolo Marzotto's Ferrari 250MM Vignale Spider and the works Lancia D20 of Piero Taruffi.

Marzotto would in fact recall the 625TF thus: "I tried the 4-cylinder and I had no doubt that it could be the car to win in the Dolomites. It was light, agile and with enormous torque. On the loose surfaces of that race it was the ideal car. So, I said to Ferrari that I intended to compete with it, but there was no way of convincing him. He insisted on making me race the 'twelve'. I got really annoyed on that occasion and I said, 'As you like, I'll take the 12-cylinder, I'll take the lead, I'll stop 10 metres from the finish line and I'll let Taruffi pass me as he will be behind me and Maglioli.' Ferrari smiled and said, 'You'll get to the finish line and you will not stop. You'll win ahead of Taruffi and Maglioli, I'm telling you.' He was right. I was really tempted to stop dramatically, but Ferrari knew that when a driver was there he would not give up a victory..."

Hawthorn during the Grand Premio dell'Autodromo 1953



Umberto Maglioli in the 625 TF during the Coppa d'Oro delle Dolomiti, 1953





Umberto Maglioli avait été tout aussi impressionné par cette 625 Targa Florio, et se souvenait : « C'était une voiture agile avec une bonne tenue de route, j'en étais très content et je visais la victoire, même si Marzotto était en état de grâce. Vers la fin, mon moteur avait perdu un peu de puissance et j'ai dû laisser la seconde place à Taruffi qui était en train de remonter, mais il était clair que la voiture était bonne et qu'elle était parfaite pour les routes les plus tortueuses ».

Le 19 juillet 1953, Maglioli réapparut au volant de la voiture pour la course de côte de Susa-Monte Cenisio, mais ne termina pas, après quoi elle fut vendue au pilote propriétaire argentin Luis Milán.

Avant de lui être expédiée, la voiture subit une révision complète à l'usine. Les recherches d'Antoine Prunet dans les archives de Ferrari pour son chef-d'œuvre à venir « Ferrari In Linea » - co-écrit avec Franco Lombardi - lui permirent de repérer l'assemblage d'un moteur 2,9 litres avec carter et couvre-culasse en Elektron. Les rapports d'essais au banc du moteur faisaient état d'une puissance maximale de 199,3 ch à 5 800 tr/min avec un couple de 168,4 kg à 4 000 tr/min.

Il semblerait que ce soit à ce moment-là que le numéro de série 0304TF de la voiture d'usine à l'époque fut modifié pour devenir 0306TF. On peut seulement supposer que ce fut dans un but de clarification pour les douanes, en vue de son expédition à Luis Milán en Argentine. En fait, comme on le voit ici, les deux numéros sont frappés sur le châssis et il ne fait aucun doute que ces frappes sont d'époque.

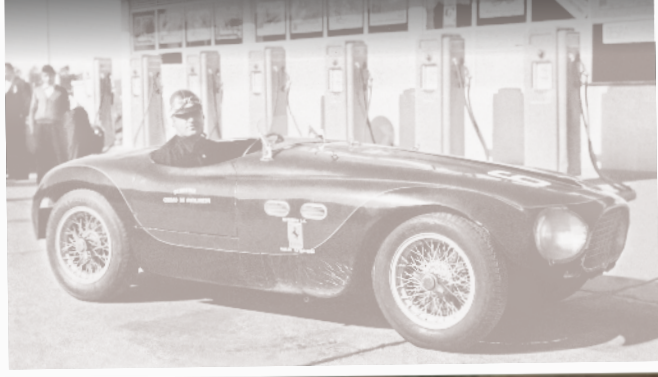
Umberto Maglioli was equally impressed by this 625 Targa Florio, recalling: "It was an agile car with good handling, I was very happy with it and I aimed to win, even if Marzotto was in a state of grace. Towards the end, my engine had lost a bit of power and I had to hand second place to Taruffi, who was making his way back up the field, but it was clear that the car was good and that it would be highly suitable for the most tortuous routes."

On July 19, 1953, Maglioli reappeared in the car at the Susa-Monte Cenisio mountain climb, but failed to finish there, after which it was sold to the Argentinean owner/driver Luis Milán.

Before being shipped to him, the car was subjected to a major factory overhaul. Antoine Prunet's searches through the Ferrari records for his forthcoming 'Ferrari In Linea' masterwork - co-authored with Franco Lombardi - located assembly forms referring to a 2.9-litre engine with Elektron sump and camboxes. The engine dyno test report quoted maximum output of 199.30bhp at 5,800 rpm with 168.4 kg torque at 4,000 rpm.

It appears to have been then that the car's works-period chassis serial of '0304TF' was amended to become '0306TF'. We can only assume for customs clearance purposes upon its export to Luis Milán in Argentina. In fact, as pictured here, both numbers are stamped into the chassis, in undoubtedly period strikes.

New colour scheme for the Ferrari, almost surely red and black. There is a text on the car reading "Escudería Ciudad de Avellaneda", 1955
 © Cristián Bertschi



Luis Milan at the Ciudad de Buenos Aires Racetrack for the 1955 "Premio Invierno", on that occasion he achieved sixth place.
 © Cristián Bertschi



Juste après Noël 1953, repeinte en marron avec le soubassement gris et de légères modifications à la carrosserie, parmi lesquelles une goulotte de remplissage de réservoir extérieure et des extracteurs remodelés, la voiture fut embarquée à Gêne pour Buenos Aires, et arriva à temps pour les 1 000 Km de la ville comptant pour le championnat du monde des voitures de Sport, le 24 janvier 1954. Elle portait des plaques provisoires en carton avec l'immatriculation Bo 29405.

Luis Milán, un tanneur d'Avellaneda, dans la province de Buenos Aires, prit immédiatement possession de sa voiture et - avec Elpidio Tortone comme copilote - termina à une très honorable cinquième place au classement général de cette grande classique de 1 000 Km.

Ce succès international fut suivi d'une longue et active carrière en course en Argentine au cours de laquelle Luis Milán finit second au Grand Prix d'Otoño à Mar del Plata en 1954, quatrième au Premio Invierno à Buenos Aires, sixième au Premio Independencia, puis troisième à la course de printemps, et troisième, quatrième et cinquième dans une série de courses à handicap à Buenos Aires en fin d'année.

Au cours de l'année 1955 Milán/Tortone terminèrent huitièmes de leur second 1 000 Km International de Buenos Aires, et Milán poursuivit avec une seconde place au Grand Prix Anniversario à Mar del Plata et à une autre épreuve sur l'autodrome de Buenos Aires, puis huitième à Rosario. À la suite du Premio Invierno, la voiture fut repeinte en noir (les panneaux ouvrants) et jaune, puis à partir de juillet 1955, elle fut repeinte en rouge. Elle prit les troisièmes places aux Premio Invierno et Independencia.

Just after Christmas of 1953, repainted in maroon with grey lower sides, and with slight bodywork modifications including an outside fuel filler and re-shaped rear air outlets, the car was shipped from Genoa to Buenos Aires, to arrive in time for the city's 1,000Kms Sports Car World Championship race on January 24, 1954. It wore Italian temporary cardboard plates bearing the registration 'Bo 29405'.

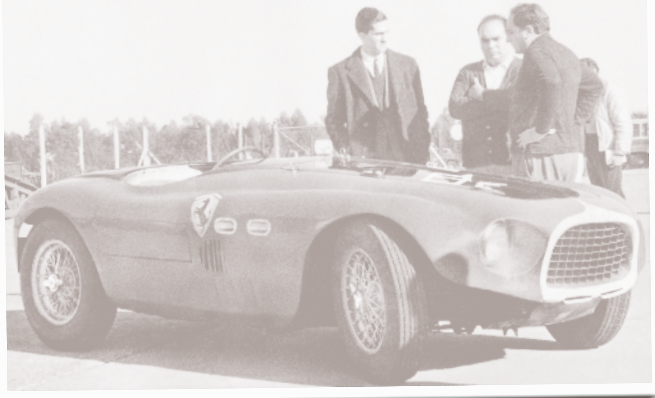
Luis Milán, a tanner from Avellaneda, Buenos Aires, took to his new car immediately, and - co-driving it with Elpidio Tortone - he finished a most respectable fifth overall in the 1,000Kms classic.

This international success was followed by a long and active Argentine racing career in which Luis Milán finished second in the 1954 GP Otoño at Mar del Plata, fourth in the GP Invierno back in Buenos Aires, sixth in the Premio Independencia, then third in the Primavera race, and third, fourth and fifth in a series of Buenos Aires Handicap races ending that year.

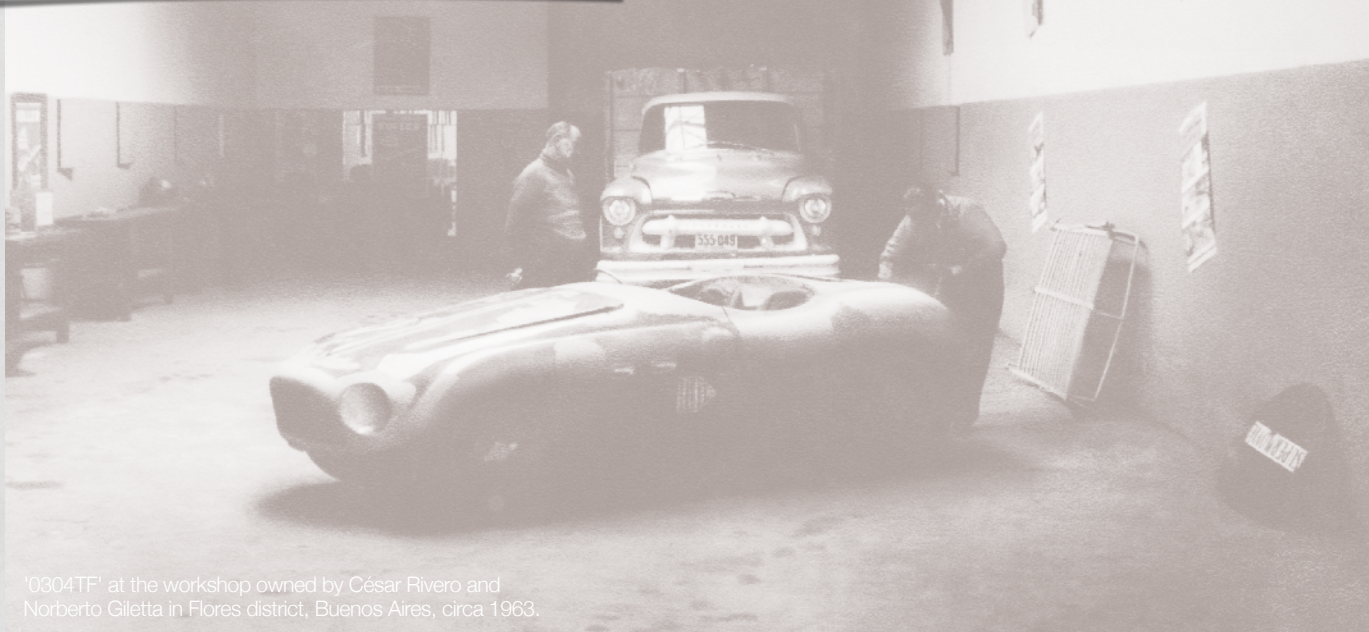
Into 1955 Milán/Tortone then finished eighth in their second International Buenos Aires 1,000Kms, and Milán following up this result with second places in the GP Anniversario at Mar del Plata and another BA Autodrome event, then eighth at Rosario. Following the Premio Invierno race, the car was likely repainted in black (on the opening panels) and yellow, then from July 1955 it was repainted in red. Third places were taken in the Invierno and Independencia races.

Assiduously competing in the races organized by the "Asociación Argentina de Automóviles Sport", 1962

© Cristián Bertschi



César Rivero in his Ferrari 625F is interviewed by sports reporter, Juan Carlos Pérez Loiseau, 1962. © Cristián Bertschi



'0304TF' at the workshop owned by César Rivero and Norberto Giletta in Flores district, Buenos Aires, circa 1963.

Milán prit E. Capotosi comme copilote aux 1 000 Km International de Buenos Aires de 1956, et, pour la première fois, ne termina pas – abandonnant au 44e tour. Mais aux 500 Miles de Rafaela, Milán termina cinquième, puis second dans l'épreuve Inferno à Buenos Aires, avant de remporter le Premio Primavera de 1956 au même endroit le 12 octobre.

Par la suite, Luis Milán fit l'acquisition d'une Ferrari 375-Plus 4, 9 litres avec laquelle il devint Champion d'Argentine, ayant revendu 0304TF/0306TF à Alvaro Piano, un banquier portugais installé à Buenos Aires. Conservant toujours les plaques italiennes « provisoires » Bo 29405 de 1953, la vieillissante 625 Targa Florio fut engagée en compétition par Piano en Argentine et au Brésil et allait encore apparaître à deux reprises au championnat du monde des voitures de Sport pour les 1 000 Km de Buenos Aires, bien qu'elle ne prit pas le départ lors de l'épreuve de 1957 et dut abandonner dans l'édition de 1958. Dans les deux cas le copilote de Piano était un certain F. Bruno. Les résultats de Piano au volant de la voiture en 1957 comprennent une troisième place au Premio Cinquentenario au Brésil, une bonne troisième place aux 500 Miles de Rafaela et une nouvelle troisième place à l'épreuve Primavera sur l'autodrome de Buenos Aires.

Deux quatrièmes places furent assurées par la voiture en 1958, avant que le malheureux Alvaro Piano perde la vie dans un accident d'avion. Cette 625 Targa Florio fut alors achetée par l'étoile montante d'Argentine, le pilote Nestor Salerno, qui l'amena à la seconde place dans la course de San Carlos à Colonia en 1959 et troisième dans le Premio 1810 sur l'autodrome de Buenos Aires en 1960, malgré l'évidente fragilité croissante de la voiture vieillissante.

Milán co-drove the car with E. Capotosi in the 1956 International Buenos Aires 1,000Kms, for the first time failing to finish - retiring after 44 laps. But in the Rafaela 500-Miles Milán subsequently finished fifth, then second in the Inferno race at Buenos Aires before winning the 1956 Premio Primavera there on October 12.

Luis Milán subsequently acquired a 4.9-litre Ferrari 375-Plus in which he would become Argentine Champion, having sold '0304TF/0306TF' to Alvaro Piano, a Portuguese banker based in Buenos Aires. Still retaining the 'temporary' Italian licence plate 'Bo 29405' as issued in 1953, the ageing 625 Targa Florio would be widely campaigned by Piano in both Argentina and Brazil and would be entered twice more in Buenos Aires 1,000Kms Sports Car World Championship races, although it was a non-starter at the 1957 event and retired from the 1958 edition. In both cases Piano's co-driver was one F. Bruno. Piano's 1957 results with the car included third place in the Premio Cinquentenario in Brazil, a good third in the Rafaela 500-Miles and third again in the Primavera race at BA Autodrome.

Two fourth places were secured with the car in 1958 before the unfortunate Alvaro Piano lost his life in a flying accident. This 625Targa Florio was then acquired by rising young Argentine driver Nestor Salerno who drove it into second place in the 1959 San Carlos race at Colonia and third in the 1960 Premio 1810 at BA Autodrome, despite the elderly car's evidently increasing fragility.



En 1961, Salerno courait avec la voiture dans les courses nationales de Coches Special Fuerza Libre (Formule libre), continuant en 1962, avant de vendre la Ferrari avec deux moteurs, un 3 litres (installé) et un 2,5 litres de secours, à César Rivero. Celui-ci monta le plus petit moteur dans un bateau de course qu'il fit courir avec succès, tandis qu'avec la voiture il gagnait à deux reprises et prenait trois secondes places et deux troisièmes places dans des épreuves Fuerza Libre en 1963.

Après avoir terminé troisième à la course de Campo Grande à Asuncion, au Paraguay, en mai 1963, César Rivero vendit la voiture – cette fois sans moteur – à un passionné, Ernesto Pablo Dillon, qui l'échangea contre une 250GT appartenant à un italien. Après des années de négligence en Argentine et en Italie où elle était revenue, la 625 Targa Florio fut finalement redécouverte par l'historien Ferrari Franco Lombardi dans une casse à Naples.

Il se souvient : « C'était en 1974 ou 75, j'étais en contact avec un type sympathique – Raffaele Ruggiero – un passionné d'automobile du coin, un marchand et concessionnaire qui avait localisé quelques bonnes GT pour moi à Naples. Un jour, il m'appelle : « Franco j'ai trouvé une vieille Ferrari de course, une barquette Sport rouillée dans une casse de la région. Ça t'intéresse ? ». Oui, répondis-je, c'est quel type de moteur ? « C'est un V12, mais il est différent de tous les V12 Ferrari que j'ai vus ». OK, j'arrive jeter un coup d'œil ».

By 1961 Salerno was competing in the car in Coches Special Fuerza Libre (free Formula) national races, continuing into 1962 before selling the Ferrari with two engines, a 3-litre (installed) and a spare 2.5-litre to César Rivero. He fitted the smaller unit into a speedboat which he raced successfully, while winning twice and taking three second places and two third places in Fuerza Libre racing into 1963.

After finishing third in the Campo Grande race at Asuncion, Paraguay, in May 1963, César Rivero is understood to have sold the car - by this time engineless - to enthusiast Ernesto Pablo Dillon who exchanged it with a 250GT from an Italian vendor. After years of neglect both in Argentina and Italy, to where it had been returned, the 625 Targa Florio was eventually rediscovered by Ferrari historian Franco Lombardi in a scrapyards in Naples.

He recalls: "It was around 1974/75 and I was in contact with a nice chap – Raffaele Ruggiero – a local car guy, a wheeler and dealer who had located a couple of good GT cars for me in Naples. One day I had a call: 'Franco I have found an old racing Ferrari, a rusted sports barchetta in a local junkyard. Any interest?'. 'Yes,' I said, 'What kind of engine is in it?' 'It's a V12, but it looks different from any other Ferrari V12 I've seen.' 'OK, I'll come and have a look.'"



« Quelques jours plus tard, j'atterrissais à Naples et Raffaele me prit à l'aéroport pour m'emmener sur place. La voiture avait quitté la casse et le propriétaire l'avait déménagée dans un petit garage au cœur de la vieille ville. Nous circulâmes dans un dédale de petites ruelles sales, les pittoresques vicoli qui constituent la bruyante vie locale. J'ai perdu tout contact avec Raffaele Ruggiero et je ne serais pas capable de retrouver la petite place où des gamins jouaient au football et où se trouvait la voiture. Toujours est-il que les portes en bois du petit abri s'ouvrirent finalement et qu'une vieille Ferrari Vignale Sport en sortit.

« Elle était dans un état pitoyable, mais sa carrosserie d'origine en aluminium était complète. Finalement, nous avons ouvert le capot et j'ai pu voir le moteur. Oui, c'était bien un V12, mais je n'avais jamais entendu parler d'un V12 Ferrari à soupapes latérales... À l'évidence, la voiture avait fini avec un bloc Ford Lincoln sous le capot. Aucun numéro n'était visible sur le châssis rouillé, mais la voiture était accompagnée d'une identité supposée, 0304TF, et de tout un historique en Amérique du sud ».

« Je ne l'ai pas acheté, effrayé par la complexité de sa restauration et, même rapporté à cette période bénie, par le prix qui était plutôt raide. Elle fut achetée plus tard par Giuseppe Medici de Reggio Emilia ». Le nouveau propriétaire confia alors la restauration de cette importante voiture à différents spécialistes des environs de Modène. Piero Mazzetti monta un moteur Tipo 555 F1 repéré à Modène qui était probablement celui utilisé autrefois pour animer la soufflerie des modèles réduits que le premier directeur technique, Carlo Chiti, avait installé à l'usine de Maranello vers 1960.

