Bonhams

Maison de ventes aux enchères

1793

LES GRANDES MARQUES DU MONDE AU GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 7 février 2013
Le Grand Palais
Paris, France

EFG International

AUTOMOBILES classiques
LES PLUS BELLES VOITURES D'HIER, D'AUJOURD'HUI ET DE DEMAIN

RETRO VIEUX

G-AAM

La saison 2013 du Grand Palais s'ouvre avec la nouvelle vente aux enchères de la maison Bonhams. Une promesse d'élégance et de prouesse technique, qui, à n'en pas douter, va faire le bonheur des amateurs, des collectionneurs et du grand public. 200 véhicules d'époque sont présentés sous la grande Nef pour honorer le génie automobile français. Un retour aux sources pour le monument qui, entre 1901 et 1961, a abrité 48 éditions de Salons de l'auto.

Cette année la tradition se poursuit avec les plus beaux noms de l'automobile et de la moto : Bugatti, Aston Martin, Rolls Royce, Jaguar, Ferrari, Bentley et bien d'autres. En résonance avec les décors historiques du Grand Palais, une vente aux enchères d'objets précieux de style Art Nouveau – Art Déco est parallèlement organisée. D'autres surprises encore viendront ponctuer l'événement.

En 2011, près de 10 000 visiteurs s'étaient pressés, en deux jours, aux portes du 110e anniversaire de l'automobile, célébré par Bonhams. Gageons que l'édition 2013 connaîtra un aussi brillant succès!

Jean-Paul Cluzel
Président de la Réunion des musées nationaux – Grand Palais

The 2013 season at the Grand Palais opens with the new sale by Bonhams auction house, promising a level of artistic elegance and technical excellence that is certain to delight art lovers, collectors and public alike. 200 classic cars and motorcycles are on display in the Nave – a celebration of the genius of the French automobile industry, and a return to a tradition at the Grand Palais that saw 48 Motor Shows between 1901 and 1961.

This year it continues with the most prestigious names in the motorcar and motorcycle world: Bugatti, Aston Martin, Rolls Royce, Jaguar, Ferrari, Bentley and many others. In harmony with the historical setting of the Grand Palais, there will also be a sale of Art Nouveau - Art Deco works. And there are further surprises in the programme.

In 2011, the 110th anniversary of the Paris Motor Show, with a sale organised by Bonhams, attracted 10,000 visitors in two days. The 2013 edition is bound to be just as successful!

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Thursday 7 February 2013
Le Grand Palais
Paris, France

Commissaire-Priseur

Automobilia, Motos 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)1 42 61 10 15 fax

Le Grand Palais
Avenue Winston Churchill
75008 Paris

Vente aux enchères

Jeudi 7 février 2013
Automobilia 12h00
Motos 13h30
Automobiles 16h30

Exposition publique

Mercredi 6 février de 9h à 17h30
Jeudi 7 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 7 février de 8h à 9h

Informations et téléphones pendant l'événement
Du lundi 4 au vendredi 8 février
+ 33 (0) 1 53 83 66 20
+ 33 (0) 1 53 83 66 12 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 motos et automobiles : 15% + TVA du prix au marteau. Pour l'automobilia, veuillez consulter les « *informations importantes aux acheteurs* ».

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 (†) 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 + P&P

Numéro de la vente

20924

www.bonhams.com

Auctioneers

Automobilia, Motorcycles 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)1 42 61 10 15 fax

Le Grand Palais
Avenue Winston Churchill
75008 Paris

Auction date and start times

Thursday 7 February 2013
Automobilia at 12 noon
Motorcycles at 1.30pm
Motor Cars at 4.30pm

Viewing

Wednesday 6 February from 9am to 5.30pm
Thursday 7 February from 9am
Free entrance
Thursday 7 February from 8am to 9am

Contact details during the sale period

From Monday 4 to Friday 8 February
+ 33 (0) 1 53 83 66 20
+ 33 (0) 1 53 83 66 12 fax

Buyer's Premium (Notice to Buyers)

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

Motorcycles and Motor Cars: 15% of the hammer price. For Automobilia charges please see "*Important Information for Buyers*".