La carrosserie fut elle aussi restaurée, par Ellis Garuti de Rubiera. Giuseppe Medici/ Cevenini pilotèrent la voiture aux Mille Miglia Retro de 1984 et Medici/ Bottero dans l'épreuve de 1986. En mai 1988 la voiture fut vendue aux enchères au passionné britannique Jeremy Agace, domicilié à Monaco, avant d'être achetée par l'historien Ferrari et autorité de la marque, Antoine Prunet qui, à son tour, l'engagea au Tour Auto avec son ami Gregory Noblet, le fils de Pierre Noblet, l'ancien pilote Ferrari.

"A few days later I landed in Naples and Raffaele was at the airport to pick me up. The car had left the junkyard and the owner had moved it to a small garage in the heart of the old town. We drove through a network of small and dirty vicoli, the colourful alleys forming the pulsing network of the local noisy life. I've lost track of Raffaele Ruggiero and will never be able to find again the little square with kids playing football where the car was. In any case, the wooden door of that small recovery finally opened and an old Ferrari Vignale sports car was rolled out.

"It was in awful condition, but its original aluminium skin was all there. Finally, we opened the hood and I could see the engine. Yes, it was a V12, but I had never heard of a side-valve V12 Ferrari... Obviously the car had ended-up with a Ford Lincoln unit inside. No number was apparently evident on its rusty chassis, but the car came with a supposed identity '0304TF' and a South American history."

"I didn't buy the car - scared by the complexity of its restoration and, even for those happy days, the required price was rather stiff. It was bought later by Giuseppe Medici of Reggio Emilia." The new owner then entrusted this important car's restoration to various specialists around Modena. Piero Mazzetti installed a Tipo 555 F1 engine located in Modena and possibly previously used to power the small-scale wind tunnel which pioneering former chief engineer Carlo Chiti had installed at the Maranello factory around 1960.

The bodywork was also restored by Ellis Garuti of Rubiera. Giuseppe Medici/Cevenini drove the car in the 1984 Mille Miglia Retro, and Medici/Bottero in the 1986 event. In May 1988 the car was sold at auction to Monaco-based British enthusiast Jeremy Agace before being acquired by Ferrari historian and renowned authority on the marque Antoine Prunet who in turn competed in the 'Tour Auto' with his friend Gregory Noblet son of Pierre Noblet the period Ferrari racing driver.

Rivero had purchased the Ferrari with two engines from Néstor Salerno. One of them he installed in a Pagliettini racing boat with which his brother won the Argentine championship, circa 1965
© Cristián Bertschi



As found by Franco Lombardi in Naples 1974. © Marcel Massini



Elle passa finalement au vendeur en mars 2002, aux mains duquel 0304TF/0306TF reçut enfin une longue et méticuleuse restauration bien documentée à la Carrozzeria Nova Rinascete du très respecté spécialiste Dino Cognolato de Vigonza, près de Padoue. Son 4 cylindres a été révisé par Corrado Patella et la voiture engagée par son nouveau propriétaire, un collectionneur privé bien connu, dans une multitude de manifestations jusqu'en 2016, parmi lesquelles le Grand Prix historique de Monaco, les Mille Miglia, Le Mitiche Sport à Bassano et le Tour Auto, pour n'en citer que quelques-unes.

La voiture est dans un état impeccable, ayant été entretenue jusqu'à ce jour par le réputé Corrado Patella de l'Autofficina Omega au nord de l'Italie, l'un des meilleurs spécialistes Ferrari d'Europe. La voiture est vendue avec ses papiers FIA en cours et un dossier historique qui comprend un important rapport très détaillé de Marcel Massini.

C'est une fascinante Ferrari 4 cylindres proposée avec un historique complet, depuis ses premiers jours au sein de l'écurie d'usine, telle que pilotée par les légendaires Mike Hawthorn et Umberto Maglioli en 1953, en passant par sa riche et chaotique épopée sud américaine en compétition, jusqu'à sa redécouverte attestée par des photos sous forme d'une épave orpheline dans une casse napolitaine en 1974/75. Elle a été suivie d'une restauration bien documentée par quelques-uns des meilleurs spécialistes du milieu et a couru d'autres compétitions.

En possession d'un passionné, cette étonnante Ferrari des débuts de la marque a été bien entretenue et utilisée et n'est pas seulement le seul exemplaire survivant des trois Ferrari 625 Targa Florio Spider Vignale produits, mais aussi une Ferrari pratique, très « utilisable » et polyvalente pour le collectionneur passionné et actif.

€4,500,000 - 6,500,000

It eventually passed to its current vendor in March 2002, in whose hands '0304TF/0306TF' was at last given a lengthy, well-documented and meticulous restoration by respected specialist Dino Cognolato's Carrozzeria Nova Rinascete in Vigonza near Padua. Its 4-cylinder engine was overhauled by Corrado Patella, and the car was raced by its new owner a renowned private collector in a multitude of events including the Monaco Historic Grand Prix, the Mille Miglia, Le Mitiche Sport a Bassano and the Tour Auto as recently as 2016 to mention just a few.

The car is in exemplary condition, having been maintained to this day by the revered Corrado Patella of Autofficina Omega in Northern Italy, one of the most highly-regarded Ferrari specialists in Europe. The car is offered with current FIA papers and a history file which includes a very detailed and important Marcel Massini report.

This is a fascinating 4-cylinder Ferrari offered with provenance complete from its earliest works team days as campaigned by the legendary Mike Hawthorn and Umberto Maglioli in 1953, through a jam-packed South American racing history to photo-verifiable rediscovery as a neglected orphan in that Naples junkyard in 1974/75. This has been followed by a well-documented restoration by the best in the business and even more racing since.

Within its current enthusiast ownership, this striking early Ferrari has been well maintained and campaigned and is not only the sole surviving example of the three Ferrari 625 Targa Florio Spider Vignale cars originally produced, but also as a most practicable, highly useable and versatile Ferrari for the enthusiastic and active collector.



Monaco Historique Grand Prix 2014.

2017 FIAT 500 JOLLYCAR

Chassis no. ZFA3120000J792268

- An evocation of the 1950s beach car
- One of a limited edition built in Italy
- Circa 6,000 kilometres recorded (10km since conversion)
- EU registered



Aussi évocatrice de La Dolce Vita italienne que l'immortel scooter Vespa, le concept de « beach car » (voiture de plage) est incarné à merveille par la « Jolly » de Ghia. La Jolly était parfaite comme véhicule de courtoisie pour les patrons d'hôtels de luxe et de cours de golf ou comme véhicule terrestre lorsqu'on avait amarré son yacht sur la Riviera italienne ou française. Dépourvue de portes et équipée de sièges en vannerie, elle n'était destinée qu'aux loisirs, confirmant par là le statut de son propriétaire comme quelqu'un qui pouvait s'offrir une voiture « juste pour le plaisir ».

Compte tenu du succès de la version originale de Ghia, il n'est pas surprenant que certains aient eu l'idée de faire une interprétation moderne de la légendaire voiture de plage Jolly sur base d'une Fiat 500 d'aujourd'hui, comme celle présentée ici. Numéro 24 d'une série de 500 prévue, cette voiture a été convertie par une carrozzeria italienne spécialisée. Pour accroître la rigidité structurelle, la coque a été renforcée par des plaques d'acier et des tubes coupés au laser, identiques à ceux des arceaux des voitures de rallye. La carrosserie a été découpée à la main. Les sièges, habillés d'osier, sont équipés d'une sous-structure en acier et conservent les ceintures de sécurité d'origine. Chromes et boiseries sont de type marine et la voiture est vendue avec un dais pare-soleil (elle peut être utilisée avec ou sans).

Cette Jolly prend pour base une berline Fiat 500 de série, animée par le moteur à essence 1, 2 litre associé à une boîte automatique « Dualogic » à cinq rapports. Immatriculée en Europe (avec toutes les modifications signalées), cette adorable et amusante voiture de loisirs est décrite par le vendeur « comme neuve ». Vendue avec son manuel du propriétaire et ses outils.

€45,000 - 55,000

No Reserve

As redolent of La Dolce Vita Italy as the immortal Vespa scooter, the 'beach car' concept is most famously embodied by Ghia's 'Jolly'. A novel and quintessentially Italian idea that first emerged in the 1950s, the Jolly transformed humble saloons such as FIAT's 500 and 600 from basic transport into conspicuous indicators of wealth. The Jolly found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels and golf courses or for use ashore after one had docked one's yacht on the Italian or French Riviera. Lacking doors and equipped with wickerwork seats, it was only practical as leisure transport, thus confirming its owner's status as someone who could afford a car 'just for fun'.

Given the success of the original, it is not at all surprising that someone would attempt an interpretation of the legendary Jolly beach car using a modern FIAT 500, as seen here. Number '24' of 500 planned, this car has been converted by a specialist Italian carrozzeria. To increase the stiffness of the open body, the shell has been reinforced with laser-cut steel plates and steel tubes, as used in roll-bars for rally cars; the body has then been contoured by hand. The seats have a steel underlying structure and are clad in wicker, the original seatbelts being retained. The woodwork and chromework is in marine style, and the car comes with a portable sunshade (it can be used without or without this).

This particular Jolly is based on a standard FIAT 500, which is powered by the 1.2-litre petrol engine driving via the 'Dualogic' five-speed automatic transmission. Registered in the European Union (with all modifications notified), this lovely and fun car is described by the vendor as in effectively 'as new' condition. Offered with owner's manual and tools.

139

1967 PORSCHE 912 'SWB' COUPÉ

Chassis no. 461241

- *Matching numbers*
- *Resident in the USA up to 2005*
- *Dick Hyland-tuned engine (125-130bhp)*
- *Five-speed gearbox*
- *Recent extensive refurbishment*
- *Registered in the UK*



Malgré son succès, la 911 sport de Porsche était forcément chère, défaut résolu par l'usine qui proposa la 912 apparemment identique mais propulsée par le moteur à quatre cylindres de 1,6 litres de la 356. Installé dans la 912, ce dernier délivrait 90 ch soit 40 de moins que le six-cylindres de 2 litres de la 911, mais cet déficit était compensé en partie par un poids inférieur qui se traduisait par un meilleur équilibre dynamique et un comportement routier plus agréable. Malgré ce déficit de puissance, la 912 offrait une respectable vitesse de pointe de 191 km/h. Un peu plus de 30 000 unités furent produites par l'usine Karmann (toutes sur le châssis court original) entre 1965 et 1968. De nos jours, la 912 est relativement rare par rapport à sa grande sœur, la 911.

Résidant aux USA jusqu'en 2005, date à laquelle elle fut exportée au Royaume-Uni, cette 912 à conduite à gauche bénéficie d'un moteur Dick Hyland préparé « vitesse ». On notera aussi la boîte manuelle à 5 rapports, les roues Fuchs en alliage léger, les sièges Rennsport Vitesse neufs et les freins avant à disque de 911. La Porsche a été restaurée en 2014/2015 et la peinture réalisée par S Brooker Classic Restorations. Immatriculée au Royaume-Uni, la voiture est accompagnée de ses factures de travaux, d'une copie du titre de circulation de l'état du Maine, de ses MoT, d'un manuel d'utilisation et d'un certificat d'immatriculation britannique V5C.

€40,000 - 50,000
No Reserve

Although widely acclaimed, Porsche's 911 sports car was necessarily expensive, a shortcoming the factory addressed by offering the 912 which, though outwardly identical, was powered by the superseded 356's 1.6-litre four-cylinder engine. As installed in the 912, the latter produced 90bhp, some 40 horsepower less than the 911's 2.0-litre six, but this deficit was offset by significantly reduced weight, resulting in a better balanced car with greatly improved road manners. Despite being down on power, the 912 had a respectable top speed of 191km/h (119mph). A little over 30,000 were produced at Karmann's works (all on the original short-wheelbase chassis) between 1965 and 1968, and today the 912 is a relative rarity when compared with its better-known sibling.

Resident in the USA up to 2005 when it was exported to the UK, this left-hand drive 912 benefits from a rebuilt Dick Hyland engine tuned to 'fast road' specification. Other noteworthy features include a five-speed manual gearbox, Fuchs alloy wheels, new Rennsport Vitesse seats, and 911 front disc brakes. We are advised that the Porsche was restored during 2014/2016, the repaint being undertaken by S Brooker Classic Restorations. Registered in the UK since 2016, the car comes with restoration invoices, (copy) Maine Certificate of Title, MoT certificates, an instruction manual, and a UK V5C Registration Certificate.

140

1968 MASERATI MISTRAL 4000 COUPÉ

Coachwork by Carrozzeria Frua

Chassis no. AM 109/A1*1658*

- Original colour scheme
- Matching numbers
- Known ownership history from new
- Italian delivery



Dernière des Maserati six cylindres classiques, la Mistral dessinée par Pietro Frua fut mise en production en 1963. La version 3, 7- litres du réputé moteur à longue course de Maserati équipa la majorité des voitures, les autres options étant le 3, 5-litres ou, à partir de 1966, le bloc 4 litres, tous équipés de l'injection Lucas. élégante biplace sur un châssis raccourci en tubes carrés, la Mistral fut produite en versions coupé et spyder, la glace arrière ouvrante du premier en faisant une voiture de sport très pratique. La boîte à cinq rapports, les freins à disque et l'injection d'essence étaient standards ; la boîte automatique, l'air conditionné et le différentiel à glissement limité étant en option. La production cessa en 1970, date à laquelle un total de 827 coupés et de 123 spyders avaient été construits.

Selon Maserati Classiche, cette rare et désirable Mistral 4 litres est sortit d'usine le 14 mai 1968 pour être livrée à son premier propriétaire à Lainate près de Milan. La teinte d'origine était blu pervinca (bleu foncé métallisé) avec intérieur en cuir blanc, schéma de couleurs qu'elle présente toujours. La première immatriculation était au nom de la Fabbrica Italiana Articoli Plastici SpA, la seconde à un certain Giordano Vaghi près de Rho qui garda la voiture près de 21 ans (de 1968 à 1989) avant de la céder à Fabulous Cars à Milan.

Last of the classic six-cylinder Maseratis, the Pietro Frua-styled Mistral commenced production in 1963. The 3.7-litre version of Maserati's famous long-stroke engine was fitted to most cars, other options being the 3.5-litre or, from 1966, the 4.0-litre unit, all of which came with Lucas fuel injection. A handsome two-seater on a shortened, square-tube chassis, the Mistral was built in coupé and spyder versions, the former's opening rear window hatch making it unusually practical for a sports car. A five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection were standard equipment; automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential the options. Production ceased in 1970, by which time a total of 827 coupés and 123 spyders had been built.

According to Maserati Classiche, this rare and desirable 4.0-litre Mistral left the factory on 14th May 1968 and was despatched to its first owner in Lainate near Milan. The original colour scheme was blue pervinca (dark blue metallic) with white leather interior, the same colour combination that is retained today. The first registered owner was Fabbrica Italiana Articoli Plastici SpA, while the second owner was a certain Giordano Vaghi of neighbouring Rho, who would keep the car for some 21 years (from 1968 to 1989) when he sold it to Fabulous Cars of Milan. The Mistral changed hands once again in 1996 to another Milan resident, who in turn sold it in 2005 to the current owner.



La Mistral changea de main une fois encore en 1996 pour un autre Milanais qui la vendit à son tour en 2005 au propriétaire actuel. Remarques importantes : il est évident au vu de cet historique des propriétaires que cette voiture a été choyée par ses détenteurs successifs, qu'elle a conservé ses plaques milanaises d'origine et qu'elle a toujours été repeinte dans ses teintes originales. Elle a aussi conservé son injection Lucas d'origine.

Avec son actuel propriétaire, la voiture a été régulièrement entretenue comme en témoigne les factures du spécialiste Maserati Tralli de Modène. En 2007 une pompe Lucas a été installée et l'allumeur a été révisé, le moteur ayant été refait en 2006 pour un montant de 7 800 euros. Des joints de carrosserie neufs ont été posés. Un embrayage neuf a été monté en 2005 et les freins ont été refaits récemment.

La voiture est accompagnée de ses documents d'immatriculation italiens, d'un e-mail de Maserati donnant les détails de fabrication, de diverses factures de pièces, de nombreuses photos de la réfection des freins et du manuel d'utilisation d'origine. Une rare et superbe Maserati dans une attirante combinaison de teintes et avec un historique limpide depuis sa sortie d'usine.

€150,000 - 180,000

Importantly, it is evident from its ownership history that this car has been cherished by previous custodians; has remained on its original Milan plates since new; and has also always been finished in the original colour scheme. The car also retains its original Lucas fuel injection.

During the present ownership, the car has been looked after regularly, as evidenced by invoices from Maserati specialist Tralli of Modena: in 2007 a Lucas fuel pump was fitted and the distributor overhauled, while in 2006 the engine was overhauled at a cost of some €7,800, and new rubber seals for the body were supplied also. A new clutch was fitted in 2005, and the brakes were overhauled recently.

The car is offered with Italian registration documents; an email from Maserati with the production data; sundry parts invoices; sundry photographs of the brake overhaul, and an original owner's manual. A rare and beautiful Maserati in a stunning colour combination, with known ownership history from the day it left the factory.

141 *

1963 FERRARI 250GTE 2+2 COUPÉ

Coachwork by Pininfarina

Chassis no.4787

- Delivered new to Switzerland
- Original colour combination
- Rare sliding sunroof fitted
- Present (third) owner since 1975
- All records dating back to 1967
- Circa 86,000 kilometres from new
- Maintained regardless of cost



« Pininfarina et Enzo Ferrari se sont associés pour réaliser une automobile des plus désirables : chère, rapide et d'un confort luxueux avec un grand coffre. Tout ce qui renforce son côté Gran Turismo, en mettant l'accent sur le « Gran », par excellence. Si vous penchez pour la compétition routière, voyez la Berlinetta, mais pour le tourisme en grand style, la « Deux plus Deux » frôle la perfection. » Sports Car Illustrated.

Conçue pour élargir l'audience de Ferrari vers un segment de marché déjà disputé par les rivales d'Aston Martin et de Maserati, la 250 GTE 2+2 fit son apparition à l'été 1960. La première quatre-places de Ferrari, la 250 GTE 2+2, était une descendante directe de la Ferrari la plus diffusée en son temps, la 250 GT. Lancée en 1954, cette dernière se caractérisait par un moteur V12 de trois litres dû à Colombo, plus compact et plus léger que celui de l'Europa antérieure conçu par Lampredi. Le châssis 250 GT reprenait les solutions établies chez Ferrari avec sa structure multitubulaire assemblée sur deux tubes principaux ovales, mais la suspension avant faisait désormais appel à des ressorts hélicoïdaux à la place du ressort à lames transversal. Une boîte à quatre rapports synchronisés transmettait le couple à un pont arrière rigide oscillant et quatre tambours à commande hydraulique assuraient le freinage. Les freins à disque apparurent à la fin de 1959 et une boîte « quatre » plus overdrive électrique l'année suivante. La 250 GTE bénéficia de ces améliorations dès le début de sa production en 1960.

'Pininfarina and Enzo Ferrari have collaborated to make a most desirable motor car: expensive, fast and luxuriously comfortable, with a large luggage compartment. All this adds up to a Gran Turismo, with the accent on the "Gran", par excellence. If you want to go road racing look to the Berlinetta, but for touring in the grand style, "Two plus Two" equals near perfection.' - Sports Cars Illustrated.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250 GTE 2+2 debuted in the summer of 1960. Ferrari's first four-seater, the 250 GTE 2+2 was directly descended from the most commercially successful Ferrari of its day: the 250 GT. Launched in 1954, the latter featured a lighter and more-compact Colombo-designed 3.0-litre V12 in place of its Europa predecessor's Lampredi unit. The 250 GT chassis followed Ferrari's established practice, being a multi-tubular frame tied together by oval main tubes, though the independent front suspension now employed coil springs instead of the transverse leaf type. A four-speed, all-synchromesh gearbox transmitted power to the live rear axle, while hydraulic drums looked after braking all round. Disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, and the 250 GTE enjoyed both of these features from the start of production in 1960.



La feuille de route de Pininfarina demandait une caisse 2+2 sans sacrifier l'allure élégante, ni le caractère sportif de la 250 et le maître carrossier y réussit brillamment avec la GTE. En avançant le moteur, la boîte et la direction et en reculant le réservoir d'essence, l'espace nécessaire pour aménager deux sièges additionnels à l'arrière fut créé dans l'empattement de 2 600 mm de la 250 GT.

Les 240 ch du moteur Tipo 128 E à bougies à l'extérieur du V garantissaient les mêmes performances malgré une augmentation inévitable du poids. Modèle à succès et très rentable pour Ferrari, la 250 GTE qui évolua au cours de trois séries, les changements concernant principalement la planche de bord et les éclairages extérieurs, demeura en production jusqu'en 1963, date à laquelle la production s'élevait à 950 voitures.

Construite en 1963 et immatriculée pour la première fois en 1964, cette 250 GTE fut d'abord la propriété de la Radio-Iseli Company de Zürich, en Suisse, avant de passer en 1967 à son deuxième propriétaire, Alfons Barth, architecte de Schoönenwerd (Suisse). Le propriétaire actuel (le troisième) qui acheta la Ferrari en 1975 participa ensuite à de nombreuses randonnées annuelles Suisse-Paris.

Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting demeanour, and the master carrozziere succeeded brilliantly with the GTE. By moving the engine, gearbox, and steering gear forward and the fuel tank back, sufficient room was created for two occasional rear seats within the 250 GT's 2,600mm wheelbase.

The Tipo 128E outside-plug engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable gain in weight. A popular and highly profitable car for Ferrari, the 250 GTE evolved through three series, changes being mainly confined to the dashboard layout and exterior lighting arrangements, remaining in production until 1963, by which time 950 cars had been completed.

Manufactured in 1963 and first registered in 1964, this 250 GTE was first owned by the Radio-Iseli Company in Zürich, Switzerland, passing in 1967 to its second owner, Alfons Barth, an architect in Schönenwerd, Switzerland. The present (third) owner acquired the Ferrari in 1975, since when it has participated in numerous annual Switzerland-Paris 'raids'.



Parmi les événements de prestige auxquels il prit part, citons la réunion historique de Baden-Baden en 2002 (avec une coupe pour la 2e place) et le 2e Concours d'Élégance Suisse au Château de Coppet près de Genève en 2017 qui lui valut un diplôme. En 2013, le propriétaire célébra le 50e anniversaire de la Ferrari en parcourant 1 500 km de routes alpêtres avec 27 cols en quatre jours, une belle randonnée qui a fait l'objet de nombreux articles dans la presse automobile (copies dans le dossier).

Le premier propriétaire avait commandé la pose d'un toit ouvrant coulissant brevet Coenen qui fut installé à Zürich et les plus récents équipements ajoutés comprennent des ceintures trois points à enrouleur, un extincteur Sicli, un antivol à clé et un outil spécial pour les roues fils Borrani. Une des caractéristiques les plus intéressantes de la voiture est son riche dossier historique qui contient toutes les factures d'entretien et de réparation depuis 1967 date à laquelle elle fut achetée par son deuxième propriétaire (consultation du dossier recommandée). Les indications du compteur sont notées qui montrent que le kilométrage total est passé de 28 600 km en 1967 à près de 86 000 actuellement.

Other prestigious events attended include the 2002 historic car meeting at Baden-Baden, receiving a cup for 2nd place, and the 2nd Concours d'Élégance Suisse at Coppet Castle near Geneva in 2017, being honoured with a diploma. In 2013, the owner had celebrated the Ferrari's 50th anniversary by completing a 1,500-kilometre Alpine journey taking in 27 mountain passes within four days, a magnificent achievement that was reported in various motoring journals (copy articles on file).

Its first owner ordered a Coenen-patent sliding sunroof for his Ferrari, which was fitted in Zürich, while more recent additions to the specification include three-point inertia-reel seatbelts, a Sicli fire extinguisher, an ignition safety lock, and a special tool for the Borrani wire wheels. One of this car's most impressive features is its most substantial history file, which contains all invoices for maintenance and repair dating back to 1967 when it was acquired by the second owner (close inspection recommended). Odometer readings are recorded, showing the total increasing from 28,600 kilometres in 1967 to circa 86,000 today.



Les travaux importants récemment effectués ont concerné la réfection du moteur (en 2001, à 73 837 km), le re-chromage des roues Borrani (2004), la réfection du démarreur (2008), la rénovation de la sellerie en cuir (2014), la réparation de la porte gauche (2015), l'allumage et les freins (2016) et la pompe à essence électrique (2017).

Outre les documents mentionnés ci-dessus, la voiture est complétée de sa housse, de copies des manuels d'utilisation en français et en italien, de la coupe de Baden-Baden (2e place), d'un catalogue Ferrari 250 GTE (en français), d'un Permis suisse (Vétéran), d'un contrôle technique (valable jusqu'en 2020) et d'une carte d'identité FIVA (catégorie A2 émise en 2016).

Présentée dans ses teintes d'origine – gris foncé métallisé et intérieur noir – cette 250 GTE toujours soignée par ses propriétaires successifs représente une rare opportunité d'accéder au V12 Ferrari avec un exceptionnel rapport valeur-prix.

€300,000 - 350,000

Recent major works include an engine rebuild (in 2001, at 73,837km); re-chroming the Borrani wire wheels (2004), starter motor overhauled (2008), interior leather refurbished (2014), left-side door repaired (2015), ignition and brakes overhauled (2016), and electric fuel pump overhauled (2017).

In addition to the aforementioned documents, the car comes with a dust cover; copies of instruction manuals (in French and Italian); the Baden-Baden 2nd place cup; a Ferrari 250 GTE brochure (in French); Swiss Permis (Veteran); technical inspection (valid until 2020); and a FIVA Identity Card (category A2, issued 2016).

Finished in its original colour combination of dark grey metallic with black interior, this pampered 250 GTE represents an exceptional value-for-money entry into V12 Ferrari ownership.

142

2011 PORSCHE 911 TYPE 997 GT3 RS 4.0-LITRE COUPÉ

Chassis no. WPOZZZ99ZBS785420

- Rare high-performance 911 variant
- One of only 600 made
- Delivered new to France
- Circa 1,500 kilometres from new
- Registered in the UK





« Depuis son lancement en 1999, la Porsche 911 GT3 a été l'étalon auquel se sont mesurées toutes les voitures destinées au circuit. Il y a des 911 plus puissantes, plus chères, mais la GT3 représente la quintessence de la sportive, son expression la plus intense. En fait, les quatre générations de GT3 se rangent parfaitement aux côtés de la légendaire RS 2.7 de 1973 dans les annales des 911 les plus remarquables. » - Auto Express.

Avant tout destinée à la compétition, tout en étant utilisable sur route, la Porsche 911 GT3 – dévoilée en 1999 – peut faire remonter ses origines à travers toute une lignée de modèles légendaires à hautes performances, jusqu'à la mythique 911 Carrera RS de 1973. La voiture tire son nom de la catégorie GT3 de la FIA, réservée aux voitures de série, et a connu toute une lignée de versions depuis sa présentation en 1999 sous le type 996 de l'éternel 911.

Lancée en 2011, la GT3 RS 4.0 était la version finale de la GT3 type 997. Comme le suggère sa nomenclature, cette ultime modèle était propulsé par un moteur 4 litres qui faisait appel à l'arbre à cames à course longue de la RSR. La puissance maximale montait à 368 kW (493 ch) le couple à 339 lb/ft, le châssis et les trains roulants étant modifiés pour faire face. Sur la route, cela se traduisait par un 0 à 97 km/h en 3,5 secondes et une vitesse maximale de 310 km/h, tandis que le tour de référence sur la Nordschleife du Nürburgring descendait à 7 minutes 27 secondes. Seulement 600 voitures furent construites.

'Since its launch in 1999, the Porsche 911 GT3 has been the benchmark against which every other track-focused car has been rated. There are more powerful, more expensive 911s, but the GT3 represents the sports car at its purest and most intense. In fact, all four generations of GT3 arguably rank alongside 1973's legendary 2.7 RS in the annals of greatest 911s.' - Auto Express.

Intended primarily for racing, though still road legal, the Porsche 911 GT3 - first introduced in 1999 - can trace its ancestry all the way back through a succession of high-performance models to the legendary 911 Carrera RS of 1973. The car takes its name from the FIA's GT3 category of production sports car racing and has been produced in a variety of versions since its introduction in 1999 on the Type 996 iteration of the perennial 911.

Launched in 2011, the GT3 RS 4.0 was the final evolution of the Type 997 GT3. As its nomenclature suggests, this ultimate model was powered by a 4.0-litre engine, which incorporated the longer-stroke crankshaft from the RSR. Maximum power increased to 368kW (493bhp) and torque to 339lb/ft, the chassis and running gear being further developed to cope. On the road this translated into a 0-60mph (0-97km/h) time of 3.5 seconds and a top speed of 193mph, while the benchmark Nürburgring Nordschleife lap time was cut to 7 minutes 27 seconds. Only 600 cars were built.



GT3 RS type 997 de 2nde génération équipée d'un moteur 4 litres, cet exemplaire livré en France a parcouru environ 1 500 kilomètres d'origine et se présente dans un état tout aussi exceptionnel. En décembre 2015 la voiture a été révisée (à 1 435 kilomètres) par le Porsche Centre de Cambridge avant d'être immatriculée au Royaume-Uni en février 2016.

Modèle équipé d'une transmission manuelle à six vitesses construit en décembre 2011, 785420 est blanc Carrera avec intérieur contrastant en cuir et alcantara noir et rouge. Les options comprennent un réservoir de 90 litres, des jantes peintes en noir, le contrôle de vitesse, le système de relevage de l'essieu avant, le Sound Package Plus, de hauts de vitres teintés, un éclairage Bi-Xenon avec le système Dynamic Cornering Lights, le Sport Chrono Package Plus, le Porsche Communication Management (PCM) avec modules téléphone et navigation, tapis de sol, le pack Extended Carbon, des sièges baquets sport, des rétroviseurs intérieur et extérieur avec atténuation automatique et capteurs de pluie intégrés, habillage carbone des ancrages des ceintures de sécurité sur le pilier central et console centrale arrière en carbone.

Peu utilisée et dans un étonnant état, cette rare et très désirable Porsche est vendue avec son certificat d'authenticité Porsche, ses factures d'entretien, ses papiers d'immatriculation UK V5C, un MoT récent et tous ces manuels et outils.
€380,000 - 440,000

A 2nd Generation Type 997 GT3 RS with the 4.0-litre engine, this French-delivered example has covered circa 1,500 kilometres from new and is presented in commensurately excellent condition. In December 2015 the car was serviced (at 1,435 kilometres) by Porsche Centre Cambridge prior to being registered in the UK in February 2016.

A six-speed manual transmission model built in December 2011, '785420' is finished in Carrera White with contrasting black/red leather/Alcantara interior. Options include a 90-litre fuel tank; wheel rims painted black; cruise control; front-axle lift function; Sound Package Plus; top-tinted windscreen; Bi-Xenon lighting system including Dynamic Cornering Lights; Sport Chrono Package Plus; Porsche Communication Management (PCM) with telephone module and navigation module; floor mats; Extended Carbon Package; sports bucket seats; automatically dimming interior and exterior mirrors with integrated rain sensor; carbon trim on seatbelt opening on 'B' pillar; and carbon rear centre console.

Little used and presented in stunning condition, this rare and highly desirable Porsche supercar is offered with a Porsche Certificate of Authenticity, service bills, UK V5C registration document, fresh MoT, and all books/tools.



143

Desirable manual transmission

2013 ASTON MARTIN V12 ZAGATO COUPÉ

Chassis no. SCFGBBGF8CGS31157

- *One of only 61 built*
- *Delivered new in Belgium*
- *Two owners from new*
- *Circa 20,800 kilometres from new*
- *All books available*
- *Registered in Monaco*





Lorsque Aston Martin présenta en 2011 au Concours d'Elégance de la Villa d'Este, sur les rives du lac de Côme, en Italie, le résultat de sa dernière collaboration avec Zagato, le styliste italien renommé, il ne faisait que poursuivre une relation fructueuse glorieusement entamée dans les années 1960 avec l'emblématique DB4GT Zagato. Il s'agissait cette fois de l'Aston Martin V12 Zagato, un coupé stylé évoquant les sublimes lignes de la DB4GT Zagato d'autrefois. Présentée lors du 50e anniversaire du lancement de la DB4GT Zagato, la V12 remporta lors du Concours le très convoité Prix du Design des Concept Cars et Prototypes. A la suite de cette récompense, et encouragé par la réaction enthousiaste des clients, sans parler des sorties des prototypes couronnées de succès lors des 4 Heures du Reinoldus-Langstreckenrennen et des 24 Heures du Nürburgring organisées par l'ADAC, Aston Martin annonça que la V12 Zagato serait mise en production en 2012 sous forme d'une série strictement limitée à un maximum de 150 exemplaires.

La V12 Zagato, assemblée à la main au siège mondial d'Aston Martin à Gaydon, dans le Warwickshire, était destinée à des clients éclairés ; son prix débutait à 330 000 £ (hors taxes locales) et la prise de commande respectait strictement la règle du "premier arrivé, premier servi". Sa conception n'avait commencé que mi-2010, ce qui apportait la preuve de la capacité d'Aston Martin à concevoir et à industrialiser rapidement ses voitures. Et de fait, depuis l'ouverture de l'usine de Gaydon en 2003, ce sont 13 nouveaux modèles majeurs qui ont été développés et mis en production avec succès.

In 2011, Aston Martin continued its fruitful relationship with the renowned Italian styling house of Zagato, most famously begun with the iconic DB4GT Zagato of the 1960s, when it unveiled the result of their latest collaboration at the prestigious Villa d'Este Concorso d'Eleganza on the shores of Lake Como, Italy. This was the Aston Martin V12 Zagato, a stylish coupé recalling the sublime looks of the original DB4GT Zagato. Announced on the 50th anniversary of the DB4GT Zagato's introduction, the V12 won the Concorso's coveted 'Design Award for Concept Cars and Prototypes'. Following this accolade, and encouraged by enthusiastic customer reaction, not to mention the competition prototypes' successful outings at the ADAC's Reinoldus-Langstreckenrennen 4 Hours and Nürburgring 24 Hours races, Aston Martin announced that the V12 Zagato road car would go into production in 2012 with a strictly limited run of up to 150 examples.

Hand assembled at Aston Martin's global headquarters at Gaydon, Warwickshire, the V12 Zagato was intended for discerning customers and priced from £330,000 (excluding local taxes), with orders taken on a strictly 'first come first served' basis. Design work on the V12 Zagato had only begun in mid-2010, demonstrating Aston Martin's ability to engineer cars and bring them to production in a shortened period of time. Indeed, since the Gaydon factory's opening in 2003, 13 major new Aston Martins have been developed and successfully brought to production.



La production de la V12 Zagato débuta à l'été 2012. La nouvelle venue, parée d'une magnifique carrosserie faite à la main, en aluminium et fibre de carbone, était basée sur la très appréciée Vantage V12. Marek Reichman, le directeur du Style d'Aston Martin, la décrivait comme "une ligne élégante mais brutale reflétant un parfait équilibre entre la performance sportive et la pureté du style Aston Martin. La DB4GT Zagato d'origine était véritablement emblématique, puissante et gracieuse ; ce nouveau style est une véritable réplique de l'esprit de la DB4GT Zagato. Ses formes puissantes soulignent le caractère de pur-sang que démontrent ses références sportives."

Pour une voiture ayant de telles ambitions, le choix de la plateforme de la Vantage V12 s'imposait, car celle-ci avait déjà démontré son potentiel sportif en remportant dans sa catégorie les 24 Heures du Nürburgring de 2009. La carrosserie de la V12 Zagato, héritière du savoir-faire d'Aston Martin en matière de pur-sang faits main, était travaillée en aluminium à l'aide de formes et des méthodes traditionnelles de roulage, ce qui permettait d'obtenir des lignes belles et musclées qu'on n'aurait pas pu obtenir par emboutissage. Les ailes avant étaient constituées de sept différentes pièces d'aluminium, et le pavillon en "double bulle" caractéristique de Zagato en nécessitait cinq.

Manufacture of the V12 Zagato commenced in the summer of 2012. The newcomer was based on the acclaimed V12 Vantage, sporting a beautiful body handcrafted in aluminium and carbon fibre. Aston Martin's Director of Design, Marek Reichman, described the V12 Zagato as 'an elegant yet brutal design which reflects the great balance between race performance and pure Aston Martin style. The original DB4GT Zagato was a true icon, powerful and graceful; the new design is a true representation of the spirit of the DB4GT Zagato. The organic muscular forms define the thoroughbred nature of the car's racing credentials.'

For a car with such ambitions, the V12 Vantage platform was the obvious choice, for the latter had already demonstrated its competition potential by winning its class in the Nürburgring 24 Hours race in 2009. It would go on to form the basis of Aston Martin's GT3 racer. Building on Aston Martin's heritage as producer of hand-made thoroughbreds, the V12 Zagato's body was crafted in aluminium using body bucks and the traditional 'English Wheel' method, delivering a beautiful and muscular design not achievable using pre-formed panels. Each of the front wings is comprised of seven separate sheets of aluminium, while Zagato's signature 'double bubble' roof requires five.



Cette éblouissante carrosserie se montait sur un châssis en aluminium collé, équipé de la suspension à double triangle de la Vantage V12, savamment adaptée, et du V12 de 6,0 litres et 48 soupapes qui délivrait ses 510 chevaux via une boîte manuelle à six rapports. Les performances étaient semblables à celles de la Vantage V12 : une vitesse de pointe d'environ 305 km/h et un 0 à 100 km/h expédié en à peine plus de 4 secondes.

Cet exemplaire, le n°21 de la série, fut livré neuf en Belgique par Aston Martin Bruxelles et immatriculé pour la première fois le 4 février 2013. Son second et actuel propriétaire l'a acquis en 2016 et l'a immatriculé à Monaco. De couleur vert alloro (laurier) avec intérieur en cuir brun Sahara, cette voiture a tout juste parcouru 20 800 km depuis l'origine ; elle est proposée complète, avec son carnet d'entretien estampillé, deux clés, son certificat de conformité et toute sa documentation de bord d'origine.

La V12 Zagato incarne la noblesse des traditions d'Aston Martin et de Zagato ; elle marie une tradition ancienne et la technologie et le savoir-faire d'aujourd'hui. Elle illustre la relation très spéciale qui lie les deux entreprises, portée à son apogée. Dans les faits, sa production s'est arrêtée bien avant les 150 exemplaires envisagés : seules 61 voitures furent construites. Avec un tel chiffre, l'Aston Martin V12 Zagato fascine les collectionneurs depuis qu'elle a été annoncée, il y a cinq ans ; elle sera sûrement bien placée pour prétendre gagner dans la catégorie des classiques lors de la Villa d'Este, dans 50 ans.

€550,000 - 750,000

This stunning body was mounted on a bonded aluminium chassis - featuring the V12 Vantage's double wishbone suspension, suitably re-tuned - while power, all 510bhp of it, was delivered by a 6.0-litre 48-valve V12 engine, reaching the road via a six-speed manual transmission. Performance was similar to that of the V12 Vantage, the top speed being around 190mph with the 0-60mph dash despatched in a little over 4 seconds.

This particular car, number '21' of the series, was delivered new in Belgium via Aston Martin, Brussels and first registered on 4th February 2013. It was bought by the current (second) owner in 2016 and is currently registered in Monaco. Finished in Alloro Green with Sahara tan leather interior, the car has covered a mere 20,800 kilometres from new and comes complete with service booklet (stamped), two keys, Certificate of Conformity, and all its original instruction books.

Embodying the noble traditions of both Aston Martin and Zagato, the V12 Zagato combines long-standing heritage with the technology and craftsmanship of today; indeed, it is the pinnacle of the two companies' very special relationship. In the event, production fell far short of the 150 maximum envisaged, and only 61 cars were completed. With so few built, the Aston Martin V12 Zagato has fascinated collectors since its announcement five years ago, and must surely be a contender to win the classic car class at Villa d'Este in 50 years time.