This 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 (†) 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

20924

www.bonhams.com

Bonhams 1793 Limited
Registered No. 4326560
Registered Office: Montpelier Galleries
Montpelier Street,
London SW7 1HH
+44 (0) 20 7393 3900
+44 (0) 20 7393 3905 fax

Bonhams 1793 Ltd Directors
Robert Brooks Chairman, Colin Sheaf Deputy Chairman, Malcolm Barber Group Managing Director, Matthew Girling CEO UK and Europe, Geoffrey Davies, Jonathan Horwich, James Knight, Patrick Meade, Caroline Oliphant, Hugh Watchorn.

Bonhams UK Ltd Directors
Colin Sheaf Chairman, Jonathan Baddeley, Antony Bennett, Matthew Bradbury, Harvey Cammell, Simon Cottle, Andrew Currie, David Dallas, Paul Davidson, Jean Ghika, Charles Graham-Campbell, Miranda Grant, Robin Hereford, Charles Lanning, Camilla Lombardi, Fergus Lyons, Paul Maudsley, Gordon McFarlan, Andrew McKenzie, Simon Mitchell, Jeff Muse, Mike Neill, Charlie O'Brien, David Park, Giles Peppiatt, Peter Rees, Julian Roup, Iain Rushbrook, John Sandon, Tim Schofield, Veronique Scorer, James Stratton, Roger Tappin, Shahin Virani, David Williams, Michael Wynell-Mayow.

Bonhams 1793

C'est avec le plus grand plaisir que je vous annonce cette vente aux enchères dans le cadre, si remarquable architecturalement, du Grand Palais.

Comme vous avez pu le découvrir, le Grand Palais a accueilli son premier Salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter un événement de même envergure.

Nous avons rassemblé une fantastique sélection fort variée d'arts décoratifs français du 20ème siècle, d'automobilia, de motos, d'automobiles de collection et également un avion.

Que vous soyez un enchérisseur averti souhaitant agrandir sa collection ou un premier acquéreur, je suis persuadé que l'événement que nous vous proposons saura vous séduire.

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais de nous accueillir pour cette 2ème édition, ainsi que les partenaires de notre vente, EFG International, banque privée renommée, et LVA, premier groupe de presse dédié à l'automobile de collection, pour leur soutien dans cet événement.

Nous nous réjouissons de ce long et fructueux partenariat à travers les années avec ces deux sociétés et de partager avec eux l'envie commune de vivre une expérience enrichissante et d'offrir le meilleur des services.

It gives me very great pleasure to introduce this auction sale to you in the architecturally stunning surroundings of the Grand Palais.

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event.

We have sourced an exciting and varied selection of 20th Century French Decorative Arts, fine automobilia, collectors' motorcycles, motor cars and even an aeroplane. Whether you are an experienced bidder wishing to enhance your collection or a first time buyer, I am confident that we offer something that will appeal to you.

I would also like to take this opportunity to thank the Grand Palais for hosting this sale for its second edition and our sale partners, EFG International, the distinguished private bank and LVA, France's leading press group for collectors' motor cars, for supporting us with this sale. We have enjoyed a long and rewarding partnership with both companies over the years and share with them a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor
Head of Department, Collectors' Motor Cars Europe

EFG International

ÉDITIONS LVA

EFG International est un groupe bancaire privé mondial, reconnu pour sa dynamique de croissance et son offre de service attendue et méritée par ses clients. Nous sommes implantés sur une trentaine de sites dans le monde.

Nous sommes très fortement impliqués dans le monde de l'automobile de course historique, et nous soutenons un grand nombre d'événements automobiles classiques, comprenant Le Mans Classic, le Spa Classic, le Grand Prix de Pau Historique, le Donington Historic Festival, le Woodcote Trophy et le London–Brighton Veteran Car Run.

Depuis plusieurs années déjà, nous avons le plaisir d'entretenir une relation de partenariat avec Bonhams, avec qui nous partageons un même esprit d'entreprenariat et une passion commune pour le monde de l'automobile classique et sportive. Ensemble, nous nous réjouissons d'être au Grand Palais à Paris, écrin formidable pour le superbe événement que sera une fois encore cette vente aux enchères d'automobiles d'exception.

Vous retrouvez toutes les informations concernant nos activités sur notre site www.efginternational.com.