1999 FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ

Chassis no. ZFFZR49B000M4984

- *Delivered new in Italy*
- *Formerly part of an important private collection of Ferraris*
- *Service history*
- *Believed genuine circa 2,000 kilometres from new*



En lançant la 550 Maranello en 1997, Ferrari renoua avec sa tradition de construction de modèles de sport à moteur V12 à l'avant en ressuscitant une lignée mise en sommeil depuis la disparition de la 365 GTB/4 Daytona en 1974. Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 à 48 soupapes de 5,5 litres de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit une bonne centaine de plus que celui de la Daytona. Depuis longtemps, Ferrari avait découvert que l'équilibre optimum d'une voiture à moteur avant nécessitait le montage à l'arrière d'une boîte-pont (transaxle) et la Maranello fut dotée de six rapports. Le groupe motopropulseur était installé dans un châssis tubulaire en acier sur lequel venait se greffer une carrosserie en aluminium, tandis que la suspension à quatre roues indépendantes offrait au choix du conducteur deux modes d'amortissement (normal et sport), complétée par un système de direction à assistance variable en fonction de la vitesse.

Dessinée par Pininfarina comme la Daytona, son illustre devancière, la 550 Maranello présentait des proportions similaires avec l'adoption de la combinaison classique d'un long capot, d'un habitacle court et d'un arrière tronqué. L'aérodynamique de la caisse avait été mise au point en soufflerie, des heures d'essais ayant permis d'abaisser le coefficient de traînée tout en générant un appui constant indépendamment des réglages – un facteur important pour une automobile capable de rouler à 320 km/h. Des détails de style comme la prise d'air sur le capot et les extracteurs d'air chaud en arrière des passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari de compétition du passé, notamment l'immortelle 250 GTO, tandis que l'arrière présentait les traditionnels lampes arrière rondes caractéristiques des Ferrari.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365 GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250 GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights.



Cette 550 Maranello peinte en « Argento Nürburgring » avec intérieur en cuir noir, immatriculée la première fois en Italie le 1er février 1999 au nom d'un amateur de Ferrari très connu, rejoignit son écurie de la marque qui s'enrichit au fil des années des 288 GTO, F40, F50 et Enzo ainsi qu'une 550 Barchetta. Deux des filiales de son groupe – Pisa Ceramiche et Mirage – intervenaient comme sponsors des écuries de F1 Benetton et Williams au cours des saisons 1996/97.

Selon les informations obtenues par le vendeur, la voiture a été suivie par le concessionnaire officiel Ferrari, Motor Service Srl, de Modène, et l'on a noté que les roues avant en magnésium avaient été remplacées lors de l'entretien du 4 mars 2003 alors que le compteur indiquait 1 650 km. Un autre entretien a été effectué le 7 octobre 2013 avec changement des courroies de distribution. L'actuel propriétaire qui acquit la Ferrari en novembre 2017 la fit réviser par Motor Service le 1er décembre 2017, les très importantes courroies de distribution étant de nouveau remplacées. Le compteur marquait alors 2 044 km. En outre, les contacteurs intérieurs furent repeints car le plastique d'origine devenait collant, un défaut reconnu sur les Ferrari à cette époque. À la date de la photo, le compteur affichait 2 080 km, chiffre considéré comme correspondant à la réalité.

Cette 550 Maranello est accompagnée de sa trousse d'outillage d'origine, de sa housse d'intérieur Ferrari, de son livret d'entretien et de son manuel d'utilisation d'origine, des documents d'immatriculation italiens et de la facture du dernier entretien.

€130,000 - 160,000

This 550 Maranello in 'Argento Nürburgring' with black leather interior was first registered on 1st February 1999 in Italy to a well-known Ferrari enthusiast, joining his stable of Ferraris which included over the years a 288 GTO, F40, F50, and Enzo as well as a 550 Barchetta. Two of his company's subsidiaries - Pisa Ceramiche and Mirage - acted as sponsors for the Benetton and Williams Formula 1 teams during the 1996/97 season.

According to information supplied by the vendor, the car was serviced by the official Ferrari dealer, Motor Service Srl of Modena, and it has been noted that the four magnesium wheels were replaced at the service on 4th March 2003 when the odometer reading was recorded as 1,650 kilometres. Another service was carried out on 7th October 2010, at which time the timing belts were replaced. The current owner, who purchased the Ferrari in November 2017, had it serviced again at Motor Service on 1st December 2017, and once again the all-important timing belts were changed. At that point the odometer reading was 2,044 kilometres. Furthermore, the interior switches were repainted as the original plastic had become sticky, a well-known fault of Ferraris from this period. At the time of photographing, the odometer reading was 2,080 kilometres, which is believed to be correct.

This 550 Maranello comes with its original tool kit, original indoor Ferrari dust cover, original service book and owner's manual, Italian registration documents, and the invoice for the last service.

1993 PORSCHE 911 TURBO 3.6-LITRE TYPE 964 X88 COUPÉ

Chassis no. WPOZZZ96ZPS470239

- Most powerful model in the Type 964 range
- Factory-built with the X88 package
- Circa 96,500 kilometres from new
- Recent major service



L'essentiel des développements des Porsche 911 sont liés à des engagements en compétition de l'usine, et c'est le règlement d'homologation en Groupe 4, qui imposait de construire 400 voitures commercialisées, qui fut à l'origine du Projet 930, la légendaire 911 Turbo. Lancée en avril 1975, la Turbo greffait un turbo KKK au 3,0 litres de la RSR, ce qui donnait en configuration route 260 chevaux et une vitesse maxi de 250 km/h. Mais la Turbo, ce n'était pas que de la vitesse, c'était aussi la mieux équipée des 911, dotée de plus d'une incroyable souplesse – d'où une boîte à quatre rapports seulement – capable de la propulser de 0 à 160 km/h en 14 secondes.

En octobre 1992, la turbo reçut le 3,6 litres, qui en version "soufflée" délivrait désormais 355 chevaux. La Turbo 3,6 litres ne fut produite que pendant l'année modèle 1993/94, à moins de 1 500 exemplaires, ce qui en fait l'une des Porsche les plus rares et les plus recherchées depuis la Type 959. L'une des options usine, le pack performance X88, regroupait le moteur M64/50S Turbo 'S' de 380 chevaux, des roues à voile démontable Speedline de 18 pouces et un échappement à quatre sorties. Ce kit X88 était disponible en tant qu'option usine via le programme "Porsche Exclusive" ou en post-équipement chez les concessionnaires Porsche. Les fichiers du Porsche Center de Stavanger mentionnent que 155 moteurs X88 furent produits, mais que seules 52 voitures en furent équipées dans le cadre d'une option usine, ce qui est le cas de celle qui est proposée. Un mail de Porsche, imprimé, confirme que le moteur de cette voiture (n° 61P00691) avait reçu le kit X88 sur la ligne de fabrication.

Representing a major step forward for the 911, the new Carrera 4 and Carrera 2 - coded named '964' - were launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production 911. Face-lifted but retaining that familiar shape, the Carreras had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new. Although the normally aspirated duo shared the same 3.6-litre, 247bhp, flat-six engine, the Turbo initially kept its existing 3.3-litre unit, which now developed 320bhp. Power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes and a five-speed manual transmission were standard, with the Tiptronic auto 'box a Carrera 2-only option.

In October 1992 the Turbo received the 3.6-litre engine, which in 'blown' form now produced a mighty 355bhp. The 3.6-litre Turbo was produced only for the 1993/1994 model year, with fewer than 1,500 sold, making it one of the rarest and most sought after Porsches since the Type 959. One of the factory options was the 'X88' package of performance enhancements that included the 380bhp M64/50S Turbo 'S' engine, 18" Speedline spit-rim wheels, and a four-pipe exhaust system. The 'X88' kit was available as a factory option through the 'Porsche Exclusive' programme or as a retrofit kit from Porsche dealers. Correspondence on file from Porsche Centre Stavanger states that 155 'X88' engines were produced, but only 52 cars were supplied with this engine as factory specification like that offered here. A Porsche email printout confirms that this car's engine (number '61P00691') received the 'X88' kit on the production line.



Cette Turbo 3,6 litres X88, qui représente le summum de la Type 964, appartient à Thor Hushovd, le cycliste norvégien aux multiples succès. Essentiellement connu en tant que spécialiste du contre-la-montre et du sprint, Hushovd est le premier Norvégien à avoir été leader dans le Tour de France ; il avait endossé le célèbre maillot jaune pour la première fois en 2006, alors qu'il avait l'année précédente gagné le maillot vert du classement aux points, exploit qu'il allait répéter en 2009. Il est aussi le premier Scandinave à avoir gagné, en 2010, le Championnat du monde des épreuves sur route et le Scandinave au plus grand nombre de victoires d'étape dans les grands Tours. Il s'est retiré de la compétition en 2014.

Cette voiture, livrée neuve en Allemagne par les soins de PZ-Sportwagenzentrum Göttingen GmbH, est bleu nuit avec intérieur cuir. Elle est dotée de nombreux équipements attrayants, dont des sièges sport, l'air conditionné, un différentiel autobloquant, une direction assistée, un toit ouvrant, des sièges chauffants avec réglage d'intensité, un essuie-glace arrière, des airbags conducteur et passager et des roues RS-Cup de 18 pouces.

Thor l'a achetée il y a trois ans à un collectionneur de Cannes, qui la tenait d'un autre Français qui l'avait importée en France en 2000. Elle bénéficie d'importantes opérations d'entretien effectuées en février 2017 par le concessionnaire Porsche RS Motors (Cf. les factures présentes au dossier, pour environ 15 000 €) et sa peinture vient de recevoir une couche de polish et de céramique protectrice. Cette magnifique 911 Turbo est présentée dans un excellent état général ; elle a parcouru environ 96 500 km depuis l'origine. Elle est munie de son carnet d'entretien estampillé, d'un certificat d'authenticité de Porsche qui confirme l'option X88, des échanges avec Porsche cités plus haut, de son ancienne Fahrzeugschein (carte grise) allemande et de ses documents d'immatriculation monégasques actuels.

€250,000 - 300,000

Representing the Type 964 in its ultimate incarnation, this 3.6-litre Turbo 'X88' belongs to Thor Hushovd, Norway's most successful racing cyclist. Mainly known as a time-trial specialist and sprinter, Hushovd is the first Norwegian to have led the Tour de France, pulling on the famous yellow jersey for the first time in 2006, while the previous year he had won the points classification's green jersey, a feat he would repeat in 2009. Hushovd is also the first Scandinavian to have won the World Road Race Championship (in 2010) and the Scandinavian with the highest number of stage wins in Grand Tours. He retired from racing in 2014.

Delivered new in Germany via PZ-Sportwagenzentrum Göttingen GmbH, the car is finished in Midnight Blue with LE leather interior, and has numerous desirable features including sports seats, air conditioning, locking differential, power steering, sunroof, adjustable seat heating, rear wiper, driver/passenger airbags, and the 18" RS-Cup wheels.

Thor purchased the Porsche three years ago from a collector in Cannes, who had bought the car from another Frenchman who imported it into France in 2000. The car is offered fresh from a major service undertaken in February 2017 by Porsche agents RS Motors (see bills for circa €15,000 on file) and has just had a complete polish and ceramic protective paint coating applied. This beautiful 911 Turbo is presented today in generally excellent condition, having covered approximately 96,500 kilometres from new. Accompanying documentation consists of the original service booklet (stamped), a Porsche Certificate of Authenticity (confirming the 'X88' option), the aforementioned Porsche correspondence, old German Fahrzeugschein, and current Monegasque registration papers.

146 †

1939 HORCH 853A SPORTCABRIOLET

Chassis no. 854 375

- Premier German marque
- One of only a handful of surviving Sportcabriolets
- Fully restored by Appel-Klassiker (formerly Horch Classic) 2012-2017
- Getrag five-speed gearbox
- Spectacular condition



Intégré au groupe Auto-Union depuis 1932, Horch sortit une véritable pléthore de versions de ses modèles dans les années 1930, avec des choix de cylindrées, d'empattements et de styles de carrosseries, tous destinés au marché du luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux face à Mercedes-Benz. La 853 de 4, 9 litres, dévoilée pour l'année-modèle 1936, était propulsée par un huit cylindres en ligne simple arbre reposant sur dix paliers, conçu par Fritz Fiedler et installé dans un robuste châssis doté d'une transmission à quatre rapports avec overdrive et de freins hydrauliques assistés. La 853/853a, un élégant cabriolet sportif, fut produite jusqu'à l'entrée en guerre, date à laquelle 950 de ces voitures très exclusives avaient été construites.

Lorsqu'elle fut retrouvée, cette voiture était dans un piteux état. Toutes les parties en bois de la carrosserie originale étaient soit pourries soit inexistantes, tandis que la moitié des panneaux extérieurs avaient disparus ou étaient rouillés. Les parties restantes ainsi que le moteur, la boîte, les essieux avant et arrière, etc ont alors été démontées pour vérifier leur éventuelle réutilisation. Effectuée par Horch Classic, la restauration commença en 2012 et fut terminée en 2017.

Le châssis a été nettoyé, mesuré et testé pour s'assurer de sa solidité structurelle et estimé les dommages causés par la corrosion, chaque élément jugé en dessous des exigences étant remplacé pour des raisons de sécurité. Après la restauration, le châssis a été apprêté et peint de plusieurs couches pour le protéger de la rouille.

Part of the Auto Union since 1932, Horch produced a veritable plethora of model variations in the 1930s, ringing the changes on engine capacity, wheelbase, and styles of coachwork, but all were aimed squarely at the prestige end of the market where Horch was the only serious domestic rival to Mercedes-Benz. Introduced for the 1936 season, the 4.9-litre Type 853 was powered by a Fritz Fiedler-designed, SOHC, ten-bearing straight eight mounted in a solidly built chassis boasting a four-speed overdrive gearbox and servo-assisted hydraulic brakes. A stylish 'Sportcabriolet', the 853/853a was produced up to the outbreak of war, by which time a mere 950 of these exclusive cars had been built.

This particular car was in a derelict state when discovered; sadly, all wooden parts of the original body were either rotten or missing, while the outer body panels, more than half of which had disappeared, were very rusty. The surviving body parts, together with the engine, gearbox, rear axle, front axle, etc were then dismantled and checked for usability. Carried out by Horch Classic, the restoration commenced in 2012 and was finished in 2017.

The chassis was cleaned, measured, and tested to assess its material strength and corrosion damage, with any areas found below the required standard replaced for reasons of safety. After the body restoration was completed, the chassis was primed and painted in multiple coats for rust protection.



La structure en bois de la carrosserie a été reconstruite à neuf en frêne en utilisant des dessins et des patrons réalisés à partir des morceaux récupérés. Les panneaux extérieurs étant en mauvais état, la carrosserie a, elle aussi, été entièrement refaite. Ce fut fait en utilisant des mesures faites au laser et les morceaux de carrosserie furent ensuite cloués en place, comme à l'époque.

Heureusement, la structure originale de la capote était encore présente et en bon état et a pu être installée sur la nouvelle carrosserie. Puis une nouvelle capote fut minutieusement fabriquée et fixée sur la structure.

Toutes les parties mécaniques comme le moteur, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesse et la direction, ont été démontées et mesurées et chaque élément endommagé réparé ou rénové. Le verre du pare-brise et des vitres latérales a été remplacé par du verre laminé pour des raisons de sécurité et le faisceau électrique a été refabriqué en utilisant des câbles isolés en coton tressé conformes à ceux d'époque.

Le moteur d'origine a été l'objet d'une révision complète. Le vilebrequin a été rééquilibré, de même que le volant moteur et l'amortisseur de vibrations, tandis que pour réduire les émissions de fumée, des guides et des sièges de soupapes spéciaux ont été utilisés avec des pistons et des segments neufs. Après révision, le moteur a été passé au banc et réglé.

The wooden body frame was constructed anew from ash using drawings and patterns taken from the surviving original parts. As the outer body panels were in poor condition, the body likewise was completely reconstructed. This was done using laser measuring; the body parts were then nailed in place as was usual in period.

Fortunately, the original hood frame was still present and in good condition, and could be fitted to the newly constructed body. Then a new hood was painstakingly fabricated and fitted to the frame.

All mechanical parts such as engine, front and rear axle, differential, gearbox, and steering were dismantled and measured, and any damaged parts repaired or renewed. The windscreen and side-window glass was replaced with laminated glass for safety reasons, and a new wiring loom fabricated using period-correct fabric-insulated cables.

The original engine was subjected to a comprehensive overhaul: the crankshaft was balanced together with the flywheel and vibration damper, while to reduce smoke emissions, special valve guides and seals were used together with special pistons and piston rings. After the overhaul, the engine was bench-tested and adjusted.



Une boîte à cinq rapports Getrag a été choisie (plus tard les modèles Horch 853 pouvaient recevoir un overdrive en option) et cette transmission entièrement synchronisée rend la voiture plus agréable à conduire, comme le fait également la direction assistée ZF spéciale (facilement démontable). Toutes les conduites de carburant sont en cuivre et toutes les canalisations de freins en Kunifer (un alliage cuivre-nickel). Le système d'échappement est en acier inoxydable.

La voiture a été repeinte professionnellement en noir et recouverte par une couche de vernis. Des filets ont été peints à la main sur les côtés, assortis à la couleur de l'intérieur. Ce dernier est garni de cuir argenté de haute qualité conformément à l'origine avec un passepoil noir de la couleur de la carrosserie. Le tableau de bord et les boiseries intérieures ont été méticuleusement refaits, plaqué de ronce de noyer avec des inserts, puis laqués et polis miroir. Une moquette en laine noire à passepoil argenté, assorti à la sellerie, complète l'intérieur. Comme on est en droit de s'y attendre d'une voiture restaurée par Horch Classic, partout, la qualité du travail est remarquable et mérite une inspection attentionnée.

Digne rivale de la «Grosser Mercedes» contemporaine, cette rare sportive allemande est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemande et son TÜV valide.
€400,000 - 600,000

A five-speed Getrag gearbox was chosen (later Horch 853 models were available with an optional overdrive) and this modern all-synchronesh transmission makes the car much more pleasurable to drive, as does the special ZF power-assisted steering. All fuel lines are copper, and all brake lines made from Kunifer (copper-nickel alloy). The exhaust system is made from stainless steel.

The car was professionally painted in black and then finished with a clear topcoat. A silver coachline was hand-painted on the sides, matching the colour of the interior. The latter was trimmed with new high quality silver leather to the original patterns, and piped in black to match the exterior colour. The dashboard and additional interior woodwork was painstakingly constructed, clad with wood veneer with inserts, then lacquered and polished to a mirror finish. A black woollen carpet, silver-piped to match the upholstery, completes the interior. As one would expect of a car restored by Horch Classic, the quality of the workmanship throughout is outstanding and worthy of the closest inspection.

A worthy rival for the contemporary 'Grosser Mercedes', this rare German sporting thoroughbred is offered with German registration papers and valid TÜV.



1984 JAGUAR XJ-S V12 LYNX EVENTER

Chassis no. SAJJNAEW3BC113109

- Number '20' of the estimated 67 produced
- Four owners from new
- Automatic transmission



La XJ-S, conçue comme une grande routière luxueuse au large rayon d'action, n'était à aucun égard une petite voiture, mais son confortable intérieur n'offrait de place qu'à deux adultes et à un léger sac de voyage. En l'absence de break au catalogue, c'est à Lynx, le concepteur et carrossier de Hastings, qu'il revint de tirer pleinement parti du potentiel de la voiture. Bien connu pour ses répliques de Jaguar sportives Type C et Type D, Lynx avait toutes les raisons de croire en l'existence d'un marché pour une telle voiture, du fait du succès du concept de 'break de sport' incarné par les Reliant Scimitar GTE et Lancia Beta HPE. Chaque Eventer était construit à la main, sur commande de son client ; c'était une voiture nécessairement chère, et la posséder était donc le privilège de quelques rares clients fortunés. Aujourd'hui encore, rares sont les voitures capables d'atteindre les 250 km/h presque en silence tout en présentant la capacité de chargement d'un break familial.