Pour en savoir plus sur notre implication dans le sport automobile, rendez-vous sur www.efgmotorracing.com ou sur facebook.com/EFGInternational.

EFG International is a global private banking group with a record of growth, courtesy of offering clients a service they expect and deserve. We are active in over 30 locations worldwide.

We have a significant commitment to the world of historic motor racing, and support a wide range of classic motoring events. These include Le Mans Classic, Spa Classic, Pau Historique, Donington Historic Festvial, Woodcote Trophy, and the London-Brighton Veteran Car Run.

For some years now, we have enjoyed a strong partnership with Bonhams, based on a shared entrepreneurial ethos as well as a common passion for the world of classic and sports cars. We are very much looking forward to the Grand Palais Sale in Paris, which promises once again to be a wonderful event and an exciting showcase for exceptional motor vehicles at auction.

For more information on us, visit www.efginternational.com. To learn more about our involvement in motorsport, visit www.efgmotorracing.com or facebook.com/EFGInternational.

Keith Gapp
Head of Strategic Marketing and Communications,
EFG International

Chaque mois, Automobiles Classiques et Rétroviseur s'attachent à décrire l'histoire et le design de l'automobile. La technique, les hommes et tous les aspects qui font de l'automobile un objet de rêve et un univers de passion. Essais, découvertes, entretiens, rétrospectives permettent à chacun de mieux saisir la richesse automobile et d'apprécier les créations les plus emblématiques de ce monde où se mêlent intimement la technique et l'émotion.

C'est donc naturellement que les Editions LVA, à travers Automobiles Classiques et Rétroviseur, deviennent partenaires de la vente prestigieuse organisé par Bonhams dans cet endroit magnifique qu'est le Grand Palais, témoin et hôte en son temps de l'aventure automobile.

Every month, Automobiles Classiques and Rétroviseur attempt to describe the history and the design of the motor car. Techniques, individuals and all aspects that make cars an object of desire and a universe of passion. Tests, discoveries, interviews and retrospectives all allow to capture the wealth and heritage of the motor car and to appreciate the most emblematic creations of this world which intimately blend technique and emotion.

It is therefore a natural conclusion that Editions LVA, through Automobiles Classiques and Rétroviseur, should be partners of the sale organized by Bonhams in this magnificent location which is the Grand Palais, a timeless host and witness to the adventure of the motor car.

Alain Georges
PDG Éditions LVA

Avis
Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia
Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 8 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans l'entrepôt d'Automobilia de Bonhams à Londres:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP

Frais administratifs et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:
€30 + TVA par lot d'automobilia, plafonné à €400 + TVA par facture.

Frais de stockage:
€5 + TVA par lot d'automobilia par jour. (Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de €150 + TVA et des frais de stockage d'un montant de €10 + TVA par jour).

Le retrait des lots de l'entrepôt de Londres pourra s'effectuer à partir du vendredi 15 février (aux horaires douverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

Motos et automobiles
Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 8 février 2013 impérativement avant 12h00, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Valérie Simonet le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 7 février, ou le vendredi 8 février avant 12h.

Faute d'avoir été informé jeudi 7 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

Valérie Simonet pourra être contactée par email: valerie.simonet@bonhams.com ou sur son mobile: +33 (0)6 62 50 40 44.

En l'absence d'instructions des clients, tous les véhicules seront déplacés temporairement dans un garage près de Paris par la compagnie de transports CARS Europe à vos frais et vos risques.

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 7 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 8 février avant 12h.

Il est fortement recommandé que vous preniez vos dispositions concernant un enlèvement, avant la vente.

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 effectué auprès de 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).

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:
€600 + TVA par automobile
€300 + TVA par moto

Frais de stockage à partir de Lundi 11 février 2013:
€20 + TVA par automobile et par jour
€10 + TVA par moto et par jour

Notice importante:
Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au vendredi 22 février à 17h.

Tout véhicule non enlevé en dans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par Cars Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client:
€750+TVA par voiture,
€375+TVA par moto.

Contact:
Niki Hayhoe - CARS Europe

Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: niki@carseurope.net
www.carseurope.net

Douanes
Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter CARS Europe.

Assurance après la vente
Dès l'adjudication, tous les risques afférant 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, dés l'adjudication prononceé.