Cet exemplaire, le n° 20 des environ 67 Eventer produits, est équipé d'un V12. Il a d'abord été immatriculé A6 BEB au Royaume-Uni. Jamais accidenté, il a été restauré deux fois, en 1999 puis en 2009/2010, date à laquelle sa peinture a changé, passant du brun d'origine au noir. Chaque Eventer est différent ; celui-ci est muni d'une copie de son dossier d'usine complet, y compris les détails de fabrication et la correspondance échangée avec le client, ainsi que des copies de ses factures de conversion en break de chasse.

Conceived as a luxurious and long-legged Grande Routière, the XJ-S, though by no means a small car, afforded precious little in terms of interior space: two adults and an overnight bag being about the limit if its comfortable capacity. In the absence of a factory 'estate' it was left to the Hastings-based engineering company and coachbuilder Lynx to exploit the model's full potential. Renowned for their re-creations of the C- and D-Type Jaguar sports-racers, Lynx had every reason to be confident that such a market existed, given the success of the 'sports estate' concept in the form of the Reliant Scimitar GTE and Lancia Beta HPE. Each Eventer would be hand built to individual customer order and necessarily costly, making Eventer ownership the privilege of a wealthy few. Even today there are few cars that combine near-silent 155mph performance with the luggage capacity of a family estate.

Number '20' of the estimated 67 Eventers produced, this V12-engined example was first registered 'A6 BEB' in the UK. Never accident damaged, the car has been restored twice: in 1999 and again in 2009/2010, the exterior colour being changed from brown to black at the latter date. Every Eventer is different, and this one comes with a copy of the full factory file, including all production details and correspondence with the client, as well as copies of the original invoices for the break de chasse conversion.



La voiture a récemment été transformée de direction à droite en direction à gauche par les soins de CKL Developments de Battle, dans l'East Sussex, dont le fondateur et directeur technique, Chris Keith-Lucas, avait été le cofondateur et le directeur de Lynx. C'est également CKL qui a effectué de profondes restaurations sur la suspension arrière, les freins arrière, les injecteurs d'essence et le système d'échappement, ce dernier remplacé en totalité. Les factures de CKL, présentes au dossier, se montent à 14 191 £, soit environ 16 740 €.

Depuis l'achat par le propriétaire actuel un jeu de roues d'origine a été monter sur la voiture. Un compte-rendu d'examen émis en décembre 2017 par un expert français reconnu figure au dossier, et nous avons été informés que l'intérieur aura été rénové d'ici à la vente. "Parfaite alliance de vigueur et de grandeur", cette voiture est accompagnée de différentes factures relatives à sa restauration des années 1990, des manuels Jaguar d'origine, d'anciens documents d'immatriculation au Royaume-Uni et en Belgique, et d'un article consacré à ce modèle par le numéro de mars 2016 du magazine Autorétro.

€75,000 - 95,000

The car has recently been converted from right to left-hand drive by CKL Developments of Battle, East Sussex, whose founder and Technical Director, Chris Keith-Lucas, was co-founder and Managing Director at Lynx. CKL also carried out extensive remedial works; areas receiving attention included the rear suspension, rear brakes, fuel injectors, and exhaust system, the latter being replaced in its entirety. CKL's detailed invoice for £14,191 (approximately €16,740) is on file.

Since the purchase by the current vendor a set of original wheels have been obtained and fitted to the car. Dated December 2017, a condition report from a well-known French expert is on file, and we are advised that the interior will have been refurbished by time of sale. 'The perfect blend of pace with space', the car also comes with sundry bills relating to the 1990s restoration; original Jaguar manuals; old UK registration documents; Belgian registration papers; and an article about the model from 'Autorétro' magazine (March 2016 edition).

148

1964 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER VELOCE

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. AR390210

- *Top-of-the-range Veloce model*
- *Imported from California in 1995*
- *An older restoration*
- *One (UK-based) owner since 2012*





Habillée d'une élégante carrosserie sportive signée Pininfarina, la Giulietta 1, 3 litre Spider rencontra aussitôt un grand succès et continua pratiquement sans changement sous la forme de la Giulia 1, 6 litre apparue dans l'offre d'Alfa en 1962. Une prise d'air de capot, imposée par le bloc plus haut du nouveau moteur, permettait une identification visuelle du nouveau modèle. L'augmentation de cylindrée porta la puissance du classique « double-arbre » d'Alfa de 80 à 92 ch et la vitesse de pointe de la voiture à 175 km/h. La fiabilité s'en trouva aussi augmentée, le nouveau moteur apparaissant aussi plus souple et moins délicat. Une boîte à cinq rapports était standard sur la Giulia Spider qui demeura en production jusqu'en 1966. C'est vers la fin de la période de production que le Spider Veloce plus puissant fut introduit avec le moteur de 129 ch de la Sprint Speciale qui en fit le modèle le plus rapide des Giulias de production courante. La Giulia Spider, sans doute une des plus séduisantes Alfa Romeos de son époque, est très appréciée de nos jours et surtout dans son ultime version, la Veloce.

Cette Giulia Spider Veloce restaurée, importée de Californie en 1995, a bénéficié depuis d'une capote neuve et d'une réfection des sièges. Depuis septembre 2012, l'Alfa est immatriculée au Royaume-Uni au nom du vendeur actuel. Peinte en rouge avec intérieur noir, la voiture est proposée avec un titre californien (en copie), un dossier de factures de restauration, un MoT récent et un rapport d'évaluation Classic Data de 2010 la classant en « Condition 2 » (très bon état général). On notera que le vendeur conserve l'actuel numéro d'immatriculation britannique « 63 D ».

€70,000 - 80,000

Sporting elegant coachwork designed and built by Pininfarina, the 1.3-litre Giulietta Spider was a huge success and continued virtually unchanged in 1.6-litre Giulia guise when the latter joined the Alfa line-up in 1962. A bonnet air scoop, necessary to clear the larger engine's taller block, readily identified the new model. The capacity increase boosted maximum power of Alfa's classic twin-cam four from 80 to 92bhp and the car's top speed to 109mph. Reliability was likewise enhanced and the larger engine was noticeably smoother and less fussy. A five-speed gearbox was standard on the Giulia Spider, which remained in production until 1966. Towards the end of production the up-rated Spider Veloce was introduced, which came with the Sprint Speciale's 129bhp engine installed, making it the fastest of the mainstream production Giulias. The Giulia Spider is certainly one of the most attractive Alfa Romeos of its day and remains highly regarded now, especially in its ultimate Veloce specification.

This restored Giulia Spider Veloce was imported from California in 1995, since when it has benefited from a new hood and reupholstered seats. Since September 2012, the Alfa has been registered to the current vendor in the UK. Finished in red with black interior, the car is offered with (copy) California title, sundry restoration invoices, fresh MoT, and a Classic Data report from 2010 rating it as 'Condition 2+' (very good throughout). It should be noted that the present UK registration, '63 D', is being retained by the vendor.

1999 ROVER MINI COOPER

Chassis no. SAXXNWAZRXD168719/S8

- *Two owners from new*
- *64,500 kilometres recorded*
- *Desirable sunroof*
- *Registered in Belgium*



Ayant conçu l'emblématique modèle original au début des années 1960, John Cooper vendit ses propres Mini modifiées sous le nom de Mini Cooper jusqu'au milieu des années 1980, avant que l'acquisition des droits du nom par Rover ne permettent de relancer officiellement le modèle en septembre 1990. La nouvelle Mini Cooper était basée sur la Mini 30, la plus luxueusement équipée des éditions limitées de la Mini à l'époque, mais dotée du moteur 1 275 cm³ à la place du 998 cm³ de la 30.

Ce qui allait devenir la dernière version de la Mini originale – la profondément modifiée et considérablement plus raffinée Mark 7 – fut dévoilée en 1996. Les modifications apportées à tous les modèles y compris la Cooper, comprenait l'injection deux points, un rapport de pont plus élevé, un airbag conducteur, des renforts anti-impact latéraux, une isolation phonique renforcée, de meilleurs sièges avant, un radiateur monté à l'avant et une option Sportpack. Lorsque la production prit fin en 2000, plus de cinq millions de Mini de tous types avaient été produites, en faisant la voiture britannique la plus vendue de tous les temps.

Cette Mini Cooper a été vendue neuve en Hollande et se trouve actuellement aux mains de son second propriétaire qui l'a achetée en 2016. Peinte en Old English White avec intérieur en cuir noir, la voiture a parcouru quelques 64 500 kilomètres et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. Une future classique à n'en pas douter, cette séduisante Mini Cooper est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge et un contrôle technique.

€12,000 - 18,000**No Reserve**

Having devised the iconic original back in the early 1960s, John Cooper sold his own modified Minis under the 'Mini Cooper' name from the mid-1980s, before Rover's acquisition of the rights to the name made it possible to officially re-launch the model in September 1990. The new Mini Cooper was based on the Mini 30, the most luxuriously equipped Limited Edition Mini to date, but fitted with the 1,275cc engine rather than the 30's 998cc unit.

What would turn out to be the final version of the original Mini - the extensively revised and considerably more refined Mark 7 - arrived in 1996. Changes, made to all models including the Cooper, included twin-point fuel injection, higher final drive gearing, driver's airbag, side impact beams, additional sound insulation, improved front seats, front-mounted radiator, and a 'Sportpack' option. By the time production ceased in 2000, well over five million Minis of all types had been produced, making it the best-selling British car of all time.

This particular Mini Cooper was sold new in Holland and is currently in the hands of only its second owner, who purchased the car in 2016. Finished in Old English White with black leather interior, the car has covered some 64,500 kilometres and is described by the private vendor as in generally excellent condition. A definite future classic, this highly collectible Mini Cooper is offered with Belgian registration papers and technical inspection.

150

1995 MERCEDES-BENZ E500 LIMITED SPORTS SALOON

Chassis no. WDB1240361C207479

- Limited edition, hand built, modern classic
- Supplied new to Dresden, Germany
- Circa 74,000 kilometres from new
- Recent extensive restoration



Bien que dotée de tous les équipements de luxe naturels sur une Mercedes de haut de gamme, la 500E était plus légère que la sportive 500 SL. Avec le moteur de cette dernière, un V8 32 soupapes de 5,0 litres et 326 chevaux, la 500E atteignait des performances impressionnantes : le 0-100 km/h en 6,1 secondes et une vitesse de pointe d'environ 260 km/h. La E500 Limited était une série spéciale du modèle restylé, qui n'a été produite qu'en peu d'exemplaires (moins de 500) entre 1994 et 1995. La Limited était habituellement livrée avec toutes les options, et elle était par ailleurs dotée d'un intérieur spécial à deux tons, avec des ornements en érable moucheté, des roues alliage EVO-II de 17 pouces, des airbags conducteur et passager et des seuils de porte en inox marqués "Mercedes-Benz". Elle est particulièrement recherchée par les mordus d'anciennes Mercedes à hautes performances.

De couleur noire avec intérieur biton gris et noir, cette magnifique E500 Limited, la troisième avant la fin de production, a été livrée neuve à Dresde (Allemagne). Puis elle est partie à Dubaï, où elle a été achetée par un Irlandais, qui l'a ramenée six ans plus tard en Irlande. Son propriétaire actuel l'a achetée il y a deux ans et l'a fait restaurer pour la remettre dans sa configuration initiale. Les travaux ont consisté en une peinture complète - métal mis à nu, portes et vitres déposées - pour un coût de 10 000 € et en une rénovation du garnissage intérieur : nouvelle garniture de pavillon, nouveau gainage du volant, réfection du garnissage des sièges avec reprise des médaillons centraux et remplacement de leurs moteurs électriques. Le moteur est donné pour être en excellent état ; il a bénéficié d'un entretien et d'un remplacement de la chaîne de distribution ainsi que du tendeur et des guides, de l'allumage, du faisceau électrique, de la pompe d'ABS et du radiateur. La boîte automatique a été révisée. Le dossier contient pour ces postes des factures pour plus de 20 000 € ; la voiture est par ailleurs munie de factures provenant de Dubaï et d'Irlande, de son carnet d'entretien et de son certificat d'immatriculation V5C du Royaume-Uni.

€30,000 - 40,000

No Reserve

Despite possessing all the luxury accoutrements associated with a range-topping Mercedes-Benz, the 500E was lighter than the 500 SL sports car. Powered by the latter's 5.0-litre, 32-valve, 326bhp V8 engine, the 500E delivered shattering performance, reaching 100km/h in 6.1 seconds and topping out at around 260km/h. The E500 Limited was a special-edition version of the face-lifted model produced in small numbers (under 500) between 1994 and 1995. Usually supplied with every available option as standard, the Limited also came with a special two-tone interior featuring bird's-eye maple wood embellishment; 17" EVO-II alloy wheels; passenger and driver airbags; and 'Mercedes-Benz' stamped stainless steel door sills. It is much sought after by aficionados of Mercedes-Benz's classic high-performance models.

Finished in black with two-tone grey/black interior, this superb E500 Limited was delivered new to Dresden, Germany and is the third from last Limited model made. Subsequently the car went to Dubai where it was purchased by an Irish owner, who six years later brought it back to Ireland. The current vendor bought the Mercedes two years ago, since when it has been restored to original specification. Works carried out include a full, bare metal, doors off, windows out repaint costing €10,000; and an interior re-trim with new headlining, re-trimmed steering wheel, and re-upholstered seats reusing the original centre inlays, while the seats' electric motors have been replaced. Serviced and described as in excellent condition, the engine benefits from new timing chain, tensioner and guides; ignition system; wiring harness; ABS pump; and radiator, while the automatic gearbox has been overhauled. There are related bills for over €20,000 on file, and the car also comes with Dubai invoices, Irish invoices, service booklet, and a UK V5C Registration Certificate.

151

**1969 MERCEDES-BENZ 280 SL
CONVERTIBLE WITH HARDTOP**

Chassis no. 113044-12-008268

- *Delivered new to Belgium*
- *Automatic transmission*
- *Present ownership since 1994*
- *Registered in Italy*





Dernier maillon d'une gamme populaire à succès qui avait débuté avec la 230 SL en 1963, la Mercedes-Benz 280 SL fut dévoilée en 1967, animée par un nouveau moteur 6 cylindres de 2,8 litres. Surnommés « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon, ces modèles SL faisaient parties des sportives de tourisme les plus appréciées de l'époque et restent aujourd'hui très recherchés des collectionneurs.

Selon la Datenkarte de Mercedes-Benz (copie au dossier), cette 280 SL a quitté l'usine le 27 février 1969. La livrée originale était blanc Papyrus avec sièges MB-Tex bleu foncé, moquette bouclée bleu foncé et capote assortie, la même combinaison de couleurs qu'elle arbore encore aujourd'hui. Le premier pays de livraison indique 513 (Belgique). Les options d'usine comprennent la transmission automatique, la direction assistée et le rétroviseur côté conducteur.

En 1972, la voiture fut immatriculée en Italie dans la province de Pérouge au nom d'un citoyen anglais et on pense qu'il avait acheté la voiture neuve en Belgique et l'avait amené en Italie. Il a conservé la Mercedes jusqu'en 1994 quand elle fut achetée par le propriétaire actuel. La voiture se présente dans un très bel état d'origine et a été admirablement entretenue et soignée par ses gardiens. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne et un certificat ASI, ainsi qu'un manuel du propriétaire original, un catalogue de pièces détachées et une trousse à outils.

Une rare occasion d'acheter un exemplaire livré en Europe de l'immortelle « Pagode » avec numéros concordants dans sa livrée d'origine.
€80,000 - 120,000

Last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved luxury sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

According to the Datenkarte from Mercedes-Benz (copy on file), this 280 SL left the factory on 27th February 1969. The original colour scheme was Papyrus White with dark blue MB-Tex seats, dark blue 'boucle' carpets and matching hood, the same colour combination it has today. The country of first delivery is marked as '513' (Belgium). Factory-fitted options included automatic transmission, power steering, and driver's side door mirror.

In 1972, the car was registered in Italy in the province of Perugia to an English gentleman, and it is believed that he had purchased the car new in Belgium and brought it with him to Italy. He kept the Mercedes until 1994 when it was bought by its current owner. The car presents in beautifully original condition and has clearly been looked after and cherished by its custodians. It is offered with Italian registration documents and an ASI certificate, and also comes with its original owner's manual, parts catalogue, and tool kit.

A rare opportunity to purchase a European delivery example of the immortal 'Pagoda', with matching numbers and its original colour scheme.

152

1970 FIAT DINO 2400 SPIDER

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 135BS001223

- Delivered new in Milan, Italy
- Recent extensive refurbishment
- Attractive colour scheme
- Registered in Italy



Au milieu des années 1960, Ferrari avait besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2 et conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que représentait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat.

Dévoilé sous la forme d'un Spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnel à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et d'un différentiel à glissement limité en série. Dotée d'une carrosserie en acier, la nouvelle Fiat avait une boîte de vitesses Fiat à cinq rapports et une suspension avant indépendante à double triangulation et ressorts hélicoïdaux, un essieu arrière rigide et des freins à disque aux quatre roues. Un coupé à carrosserie Bertone, sur un empattement allongé, fit son apparition l'année suivante et en 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm³, une boîte ZF et une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées simultanément. La puissance était portée à 180 ch (DIN) à 6 600 tr/min. Les modifications stylistiques restaient mesurées, se limitant dans le cas du Spider à une nouvelle grille de calandre, des bandes caoutchoutées dans les pare-chocs et des moyeux de roue différents, tandis que l'intérieur profitait de nouvelles commandes et d'un coffre moqueté.

In the mid-1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT.

Launched in Pininfarina-bodied Spider form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year, and in 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc, a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension being adopted at the same time. Power went up to 180bhp (DIN) at 6,600rpm. Styling changes were few: in the Spider's case being confined to a new front grille, rubber centre strips in the bumpers, and different wheel centres, while the interior benefited from improved switch gear and a carpeted boot.



Élégant moyen de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le 0 à 100 km/h en quelque 8 secondes et atteignait les 210 km/h, accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari. La production prit fin en 1972.

On nous précise que ce Spider Fiat Dino 2400 construit en 1970 a été livré à Milan à son premier propriétaire, Giancarlo Boniello, et fut immatriculé MIL27381 lorsqu'il était en sa possession. Vers 2006, le précédent propriétaire a commandé une restauration auprès de la Carrozzeria Old Car de Gaggiano (une banlieue de Milan). La couleur choisie fut le jaune Colorado, une subtile nuance de jaune qui contraste bien avec la nouvelle sellerie en cuir noir (le cuir noir est également utilisé pour le tableau de bord et les contreportes). Par la suite la Dino fut vendue, passant aux mains d'une série de passionnés français.

Elle a depuis retrouvé son Italie natale et a récemment bénéficié de la réfection de la suspension avant et du système de freinage. En même temps, le réservoir d'essence a été démonté, débarrassé de sa corrosion et repeint, tandis que le démarreur, l'alternateur et la distribution étaient révisés et que la pompe à eau était remplacée. Pour achever ce travail un nouveau train de pneus Michelin 205/70 VR14 XWX Classic était installé. Vendue avec ses papiers d'immatriculation italiens, diverses factures et photographies de sa restauration, la voiture offre une belle présentation, prête à être appréciée par son prochain gardien au cours des étés à venir.
€100,000 - 150,000

A stylish conveyance for four, the FIAT Dino raced to 100km/h in around 8 seconds and could reach 210km/h while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

Built in 1970, we are informed that this FIAT Dino 2400 Spider was delivered in Milan to its first owner, Giancarlo Boniello, and while in his ownership was registered 'MIL27381'. Around 2006, the previous owner commissioned a restoration by Carrozzeria Old Car of Gaggiano (a suburb of Milan). The colour chosen was Giallo Colorado, a subtle shade of yellow that contrasts well with the new black leather upholstery (black leather was also used to cover the dashboard and door cards). Subsequently, the Dino was sold, passing through the hands of a succession of French enthusiasts.

It has since returned to its native Italy and recently benefited from a thorough rebuild of the front suspension and the braking system. At the same time, the fuel tank was dismantled, freed of rust, and repainted, while the starter motor, alternator, and distributor were overhauled, and the water pump replaced. To finish the work, a new set of correct Michelin 205/70 VR14 XWX classic tyres was fitted.

Offered with Italian registration documents, sundry restoration invoices and photographs, the car presents beautifully and is ready to be enjoyed by its next custodian in the summers to come.

153

1967 FERRARI 330 GT 2+2 SÉRIES II COUPÉ

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 9793

- *Desirable Series II, single-headlamp model*
- *Matching numbers and colours*
- *Originally delivered to Switzerland*
- *High quality older restoration*



Prenant pour base la très réussie 250 GT, la 250 GTE 2+2 – première Ferrari à quatre places de série – servit de base pour sa remplaçante, la 330 GT 2+2 dévoilée en janvier 1964. Pininfarina avait à nouveau été mis à contribution pour le style, adoptant des doubles optiques pour flatter le goût de la clientèle du plus important marché de Ferrari, les États-Unis. Le châssis tubulaire de la 330 GT avait un empattement 50 mm plus long que précédemment, qui rendait le confort moins mesuré pour les passagers arrière. La suspension indépendante à l'avant était assurée par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière on trouvait un essieu rigide à ressort semis-elliptiques. Les freins aux quatre roues étaient améliorés par des circuits hydrauliques séparés à l'avant et à l'arrière.

Le moteur V12 Colombo ouvert à 60° de la 330 GT était apparu sur la 330 America (en fait une 250 GTE 2+2 réalésée) en 1963. Avec une cylindrée de 3 967 cm³ ce simple arbre à cames en tête tout en alliage développait plus de 300 ch, largement suffisants pour emmener la 330 GT à une vitesse maximale de 245 km/h qui en faisait, à sa présentation, la plus rapide des Ferrari de route. Équipée à l'origine avec une boîte à quatre rapports et overdrive, la 330 GT reçut une boîte à cinq rapports à la mi-1965 et vit ses quatre phares remplacés par deux phares traditionnels, plus tard dans l'année, devenant ainsi la 2e série.

Based on the highly successful 250 GT, the 250 GTE 2+2 – Ferrari's first production four-seater - provided the basis for its replacement: the 330 GT 2+2 introduced in January 1964. Pininfarina was once again entrusted with the styling, adopting a four-headlamp frontal treatment that reflected the tastes of Ferrari's most important export market, the USA. The 330 GT's tubular chassis was 50mm longer in the wheelbase than before, which made conditions less cramped for the rear passengers. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a live axle/ semi-elliptic set-up. Improvements to the discs-all-round braking system saw separate hydraulic circuits adopted for front and rear.

The 330 GT's Colombo-type, 60-degree, V12 engine had first appeared in the 330 America (effectively a big-bore 250 GTE 2+2) in 1963. Displacing 3,967cc, the single-overhead-camshaft, all-alloy unit was good for 300-plus horsepower, an output sufficient to propel the 330 GT to a maximum velocity of 152mph (245km/h) making it, when introduced, the fastest road-going Ferrari. Equipped at first with a four-speeds-plus-overdrive gearbox, the 330 GT gained a five-speed transmission in mid-1965 and later that year had its four headlights replaced by a two-lamp arrangement, these later cars being known as the 'Series II'.



Selon le registre 330 GT de Ferrari, cette superbe série 2 a été livrée neuve via l'agent Ferrari SAVAF de Genève, en Suisse. Les autres entrées indiquent un long séjour en Californie où elle a changé de mains à plusieurs reprises entre 1982 et 1996. En 1996, la voiture fut vendue via Garry Roberts & Co à son actuel propriétaire italien, un passionné de Ferrari de longue date. Le registre indique également que lors de son séjour en Californie, la voiture a été peinte en rouge avec un intérieur en cuir fauve, un changement par rapport au gris Argento d'origine avec garnitures intérieures beiges.

À son retour en Italie, la Ferrari fut confiée aux très respecté spécialiste Quality Cars de Vigonza près de Padoue, pour sa restauration qui comprenait la remise aux teintes originales argent avec intérieur en cuir beige. L'état de la voiture après presque 20 années témoigne de la qualité du travail, puisque c'est seulement récemment qu'on a procédé à une révision qui a inclus le nettoyage du réservoir de carburante et de la ligne d'alimentation. Plus important, cette voiture conserve son numéro de moteur concordant d'origine. La documentation fournie comprend ses papiers d'immatriculation italienne, les anciens documents d'importation et une sélection de photographies de la restauration.

Après avoir passé plus de 20 années aux mains de son actuel gardien, cette très élégante Ferrari de Grand Tourisme est prête pour un nouveau propriétaire.

€190,000 - 240,000

According to the Ferrari 330 GT Registry, this stunning Series II was delivered new via the Ferrari agent SAVAF of Geneva, Switzerland. Further entries indicate a long spell in California, where it changed hands a few times between 1982 and 1996. In 1996 the car was sold via Garry Roberts & Co to its current Italian owner, a lifelong Ferrari enthusiast. It is also recorded in the Registry that during its time in California the car was painted red with a tan interior, a change from its original 'Argento' (silver) with beige trim.

Upon its return to Italy, the Ferrari was entrusted to the well-respected restorers, Quality Cars of Vigonza near Padova, for restoration, which included reinstating the original colour scheme of silver with beige leather interior. The car's condition after almost 20 years testifies to the quality of the work, while only recently it has been subjected to a check-up, which included flushing the fuel tank and fuel system. Most importantly, this car retains its original matching-numbers engine. Accompanying documentation consists of Italian registration papers, old importation documents, and a selection of photographs of the restoration.

After more than 20 years with its present custodian, this most elegant Grand Touring Ferrari is ready for its next owner.

1958 MERCEDES-BENZ 300d 'ADENAUER' SALOON

Chassis no. 189010-8501044

- *First owned by Else Gertrude Kiefer, widow of Massimo Olivetti*
- *Only three owners from new*
- *Always registered in Turin*
- *Unmolested original condition*



La berline 300, l'une des premières créations entièrement nouvelles d'après-guerre de Mercedes-Benz, fit ses débuts en 1951 et allait réussir à replacer la firme de Stuttgart au premier rang des constructeurs de prestige, marquant un retour de la marque à la tradition des voitures de luxe de haute performance de la meilleure qualité. La 300 recevait une suspension indépendante et des freins à tambour aux quatre roues, un différentiel à pignons coniques, des roues équilibrées et un réglage électrique à distance de la hauteur des suspensions arrière. Développant 115 ch à ses débuts, le six cylindres 3 litres à arbre à cames en tête, également utilisé sur la sportive 300 SL, reçut l'injection de cette dernière sur la 300d restylée à l'empattement allongé (et plus spacieuse) de 1957. Les autres améliorations apportées incluent les freins de plus grande dimension (servo-assistés depuis 1954), la direction assistée en option (sur la 300d) et l'adoption d'une boîte automatique à trois vitesses en série sur cette dernière.

Construite à l'unité par les artisans les plus expérimentés de Mercedes-Benz, la 300 était luxueusement équipée et garnie de matériaux de la plus grande qualité. Rapide et élégante, c'était l'une des très rares voitures de son époque à pouvoir emmener six passagers dans un grand confort en soutenant des vitesses élevées. C'était la voiture de prédilection des personnalités gouvernementales officielles d'Allemagne de l'Ouest, largement appréciée par les hommes d'affaires, les financiers et les politiciens. En fait « Adenauer » devint le nom officieux de la 300 berline/ limousine, lorsque le chancelier d'Allemagne Konrad Adenauer, devint son plus fameux client. Entre 1957 et 1962 lorsque la production cessa, Mercedes-Benz avait construit 3 077 berlines 300d, cette voiture étant l'une des 607 construites en 1959.

One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 saloon debuted in 1951 and would succeed in re-establishing the Stuttgart firm in the front rank of prestige motor manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality. The 300 featured independent suspension all round, four-wheel drum brakes, hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 115bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine, also used in the 300 SL sports car, gained the latter's fuel injection in the restyled, longer wheelbase (and even more roomier) 300d of 1957. Other improvements included larger brakes (servo-assisted from 1954), optional power steering (on the 300d), and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials and was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became its unofficial model name, after German Chancellor Dr Konrad Adenauer, its most famous customer. Between 1957 and 1962 when production ceased, Mercedes-Benz made 3,077 300d saloons, this car being one of 607 completed in 1959.



Selon la Datenkarte fournie par Mercedes-Benz, cette 300d à transmission automatique a quitté l'usine peinte en gris foncé avec une sellerie intérieure en velours côtelé gris argent, la même livrée qu'aujourd'hui. La Mercedes était destinée à être exposée en Italie, probablement au Salon de l'Automobile de Turin 1958 qui se tenait en novembre cette année-là.

La première propriétaire enregistrée, le 12 décembre 1958, était Frau Else Gertrude Kiefer, la veuve de Massimo Olivetti de la dynastie des machines à écrire, calculatrices et (plus tard) ordinateurs italiens éponymes. Massimo, le frère du PDG de la société, Adriano Olivetti, fut pendant une brève période, de 1945 à la fin de 1946, président de l'empire Olivetti.

La Mercedes n'a connu que deux autres propriétaires et a toujours été immatriculée à Turin. On pense que la voiture a toujours été bien entretenue – selon le vendeur – et se présente entièrement en excellent état d'origine. Le compteur affiche un peu moins de 72 000 kilomètres, ce qui pourrait bien être la réelle distance parcourue depuis son origine.

Une 300d Adenauer magnifiquement préservée, de provenance impeccable, elle est vendue avec son libretto italien original et une copie de la Datenkarte Mercedes-Benz. Une occasion à ne pas manquer.

€80,000 - 100,000

No Reserve

According to the accompanying Mercedes-Benz Datenkarte, this 300d with automatic transmission left the factory finished in dark grey with silver-grey corduroy upholstery, the same colour combination it has today. The Mercedes was destined for an exhibition in Italy, probably the 1958 Salone dell'Automobile in Turin held in November of that year.

The first registered owner, from 12th December 1958, was Frau Else Gertrude Kiefer, the widow of Massimo Olivetti of the eponymous Italian typewriter, calculator, and (later) computer dynasty. Brother of company CEO, Adriano Olivetti, Massimo was for a brief period, from 1945 to the end of 1946, President of the Olivetti empire.

The Mercedes has had only two subsequent owners and has always been registered in Turin. Believed always well maintained, the car – according to the vendor – presents in excellent original condition throughout. The odometer reads just under 72,000 kilometres, which may well be the true distance travelled from new.

A beautifully preserved 300d Adenauer, with impeccable provenance, the car is offered with its original Italian libretto and a copy of the Mercedes-Benz Datenkarte. An opportunity not to be missed.

1965 FIAT 600D MULTIPLA

Chassis no. 126167

- One of the first ever 'people carriers'
- Faster and more economical 600D model
- Comprehensively restored in 2017
- A guaranteed head-turner at any historic motoring event
- Registered in Italy



Porteuse d'un concept réapparu avec succès depuis une trentaine d'années, la familiale Multipla sortit en 1956. Sur la base d'une berline 600, premier type de Fiat à moteur arrière, la Multipla polyvalente par excellence offrait un poste de conduite avancé qui maximisait l'espace intérieur. Cette voiture à « cabine avancée » permettait l'installation de trois rangées de sièges en version six places dont les sièges arrière rabattables dégageaient un espace de chargement comme dans un break. Avec 22 ch seulement disponibles du moteur à quatre cylindres de 633 cm³, les performances étaient forcément modestes avec une vitesse de pointe d'environ 88 km/h, mais avec un appétit plutôt frugal. Il en existait aussi des versions taxi et à 4/5 places.

Les performances furent nettement améliorées avec l'introduction de la version 600 D de 767 cm³ en 1960. La puissance bondit à 29 ch permettant ainsi de monter un rapport final plus long. La vitesse maximale augmenta et la consommation baissa légèrement. De nos jours, ces charmants et très pratiques petits véhicules font partie des Fiat d'après 1945 les plus recherchées.

Superbement peinte en deux tons, gris foncé et ivoire avec un intérieur rouge et blanc en vinyle cette charmante Multipla est une très désirable version six places, un modèle qui a ses fanatiques. Cette Fiat a été dans la même famille depuis plus de 30 ans dans la province de Cosenza en Calabre. Offerte avec son ancien libretto italien, elle a été profondément restaurée en 2017 et le vendeur la décrit comme étant en excellent état général et dotée d'une mécanique en bon état de fonctionnement.

€25,000 - 30,000

No Reserve

A concept successfully revived in recent years, the Multipla 'people carrier' first appeared in 1956. Based on the 600 saloon, FIAT's first rear-engined car, the uniquely versatile Multipla featured a 'forward control' layout, maximising interior space. Forward control enabled three rows of seats to be installed in the six-seater version which, with the rearmost two rows folded flat, provided a van-like load-carrying platform. With just 22bhp available from the 633cc four-cylinder engine, performance was necessarily modest, the Multipla's top speed being around 88km/h (55mph); it was, however, notably frugal. Taxi and 4/5-seater versions were available also.

Performance was considerably improved with the arrival of the 767cc 600D version in 1960. Maximum power went up to 29bhp, which permitted a higher final drive ratio to be used; top speed increased and there was a slight improvement in fuel consumption. Today these charming and highly practical little vehicles are among the most sought after of all post-war FIATs.

Beautifully finished in two-tone dark grey/ivory with white/red vinyl interior, this charming Multipla has the most desirable six-seater version, a model that has attracted a cult following. The FIAT has been in the ownership of one family for more than 30 years in the province of Cosenza in Calabria, Southern Italy. Offered with an old-style Italian libretto, it was comprehensively restored in 2017 and is described by the vendor as in generally excellent condition, with mechanicals in good working order.

156

1971 FIAT/AUTOBIANCHI 500 GIARDINIERA

Chassis no. 120.273308

- Rare estate model with sunroof
- Registered in Italy
- Restored in 2005
- Circa 2,000 kilometres since restoration
- Thoroughly serviced in 2017



Au printemps 1960, un break appelé Giardiniera (Jardinière) s'ajouta à la gamme Nuova 500 de Fiat. Construite sur un empattement allongé de 100 mm par rapport à la berline, la Giardiniera se distinguait par son unique porte arrière à ouverture latérale et son moteur était monté à plat sous le plancher arrière en augmentant ainsi l'espace dévolu aux bagages. Essayant une Giardiniera en 1961, le magazine Autocar fut très impressionné par la nouvelle née de Fiat : « Les Italiens ajoutent à leur penchant pour les micro voitures un savoir faire efficace pour fabriquer vraiment bien de petites automobiles et, dans la limite de ses petites dimensions et de la puissance du moteur, la Giardiniera est un réel chef-d'œuvre. » On découvrit la capacité de ce break miniature de transporter quatre adultes et 172 kg de bagages (ou un adulte et 200 kg) tout en affichant une consommation impressionnante de modestie. La vitesse maximale atteinte fut exactement de 96 km/h. à partir du printemps 1968, la production de la Giardiniera fut transférée chez Autobianchi pour s'achever en 1977.

Peinte en bleu clair avec intérieur en vinyle beige, ce charmant petit break est équipé du toit repliable caractéristique du modèle. Le vendeur nous informe que la voiture a été très largement restaurée en 2005 et qu'elle n'a parcouru depuis que 2 000 km environ. Elle a bénéficié d'un entretien complet à l'été 2017 avec changement de tous les lubrifiants, installation d'une batterie neuve et d'un réservoir d'essence neuf et réfection des freins avec montage de quelques pièces neuves. Décrite comme étant en bon état général, la voiture est offerte avec ses documents d'immatriculation italiens et son certificat de l'ASI. Pour les fanatiques, elle fait tourner les têtes plus qu'une Ferrari !

€13,000 - 18,000

No Reserve

In the spring of 1960, a Giardiniera (gardener) estate car was added to FIAT's Nuova 500 range. Built on a 100mm longer wheelbase than the saloon, the Giardiniera featured a single side-hinged rear door and carried its engine horizontally beneath the rear load platform, thus increasing available luggage space. Testing a Giardiniera in 1961, Autocar magazine was mightily impressed by FIAT's new baby: 'The Italians match their affinity with micro-motoring to a happy flair for making little cars really well, and within the limitations of its body dimensions and engine power the Giardiniera is a real masterpiece'. The miniature station wagon was found capable of carrying four adults and 127kg of luggage (alternatively, one adult and 200kg) while returning impressive fuel economy. The maximum speed achieved was exactly 60mph (96.5km/h). From the spring of 1968, Giardiniera production was transferred to Autobianchi and finally ceased in 1977.

Finished in light blue with beige vinyl upholstery, this charming little estate has the model's characteristic full-length folding sunroof. The vendor advises us that the car was comprehensively restored in 2005 and has only covered some 2,000 kilometres since. It benefited from a thorough service in the summer of 2017 when all oils were changed, a new battery and new fuel tank fitted, and the brakes overhauled with some new parts. Described as in good condition throughout, the car is offered with Italian registration documents and an ASI certificate. To many enthusiasts this is more of a head-turner than a Ferrari!

Conditions Générales

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agréée sous le numéro 2007-638, RCS 500 772 652) est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par l'article L.321-1 et suivant le Code de Commerce.

Toute référence dans ces conditions générales à **'Bonhams'** sera considérée comme faisant référence à Bonhams France SAS (ci après dénommée **'Bonhams'**).

Bonhams agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l'acheteur. Les rapports entre Bonhams et l'acheteur sont soumis aux présentes Conditions Générales ainsi qu'aux Informations Importantes concernant les acheteurs, annexées à ce même catalogue. Bonhams ne peut être tenue responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

Dans les présentes Conditions Générales, les mots et expressions ci-dessous ont le sens suivant:

- **'Acquéreur'** ou **'Acheteur'** ou **'Adjudicataire'**: la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - **'Commissaire-priseur'** ou **'Commissaire-priseur habilité'**: le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - **'Enchérisseur'**: la personne qui enchère lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
 - **'Lot'**: tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
 - **'Prix d'adjudication'** ou **'Prix au Marteau'**: le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
 - **'Prix de réserve'**: le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.
- Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des rapports de condition sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.
- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les rapports de condition ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.
- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.
- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.
- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.
- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.
- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.
- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.
- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.
- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.
- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.
- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.
- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.
- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjudgé à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.
- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à enchérir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot **'adjudgé'**.
- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur 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. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjudgé par un simple coup de marteau.

- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

- L'état français dispose d'un droit de préemption sur les biens meubles présentés en vente aux enchères publiques. L'exercice de ce droit s'effectue par l'intermédiaire d'un représentant de l'Etat présent dans la salle. L'Etat se substitue alors au dernier enchérisseur et dispose de quinze jours pour confirmer ce droit de préemption. Bonhams ne pourra être tenue responsable de l'exercice de ce droit par l'Etat français.

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication pour chaque lot l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos
15% sur chaque véhicule

- Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 150,000€
20% au dessus de 150,001 et jusqu'à 2,000,000€
12.5% à partir de 2,000,000€

- La TVA au taux normal est prélevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dus sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

- La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.

- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

Symboles précédents les numéros de Lot :

† Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat

Ω TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.

* TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 5.5% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.

Y Les Lots peuvent être assujettis à des réglementations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.

Ⓞ Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire.
Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.

≈ Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourrait voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'encherir.

Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.

- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.

- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.

- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

General Conditions

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to “Bonhams” will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as “Bonhams”).

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- “Acquirer” or “Buyer” or “Winning bidder”: the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.
 - “Auctioneer” or “Authorised auctioneer”: the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.
 - “Bidder” the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.
 - “Lot”: any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.
 - “Auction price” or “Hammer price”: the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.
 - “Reserve Price”: the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.
- The Lots marked by (#) belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. “Condition reports” on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or “condition reports”, as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word “adjuge” (sold) is pronounced.