Notice
Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia
All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12noon Friday 8 February 2013. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia warehouse in London

Administration and uplift from Le Grand Palais:
€30.00 + TVA per automobilia lot, capped to €400.00 + TVA per invoice

Storage charges:
€5.00 + TVA per automobilia lot per day (Please note pedal cars or similar large size automobilia lots will be subject to a special uplift fee of €150 + TVA, with storage charges at €10 + TVA per day).

Collections from the London warehouse will commence from Friday 15 February 2013 (during normal office hours) and by appointment only:

Unit 1, Sovereign Park,
Coronation Road, Park Royal,
London NW10 7QP.

Motor Cars and Motorcycles
All vehicles must be collected from the Grand Palais by 12noon Friday 8 February 2013.

Customers must however notify Valerie Simonet of Bonhams no later than 10pm on the day of Sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 12 noon Friday 8 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 7 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

Valerie Simonet can be contacted on: Valerie.Simonet@bonhams.com or her mobile: +33 6 62 50 40 44.

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility near Paris by the logistics company CARS Europe at your expense and risk.

The costs uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Thursday 7 February if you intent to collect your vehicle by 12 noon Friday 8 February.

It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the Sale.

All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation.

Payment must be arranged direct with CARS. Collection is strictly by appointment only and at least 24-Hours notice must be given.

Buyers should satisfy themselves that they have collected all relevant registration and log books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection.

Administration and uplift from Le Grand Palais:
€600 + TVA per motor car
€300 + TVA per motorcycle

Storage charges:
€20 + TVA per motor car per day
€10 + TVA per motorcycle per day

Important Notice:
The storage facility will remain operational until 5pm Friday 22 February. Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to CARS permanent storage facility in the UK at the customer's expense:
€750 +VAT per motor car,
€375 +VAT per motorcycle.

Contact:
Niki Hayhoe - CARS Europe

Office Tele: +44 (0) 1284 850950
Office Fax: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: niki@carseurope.net
www.carseurope.net

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

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.

Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the Lot may suffer from the fall of the auction hammer.

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)1 42 61 10 15 fax

Spécialistes Automobiles
Motor Car Specialists

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

James Knight
+44 (0) 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com

Sholto Gilbertson
+44 (0) 20 7468 5809
+44 (0) 7967 552 634 mob
sholto.gilbertson@bonhams.com

Rupert Banner
+1 212 461 6515
+1 917 340 9652 mob
rupert.banner@bonhams.com

Gregor Wenner
+ 39 049 651305
gregor.wenner@bonhams.com

Spécialistes Motos
Motorcycle Specialist

Ben Walker
+44 (0) 8700 273 616
+44 (0) 7767 620 969 mob
+44 (0) 8700 273 613 fax
ben.walker@bonhams.com

James Stensel
+44 (0) 20 8963 2818
+44 (0) 7967 552510 mob
james.stensel@bonhams.com

Spécialistes Automobilia
Automobilia Specialists

Toby Wilson
+44 (0) 8700 273 619
+44 (0) 7967 552 573 mob
+44 (0) 8700 273 625 fax
toby.wilson@bonhams.com

Adrian Pipiros
+44 (0) 20 8963 2840
+44 (0) 7967 552 616 mob
adrian.pipiros@bonhams.com

Administratrice de la vente
Sale Administrator

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

Service Clients
Customer Services

+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7400 fax

Relation Presse
Press Office

Julian Roup
+44 20 7468 8259
+44 20 7468 8209 fax
julian.roup@bonhams.com

Helen Buckingham
+44 (0) 20 7468 5870
+44 (0) 20 7468 8209
Helen.buckingham@bonhams.com

Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions

Helen Grantham
+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
helen.grantham@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
karen@polygon-transport.com
gill@polygon-transport.com

Cars Europe
The Old Airfield site
Chedburgh
Suffolk IP29 4UQ
+44 (0) 1284 850 760
+44 (0) 1284 852 507 fax
info@carseurope.net
www.carseurope.net

Remerciements
Acknowledgements

Nous aimerions remercier les personnes suivantes pour leur aide et leur collaboration à l'élaboration de ce catalogue et de cette vente:

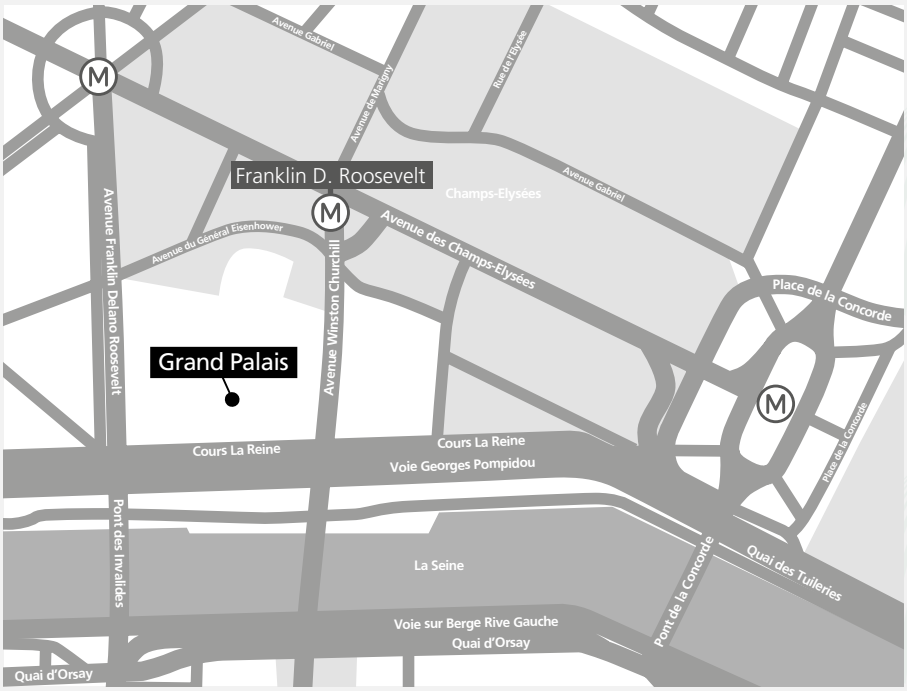
We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Richard Agostini
Nicolas Batifoulier
Serge Bellu
Nick Benwell
Marilyne Bourgeteau-Bernardi
Nathan Brown
Bugatti Owners Club
Foppe d'Hane
Marcello Di Piazza
Eddie Daepp
Roy Darphin
Jean-Pierre Dauliac
Fréderic Debas
Lionel Decrey
Christian Descombes
Catherine Durand
Alexandre Faucher
Alan Hancock
Thomas Harrington
David Hawtin
Barbara Kantor
Didier Lainé
Naziha Laroussi
Pierre-Yves Laugier
Thierry Lavau (Airstar)
Marjorie Lecointre
Doug Nye
Mark Osborne
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
Heiner Placke
Victoria Rey de Rudder
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Raoul San Giorgi
Stewart Skilbeck
Matt and Diana Spitzley
David Sulzberger
Florence Swaters
Dominique Tessier
Kate Thomas
Manu van de Ryse
Michel Vercruysse
Gregor Wenner
Jan Zvelebil

Photo credits:

Michael Bailie
Simon Clay
Christophe Gasco
Dirk de Jager
Inace Maenhait
Remco Pronk
Michael Rietveld
Johann Sauty
Urs Schmid
François Tomasi
Gilles Vitry
Tom Wood
Michel Zumbrunn

Accès au Grand Palais
Directions to The Grand Palais



Le Grand palais est situé au cœur de Paris dans le 8ème arrondissement, l'entrée principale est située sur l'avenue Winston Churchill - 75008 Paris

Des parkings publics sont situés:
Vinci Park Service
18, avenue des Champs Elysées
75008 Paris
6, place Concorde
75008 Paris

Métro: lignes 1, 9, 13 /
Stations: Franklin D. Roosevelt,
Champs-Elysées Clemenceau

RER: lignes C / Stations: Invalides

Bus: lignes 28, 42, 52, 72, 73, 80, 83, 93

The Grand Palais is situated in the heart of Paris, at the Place de la Concorde end of the Champs-Élysées, accessed via Avenue Winston Churchill - 75008 Paris