- Pursuant to article 321-14 line 3 of the Code of Commerce, in the event of breach of payment by the Buyer after formal notification has gone unheeded, the item will be put back on sale at the request of the vendor on false bidding by the defaulting Buyer. If the vendor does not make this request within one month of the sale, the sale is cancelled ex officio. Furthermore, Bonhams reserves the right to claim from the defaulting bidder interest at the legal interest rate plus five points, the reimbursement of additional costs due to this breach and the payment of the difference between the initial sales price, the sales price on false bidding if lower, and any damages due to detriment suffered.

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word “**adjudé**” (“sold”).
- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.
- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.
- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

- The French state has a right of pre-emption to the goods put on public auction. This right shall be effected via a representative of the state present in the auction room. The state will then substitute the last bidder, and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams may not be held liable if the French state exercises this right.

Payment

- In addition to the Hammer price, for each Lot the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:
 - Motor Cars and Motorcycles
15% of the Hammer Price on each vehicle
 - Automobilia
25% up to €150,000 of the Hammer Price
20% from €150,001 to €2,000,000 of the Hammer Price
12.5% from €2,000,000 of the Hammer Price
- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.
- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.
- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.
- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

Symbols beside Lot numbers:

- † TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- * TVA on imported items at a preferential rate of 5.5% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.
- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.
- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.
- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.
- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.
- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.
- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

FINE CHINESE ART

Thursday 17 May 2018
New Bond Street, London

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 8248
chinese@bonhams.com

A VERY RARE PAIR OF MONUMENTAL FAHUA BUDDHIST LIONS ON STANDS

Late Ming Dynasty, 16th/17th century

203.3cm (80in) high

£150,000 - 250,000 *

Provenance:

Collection of the grandson of the Daoguang Emperor, by repute
C.T.Loo & Co. (labels)
Cornelius Ruxton Love Jr. (1904 - 1971)
and Audrey B. Love (1903 - 2003), New York
Christie's New York, *The C. Ruxton and Audrey B. Love Collection*, 20 October 2004, lot 317
A distinguished Western private collection



Bonhams

LONDON

bonhams.com/chineseart

* For details of the charges payable in addition to the final hammer price, please visit bonhams.com/buyersguide

Saturday 2 June 2018
AMOC International Concours D'etat
Englefield House, Reading

ENTRIES NOW INVITED

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

*35 years in current ownership,
1 of 38 produced*
**1970 ASTON MARTIN DB6
MK2 VOLANTE**

THE
ASTON
MARTIN
SALE



Bonhams

bonhams.com/motorcars

SUNDAY JUNE 3, 2018

Greenwich, Connecticut

Catalog now online

INQUIRIES

+1 212 461 6515, East Coast
+1 415 391 4000, West Coast
motors.us@bonhams.com



GREENWICH

CONCOURS D'ELEGANCE

AUCTION

*TREASURES FROM THE PERSONAL
COLLECTION OF CARROLL SHELBY*

Bonhams

International Auctioneers and Appraisers – bonhams.com/greenwich

© 2017 Bonhams & Butterfield Auctioneers Corp. All rights reserved. Principal Auctioneer: Matthew Girling, NYC License No. 1236798-DCA

THE DEN HARTOGH COLLECTION

Saturday 23 June 2018
Hillegom, Netherlands

More than 200 Ford and Lincoln motorcars,
charting the pre-war history of both brands.
To be sold without reserve.

VENUE

Haarlemmerstraat 36
2181 Hillegom

ENQUIRIES Netherlands

+31 20 670 9701
koen.samson@bonhams.com

Belgium

+32 471 712 736
gregory.tuytens@bonhams.com

USA

+1 212 461 6515
rupert.banner@bonhams.com



Bonhams

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE

Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
13 July 2018
Chichester, Sussex

FURTHER ENTRIES INVITED

*'2 VEV' - the Essex Racing Stable ex-Le Mans, Goodwood TT,
Jim Clark, present family ownership since 1971*

1961 ASTON MARTIN DB4GT ZAGATO

Chassis no. DB4GT/0183/R



The ex-Richard Shuttleworth, Henry Wessells, Donington Grand Prix-winning
1934 ALFA ROMEO TIPO B MONOPOSTO
Chassis no. 5007

Bonhams is delighted to announce the 25th annual auction at the world-renowned Goodwood Festival of Speed.

Some of the world's finest motor cars have been sold at the Bonhams Goodwood Festival of Speed Sale and this year will continue that tradition with this magnificent Aston Martin DB4GT Zagato and 1934 Alfa Romeo Tipo B.

Further entries are now invited. To consign your motor car, please contact the department.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
james.knight@bonhams.com



Bonhams

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE

Acquired new by John Surtees OBE and offered direct from the family, the property of the seven-times motorcycle World Champion and 1964 Formula 1 World Champion
1957 BMW 507 ROADSTER

John Surtees taking delivery of his new 1957 BMW 507 Roadster at the factory, having just won the 500CC Motorcycle World Championship with MV Agusta the previous year.



Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
13 July 2018
Chichester, Sussex

FURTHER ENTRIES INVITED

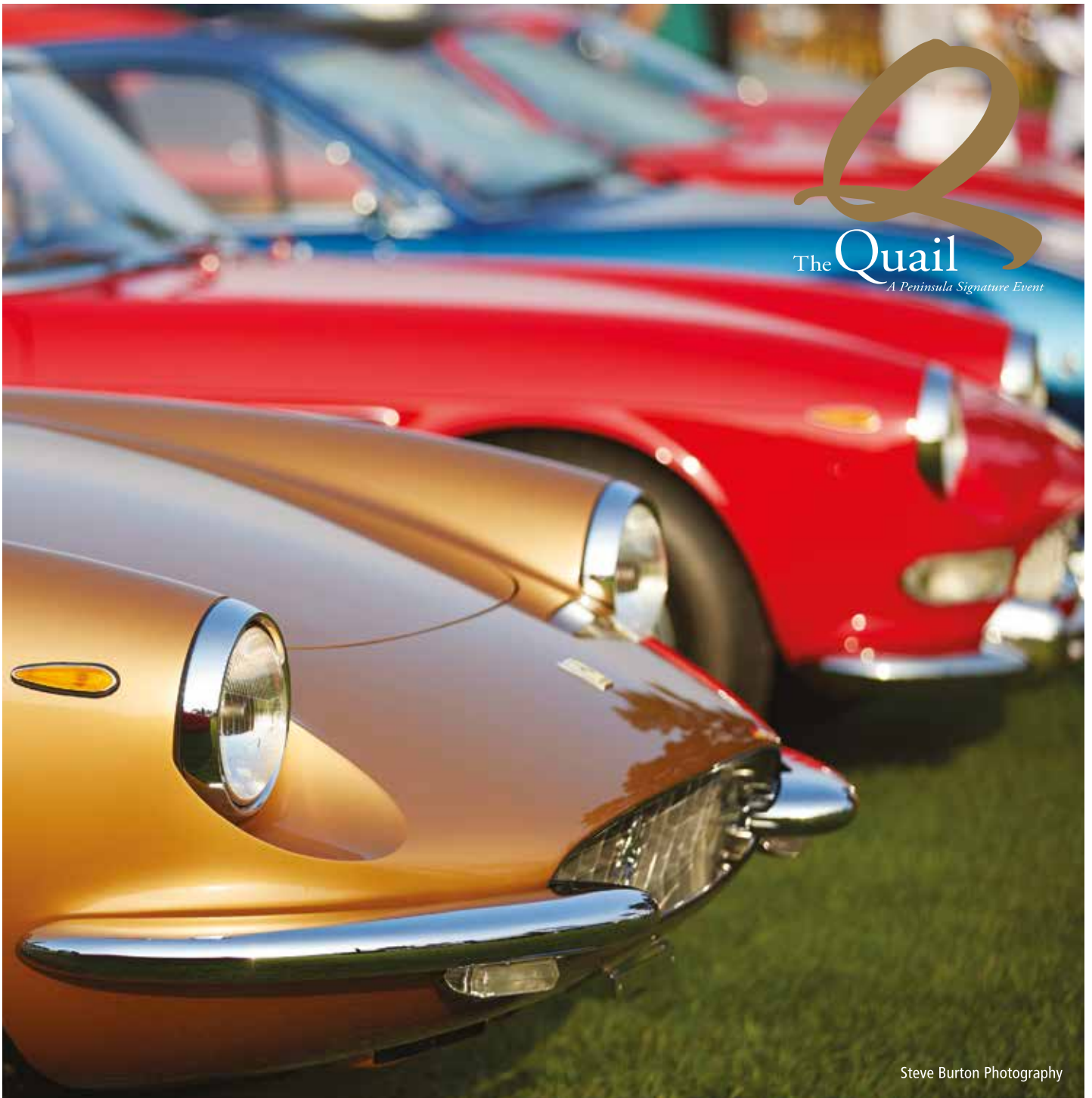
ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/motorcars



Steve Burton Photography

CALLING ALL CARS!

The Quail, A Motorsports Gathering • Friday, August 24, 2018 • 10:00am to 4:00pm • Hosted at Quail Lodge & Golf Club in Carmel, California

The 16th Annual *The Quail, A Motorsports Gathering* invites you to participate in one of the world's most exclusive concours held during Monterey Car Week by entering a vehicle from your private collection! *The Quail's* Featured Classes for 2018 are: 70 Years of the Iconic Porsche 356 and The Alois Ruf Reunion. *The Quail's* Traditional Classes include: Pre-War Sports and Racing, Post-War Racing, Post-War Sports 1945-1960, Post-War Sports 1961-1975, The Great Ferraris, Supercars, Custom Coachwork, and Sports and Racing Motorcycles.

To enter a vehicle from your private collection, obtain an application by visiting signatureevents.peninsula.com or by calling +1 (831) 620-8879.

FOLLOW US! [Facebook.com/PSE.TheQuailEvents](https://www.facebook.com/PSE.TheQuailEvents) • [Twitter.com/TheQuailEvents](https://twitter.com/TheQuailEvents)
[Instagram.com/TheQuailEvents](https://www.instagram.com/TheQuailEvents) • [YouTube.com/QuailSignatureEvents](https://www.youtube.com/QuailSignatureEvents)

THE PENINSULA
SIGNATURE EVENTS

AUGUST 24, 2018
Carmel, California

+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com



1952 FRAZER NASH
Sold for \$8,000,000



1957 BMW 503 CABRIOLET
Sold for \$583,000



1972 FERRARI 365GTS/4 DAYTONA SPIDER
Sold for \$2,410,000



1990 FERRARI F40
Sold for \$1,457,500



1959 AC ACE-BRISTOL
Sold for \$451,000



1965 FERRARI 275 GTB ALLOY LONG-NOSE
Sold for \$3,080,000

QUAIL LODGE AUCTION

CONSIGNMENTS INVITED



1995 McLAREN F1
Sold for \$15,620,000

Bonhams

bonhams.com/quail

THE VINTAGE MOTORCYCLE AUCTION

Important Collectors' Motorcycles

The Barber Motorsport Museum
Birmingham, Alabama
Saturday October 6, 2018

Bonhams is delighted to announce a new addition to its global calendar at The Barber Vintage Museum, which will be held in conjunction with the famous Barber Vintage Festival, consignments are now invited for this inaugural event.

CONSIGNMENTS NOW INVITED

INQUIRIES

West Coast

Craig Mallery
+1 (323) 436 5470
craig.mallery@bonhams.com

Andrew Barrett
+1 (323) 436 5450
andrew.barrett@bonhams.com

COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL

Visit bonhams.com/motorcycles
to submit a complimentary auction
appraisal request.

CATALOG

+44 (0) 1666 502 200
subscriptions@bonhams.com



*The ex-Tony McAlpine, Jack Ehret,
Australian Land Speed Record Breaking*
1951 VINCENT 998CC BLACK LIGHTNING
Sold for a world record \$929,000
at The Las Vegas Motorcycle Auction 2018

Bonhams

THE AUTUMN STAFFORD SALE

The 25th Carole Nash
Classic Motorcycle Mechanics Show

Saturday 13 & Sunday 14 October 2018

ENTRIES INVITED

COMPLIMENTARY AUCTION APPRAISAL

To discuss any aspect of selling or buying collectors motorcycles at auction, please contact the London office or visit bonhams.com/motorcycles to submit a complimentary auction appraisal request.

1911 PIERCE 688CC FOUR
Sold October 2017, £107,900

ENQUIRIES

Motorcycles (London)
+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com

Catalogue

+44 (0) 1666 502 200
subscriptions@bonhams.com



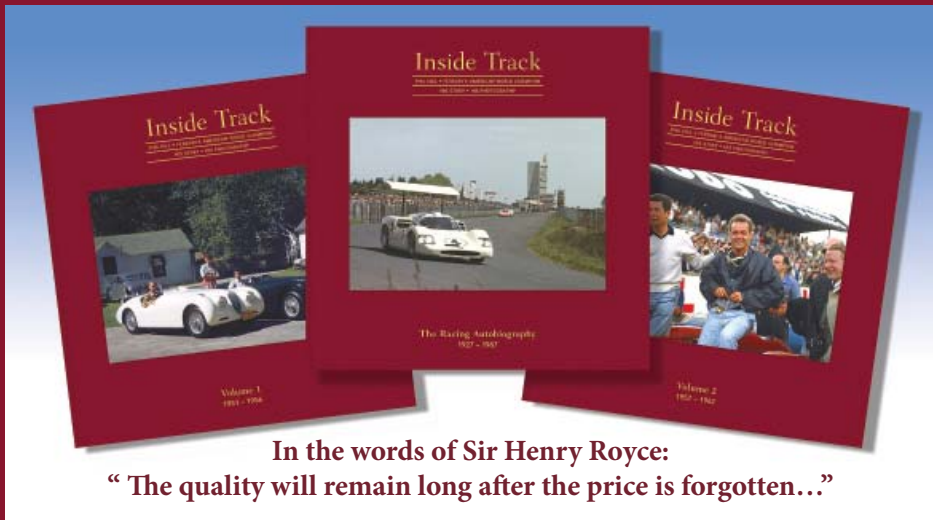
Bonhams

bonhams.com/autumnstafford

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com

'Inside Track' - by Phil Hill with Doug Nye

The three-Volume Time Machine...



In the words of Sir Henry Royce:
"The quality will remain long after the price is forgotten..."



Phil Hill photo: Ferrari 'The Beast'

Phil Hill photo: Ferrari 'The Beauty'



Phil Hill photo: Ferrari 'The Beast'

Objective: to create the finest World Champion Driver's book ever produced, or ever likely to be produced...

Three Volumes, more than 400 pages each, more than 1,000 period colour photographs by Phil Hill

Buyers' Verdicts:

"Stunning. Just stunning. It is so much more than 'just A Book'. 'Inside Track' is way, way beyond anything I ever imagined possible..."

"No book previously has captured this era so vividly, and in such unique style..."

"Deep and heartfelt congratulations on the book. It is absolutely beyond anything I have ever seen! Fabulous..."

"A million thanks and all my congratulations for an absolute masterpiece..."

"These books are heirlooms that will be treasured by their owners for generations..."

Visit our website for full details:

<http://philhillbook.com>

To Buy:

<http://phil-hill-book.com/check-out>



ZOUTE SALE

by **Bonhams**
KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
5 OCTOBER 2018

6th EDITION

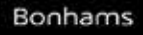
WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



PLATINUM SPONSORS



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



KNOKKE-LE-ZOUTE,

A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT AT
THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART
ON THE BELGIAN SEASIDE.



Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 9th year in a row. From the 4th to 7th October 2018, a crowd of more than 150,000 people is expected to enjoy a weekend full of nostalgia of classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams, a Concours d'Elégance and numerous other events involving the most stylish classics and breath-taking modern cars.

Knokke-Heist is particularly renowned for its laid-back lifestyle. Many of its luxurious mansions and picturesque villas are occupied by prominent members of social, corporate and artistic life. The most exclusive part of town - Le Zoute - is renowned for its classy shops, stylish brand flagship stores, comfy hotels, cosy restaurants and art galleries. Due to its unique situation, the resort enjoys a year-round mild microclimate. Knokke-Heist is easily accessible from all major European cities.

Check the program, save the date and make sure to be a part of it!

More info : www.zoutegrandprix.be



PROGRAM **ZOUTE GRAND PRIX®** 4-7 OCTOBER 2018

ZOUTE RALLY® by Stow – 4-6 October 2018

A regularity rally limited to 200 classic cars with first registration between 1920 and 1965, starting and finishing in Knokke-le-Zoute. [Register your car online](#)

ZOUTE TOP MARQUES® – 4-7 October 2018

Podiums with the latest and most exclusive modern cars, which will be displayed along the Kustlaan and Albertplein in Le Zoute.

ZOUTE SALE® by Bonhams – 4-5 October 2018

A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the Beach in front of the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 4th and sale on Friday 5th October. [Register your car online](#).

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Degroof - Petercam – 6-7 October 2018

The eighth edition of the Concours d'Elegance will take place on Saturday and Sunday at the Fairway 1 & 4 of the prestigious Royal Zoute Golf Club, where a limited number of quality entries in pre- and post-war classics will be selected by the organising committee and judged by an international jury. [Register your car online](#).

ZOUTE GT TOUR® by EY – 7 October 2018

A tour for 200 of the most exclusive modern GT cars newer than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.

[Register your car online](#).



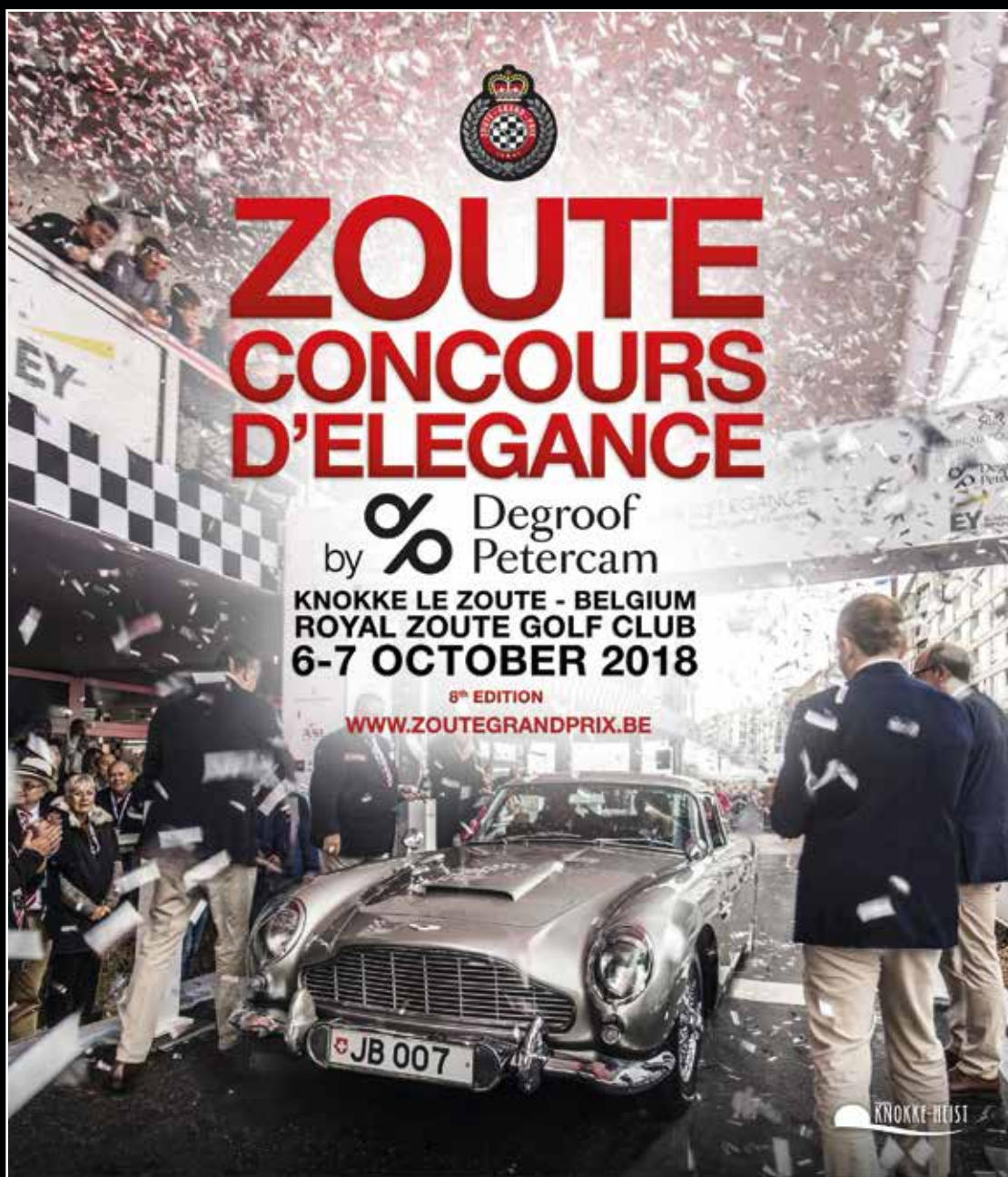
ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE

by  Degroof
Petercam

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
ROYAL ZOUTE GOLF CLUB
6-7 OCTOBER 2018

8th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

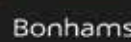
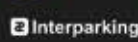
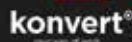


KNOKKE-HEIST

PLATINUM SPONSORS



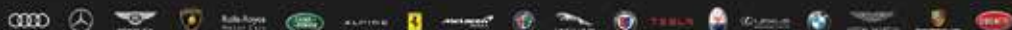
GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



BONHAMS FRANCE

L'équipe de Bonhams vous accueille toute l'année à Paris pour des estimations gratuites et confidentielles et dans toute la France sur rendez-vous.

EXPERTISES & RENSEIGNEMENTS

Catherine Yaiche
Commissaire-Priseur
paris@bonhams.com

Bonhams France
4 rue de la Paix
75002 Paris
Tel. 01 42 61 10 10



Bonhams

14th

CONCOURS D'ÉLÉGANCE PALEIS HET LOO



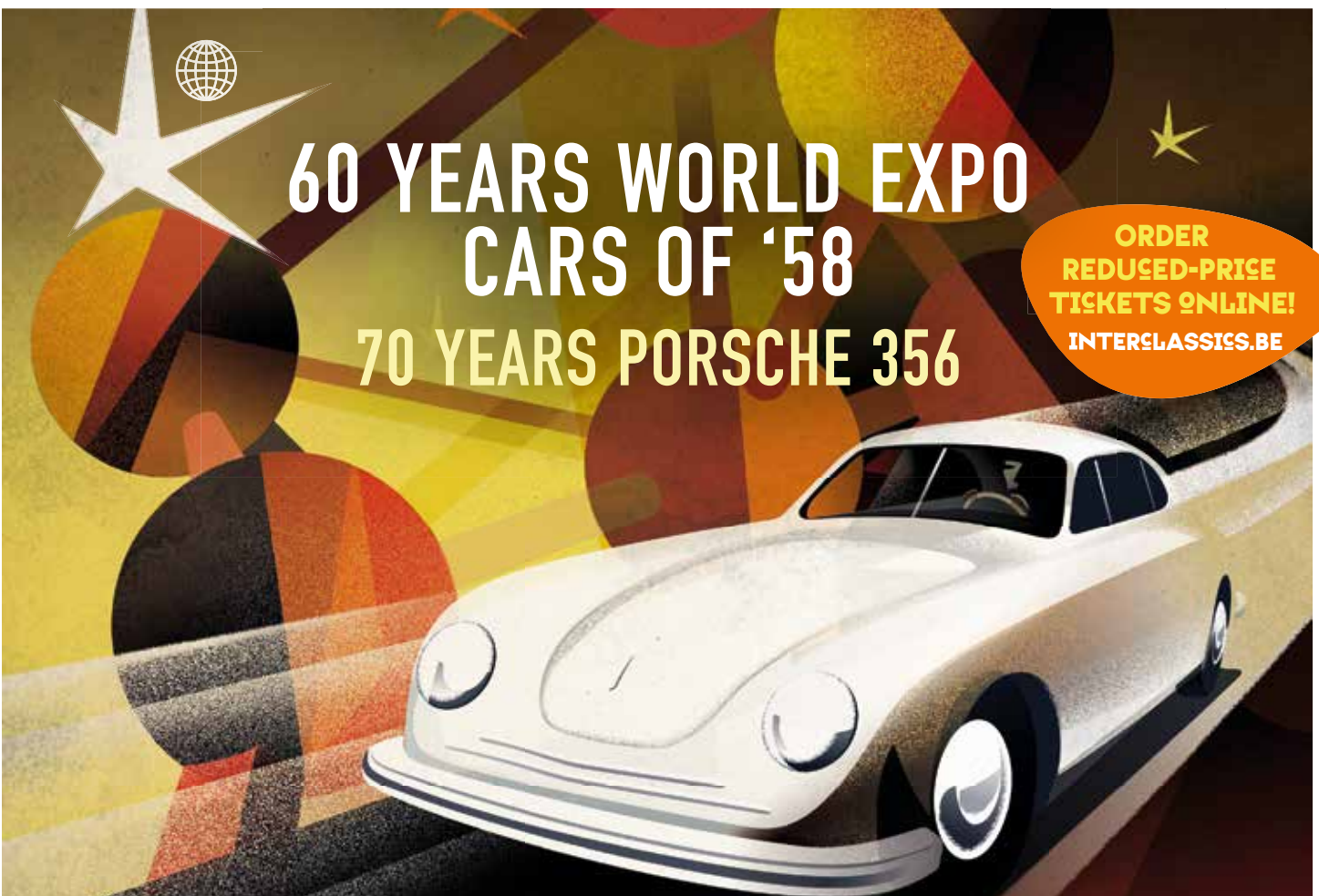
29th JUNE - 1st JULY

2018

Guy Allen

CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - BUĞATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH -

AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA -



**60 YEARS WORLD EXPO
CARS OF '58
70 YEARS PORSCHE 356**

**ORDER
REDUCED-PRICE
TICKETS ONLINE!
INTERCLASSICS.BE**

BELGIUM'S PREMIER CLASSIC CAR SHOW

interclassics.be 

INTERCLASSICS BRUSSELS 2018

16 / 17 / 18 NOVEMBER 2018

BRUSSELS  EXPO

© Lucien De Roock 2018

SPONSORS



PARTNERS



Bonhams



- MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO -

PRIVATE BANKERS SINCE 1886



KAUFHAUSGASSE 7, BASEL

E. GUTZWILLER & C^{IE}

MEMBER OF THE SWISS PRIVATE BANKERS ASSOCIATION

BASEL - GENEVA - ZURICH

WWW.GUTZWILLER.CH

+41 61 205 21 00

Polygon

Polygon Transport was founded in 1984 and is one of the longest established Collectors' Motor Car and Motorcycle carriers in the UK



- > Polygon is the carrier of choice for The National Motor Museum, Beaulieu, The Louwman Museum in The Netherlands, Goodwood and Bonhams Auctioneers, where they are in attendance at each auction to provide assistance.

Polygon has a fleet of vehicles to handle a single motorcycle or car, to an entire collection, including spares and memorabilia. Polygon can also arrange national or international transport and shipping, including export paperwork and licences.

- > **Polygon Transport**
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood
Southampton
SO40 4BL

Tel +44 (0)2380 871555
Fax +44 (0)2380 862111
Email polygon@polygon-transport.com
Web www.polygon-transport.com

Valued Polygon clients



Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Important Information relating to this Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com.

Notice to Bidders.

Clients are requested to provide photographic proof of ID - passport, driving licence, ID card, together with proof of address - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

Bonhams

Sale title: THE MONACO SALE		Sale date: 11 May 2018													
Sale no. 24953		Sale venue: Villa La Vigie, Monte-Carlo													
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td>€10 - 200by 10s</td> <td>€10,000 - 20,000by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500by 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000by 50s</td> <td>€50,000 - 100,000by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000by 100s</td> <td>€100,000 - 200,000by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s</td> <td>above €200,000at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000by 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</p>				€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s	€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s	€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s	€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above €200,000at the auctioneer's discretion	€5,000 - 10,000by 500s	
€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s														
€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s														
€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s														
€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s														
€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above €200,000at the auctioneer's discretion														
€5,000 - 10,000by 500s															
Customer Number		Title													
First Name		Last Name													
Company name (to be invoiced if applicable)															
Address															
City		County / State													
Post / Zip code		Country													
Telephone mobile		Telephone daytime													
Telephone evening		Fax													
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)															
E-mail (in capitals)															
By providing your email address above, you authorise Bonhams to send to this address information relating to Sales, marketing material and news concerning Bonhams. Bonhams does not sell or trade email addresses.															
I am registering to bid as a private buyer <input type="checkbox"/>		I am registering to bid as a trade buyer <input type="checkbox"/>													
If registered for TVA in the EU please enter your registration here:		Please tick if you have registered with us before <input type="checkbox"/>													
□□ / □□□ - □□□□ - □□															

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & TVA)	Covering bid*

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR GENERAL CONDITIONS AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TAX AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:	Date:
-----------------	-------

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:
 Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
 Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)

Veillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

Bonhams

--	--	--	--

Numéro d'identification (réservé à l'administration)

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions générales de vente de Bonhams et les enchères et les achats lors de la vente aux enchères seront réglementés par ces conditions. Vous devez lire les conditions conjointement avec les informations importantes relatives aux ventes aux enchères. Avant de signer le présent formulaire, veillez à poser toutes les questions que vous pourriez avoir concernant les conditions. Ces conditions contiennent également certains engagements de la part des enchérisseurs et des acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams envers les enchérisseurs et les acheteurs.

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels

Lorsque nous obtenons des renseignements personnels vous concernant, nous les utiliserons uniquement conformément aux conditions de notre Politique relative à la confidentialité (sous réserve des consentements particuliers supplémentaires que vous aurez pu nous donner au moment de la communication de tels renseignements). Vous pouvez consulter notre Politique relative à la confidentialité sur notre site Internet (www.bonhams.com) ou demander à en recevoir un exemplaire par la poste en contactant notre service client à l'adresse suivante : Customer Services Department, 101 New Bond Street, Londres W1S 1SR Royaume-Uni ou par courriel à info@bonhams.com

Avis aux enchérisseurs.

Nous demandons à nos clients de fournir une pièce d'identité comportant une photo telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, accompagnée d'un justificatif de domicile tel qu'une quittance d'eau/électricité ou un relevé bancaire ou de carte de crédit, etc. Les clients commerciaux doivent également fournir un exemplaire de leurs statuts/documents d'enregistrement de la société, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Tout manquement à fournir ces documents pourra entraîner le non-traitement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

Titre de la vente aux enchères: Les Grandes Marques à Monaco		Date de la vente: 11 mai 2018												
N° de la vente: 24953		Lieu de la vente: Villa La Vigie, Monte-Carlo												
<p>Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.</p> <p>Paliers d'enchère généraux:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 20010s</td> <td>€10,000 - 20,0001,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 50020 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,00050s</td> <td>€50,000 - 100,0005,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000100s</td> <td>€100,000 - 200,00010,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s</td> <td>au-delà de €200,000 ...à la discrétion du commissaire-priseur</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.</p>			€10 - 20010s	€10,000 - 20,0001,000s	€200 - 50020 / 50 / 80s	€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,00050s	€50,000 - 100,0005,000s	€1,000 - 2,000100s	€100,000 - 200,00010,000s	€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000 ...à la discrétion du commissaire-priseur	€5,000 - 10,000500s	
€10 - 20010s	€10,000 - 20,0001,000s													
€200 - 50020 / 50 / 80s	€20,000 - 50,0002,000 / 5,000 / 8,000s													
€500 - 1,00050s	€50,000 - 100,0005,000s													
€1,000 - 2,000100s	€100,000 - 200,00010,000s													
€2,000 - 5,000200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000 ...à la discrétion du commissaire-priseur													
€5,000 - 10,000500s														
Numéro client		Titre												
Prénom		Nom												
Nom de la société (pour l'envoi de la facture le cas échéant)														
Adresse														
Ville		Département/Région												
Code postal		Pays												
N° de téléphone portable		Téléphone (jour)												
Téléphone (soir)		Télécopie												
Numéro(s) préféré(s) pour les ordres d'achat par téléphone (indicatif de pays compris)														
Adresse courriel (en lettres majuscules)														
En fournissant votre adresse courriel ci-dessus, vous autorisez à Bonhams d'envoyer à cette adresse des informations vis-à-vis nos ventes, des matériaux de marketing et des nouvelles concernant Bonhams. Bonhams ne vend pas et n'échange pas d'adresses courriels.														
Je m'inscris pour faire des offres en tant que particulier <input type="checkbox"/>		Je m'inscris pour faire des offres en tant que client professionnel <input type="checkbox"/>												
Si vous êtes inscrit à la TVA au sein de l'UE, veuillez saisir ici votre numéro : □□□ / □□□□ - □□□□□ - □□□		Veillez cocher la case ci-contre si vous êtes déjà inscrit chez nous <input type="checkbox"/>												

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en Euros (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISEURS. CE CI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Votre signature :

Date:

*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante :

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams France SAS, 4 Rue de la Paix, 75002 Paris. N° d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
stephen.cleminson@
bonhams.com

**Cheshire &
Staffordshire**
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
chris.shenton@
bonhams.com

**Devon, Cornwall
& Somerset**
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire & Dorset
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
mike.jackson@
bonhams.com

**Wiltshire, Hants, Glos,
Berks & Somerset**
Greg Pullen
Lower heath Ground
Easterton
Devizes
Wiltshire
SN10 4PX
Tel: (01380) 816 493
greg.pullen@
bonhams.com

**Lincs & East Anglia
Motorcycles**
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
robert.hadfield@
bonhams.com

**West Midlands
& S. Wales**
Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411 154
robert.cordonchamp@
bonhams.com

Midlands
Motor Cars
Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
richard.hudson-evans
@bonhams.com

Kent & Sussex
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Home Counties
David Hancock
5 Roscommon,
34 Brackendale Road,
Camberley,
Surrey,
GU15 2JR
(01276) 294 13
david.hancock@
bonhams.com

**Herts, Beds, Bucks
& Oxon**
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

**Lancs, Yorks,
N. Counties & Scotland**
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Lancs
Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 844 884
Fax: (01204) 401 799

**Shropshire, Glos
& Wales**
Jim Reynolds
Childe Road
Cleobury Mortimer
Kidderminster
Shropshire
DY14 8PA
Tel: (01299) 270 642
jim.reynolds@
bonhams.com

Mike Worthington-
Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European Representatives

Germany
Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Mob: +49 211 407764
hans.schede@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Jakob Greisen
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Michael Caimano
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 929 666 2243
Fax: +1 323 850 5843
michael.caimano@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

**Midwest and
East Coast**
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
Tel: +1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227

Pacific Northwest
Mark Osborne
5833 Stewart Glenn Ct
Lake Oswego, OR 97035
Tel: +1 415 518 0094
mark.osbourne@
bonhams.com

Southeast

Greg Porter
Tel: +1 336 406 6636
Greg.Porter@
bonhams.com

Rest of the World

Australia
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
+61 2 9475 4110 fax
info.au@bonhams.com

New Zealand
John Kennedy
Craighall
Puruatanga Road
Martinborough 5711
New Zealand
Tel: +64 6 306 8228
Mob: +64 21 042 5396
jlk@talktalk.net

Japan
Ryo Wakabayashi
Tokyo, Japan
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
ryo.wakabayashi@
bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.
com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com



The Endurance Rally Association
Home of the Peking to Paris Rally



Ready for a new adventure Entries now open



Adriatic Adventure, 18 to 29 September 2019

This brand new event will mirror the Baltic Classic in style and take competitors into countries that are new territory for 12-days of rallying. Starting and finishing in Trieste, we go from the mountains of the inland Balkans to the dazzling brilliance of the Adriatic coastline.



Rally New Zealand, 15 February to 8 March 2020

The ERA makes its first journey to New Zealand with a spectacular route planned to showcase this amazing country. Starting from Auckland, our crews will enjoy a fabulous mix of gravel tests, forest regularities, race circuits and undiscovered delights as we rally to Christchurch.

Open to pre-1976 cars.

Contact the Rally Office to request a brochure and more details.

 tel: +44 (0)1235 831221 email: admin@endurorally.com
 www.endurorally.com

Supported by:

Bonhams

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description			
114	1953	Alfa Romeo 1900 Corto Gara Stradale Coupé	7	1982	Finnkart 85cc SF A1
106	1963	Alfa Romeo Giulia 1600 Sprint Coupé	146	1939	Horch 853a Sportcabriolet
148	1964	Alfa Romeo Giulia Spider Veloce	10		Italy Car Ferrari 312T2 Formula 1 Child's Car
9	1927	Amilcar C6 Child's Car	105	1962	Jaguar Mark II 3.8-Litre Saloon
143	2013	Aston Martin V12 Zagato Coupé	147	1984	Jaguar XJ-S V12 Lynx Eventer
133	1980	Aston Martin V8 Volante 5-speed manual gearbox	132	1955	Jaguar XK140 SE Michelotti Coupé
109	1956	Austin-Healey 100M 'Le Mans' Roadster	120	1956	Lancia Aurelia B24S Convertible
102	1959	Autobianchi Bianchina Trasformabile	122	1971	Maserati Ghibli SS 4.9-Litre Coupé
123	1931	Bentley 8-Litre Tourer	140	1968	Maserati Mistral 4000 Coupé
104	1968	BMW 2000 CS Coupé	119	1993	McLaren MP4/8A : acrylic on canvas
107	1974	BMW 2002 Turbo	118	1993	McLaren-Cosworth Ford MP4/8A Formula racing Single-Seater
112	1980	BMW M1	127	1961	Mercedes-Benz 190SL Convertible
11	2018	Bugatti Type 35 Child's Car	129	1967	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
117	1993	Bugatti EB110 GT	151	1969	Mercedes-Benz 280 SL Convertible with Hardtop
8	c.1980	Bugatti Type 55 Junior by Stimula/De La Chapelle	128	1957	Mercedes-Benz 300 SL Roadster
125	1962	Citroen 2CV Sahara 4x4	154	1958	Mercedes-Benz 300D 'Adenauer' Saloon
134	1950	Delahaye 135M Cabriolet	130	1989	Mercedes-Benz 500 SL Roadster
153	1967	Ferrari 330 GT 2+2 Series II Coupé	131	1993	Mercedes-Benz 500 SL Roadster with Hardtop
141	1963	Ferrari 250GTE 2+2 Coupé	150	1995	Mercedes-Benz E500 Limited
136	1974	Ferrari 365 GT4 Berlinetta Boxer	103	1987	Mini Moke
144	1999	Ferrari 550 Maranello Coupé	108	1959	Porsche 356B Roadster
121	2002	Ferrari 575M Maranello Coupé	115	1973	Porsche 911 2.7 Carrera RS Touring Sunroof Coupé
137	1953	Ferrari 625 TF	139	1967	Porsche 912 'SWB' Coupé
135	1987	Ferrari F1/87 Formula 1 Racing Single-Seater	116	1992	Porsche 964 Carrera RS Coupé
126	1988	Ferrari Testarossa Coupé	145	1993	Porsche 964 Turbo 3.6-Litre X88 Coupé
138	2017	FIAT 500 Jollycar	142	2011	Porsche 997 GT3 RS 4.0-Litre Coupé
101	1970	FIAT 500 'Mare' Beach Car	149	1999	Rover Mini Cooper
155	1965	FIAT 600D Multipla	110	1969	Tecno-Novamotor Ford 69 Formula 3 Racing Single-Seater
152	1970	FIAT Dino 2400 Spyder	124	1984	Toleman-Hart TG184 Formula 1 Racing Single-Seater
156	1971	FIAT/Autobianchi 500 Giardiniera			



LOT 143

Desirable manual transmission

2013 ASTON MARTIN V12 ZAGATO COUPÉ