Ample public car parking can be found at:
Vinci Park Service
18 Avenue Champs Elysées
75008 Paris
6 Place Concorde
75008 Paris

Metro: lines 1, 9, 13 /
Stations : Franklin D. Roosevelt,
Champs-Elysées Clemenceau

RER: lines C / Stations : Invalides

Bus: routes 28, 42, 52, 72, 73, 80, 83, 93

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 « adjugé ».
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% + TVA est payable sur chaque lot de véhicule dans la vente;
Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobilia une prime d'achat de 25% + TVA est d'application sur les premiers €30,000 au marteau, 20% au dessus jusqu'à €500,000 et 12% sur la différence au dessus.
La TVA au coût standart est prelevée sur les frais acheteurs pour 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

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.

Le paiement peut être effectué:
– Par virement en euros sur un compte au nom de l'acheteur (tous frais au donneur d'ordre).

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

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

– En espèces en Euros dans les limites suivantes
• €3 000 € pour les particuliers qui résident en France et les commerçants,
• €12 000 € pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile.

– Par cartes bancaires VISA/MASTERCARD
(Frais de 4% sur le montant de la facture pour les cartes étrangères).

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

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.

Les factures seront envoyées par fax et email au choix du client ainsi que 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 abstentee 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 "adjugé" (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 then 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 in the sale. Buyers are reminded that for Automobilia a 25% Buyers Premium is payable on the first €30,000 of the hammer price, 20% from €30,000 to €500,000 of the hammer price and 12% on the balance thereafter.
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

The buyer must immediately pay the total purchase price including the hammer price and the applicable costs and taxes.

The payment may be made:

- By transfer in Euros on an account in the name of the buyer (all costs to be paid by the issuer). To the following account

Bonhams France SAS
HSBC – CAE Opéra
Bank code: 30056
Agency code: 00917
Account number: 09170002091
RIB Code: 92
IBAN: FR76 3005 6009 1709 1700 0209 192
BIC/SWIFT: CCFRFRPP

- In cash in Euros within the following limits
• €3,000 for French residents and for traders
• €12,000 for persons who do not have residence in France for tax purposes, upon presentation of proof of identity and proof of address.

- By VISA/MASTERCARD bank cards
A surcharge of 4% will be made on the total invoice amount for all payments by credit card and debit card issued outside France.

- By cheque
Bonhams can only accept cheques in euros, drawn on a French bank account.

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.

Style et élégance
Arts Décoratifs du XX^{ème} siècle

Jeudi 7 février 2013
Thursday 7 February 2013
Lots 1 - 146
Le Grand Palais
Paris, France

Exposition
Mercredi 6 février 9 h - 17h30

Viewing
Wednesday 6 February at 9am to 5.30pm

Une sélection de 6 sur un total de 27 mascottes Lalique inclues dans la vente.
bonhams.com/design1860

A selection of 6 from a total of 27 Lalique car mascots to be included in the auction
bonhams.com/design1860

René Lalique (1860-1945)
'Naïade' Mascotte, modèle créé en 1920
€7,000-8,000

1

2

3

4

1. René Lalique (1860-1945)
'Chrysis' Statuette, modèle créé en 1931
€3,000-4,000

2. René Lalique (1860-1945)
'Faucon' Mascotte, modèle créé en 1925
€1,000-1,500

3. René Lalique (1860-1945)
'Cinq chevaux' Mascotte, modèle présenté en 1925
€4,000-6,000

4. René Lalique (1860-1945)
'Tête de bélier', modèle créé en 1928
€3,000-4,000

5. René Lalique (1860-1945)
'Victoire'
Mascotte, modèle créé en 1928
Verre blanc moulé-pressé satiné mat et brillant
€16,000-20,000

5

5

6

7

8

9

10

5. François-Raoul Larche (1860-1912)
'Loïe Fuller', circa 1910
Exceptionnelle sculpture formant lampe en bronze doré
€20,000-25,000

6. Jean Dunand (1877-1942)
Vase en dinanderie, 1913
€25,000-30,000

7. Emile Gallé (1846-1904)
'Pavot', circa 1898
Vase ovoïde à décor en marqueterie de verre
€32,000-38,000

8. René Lalique (1860-1945)
'Serpent', modèle créé en 1924
Vase en verre ambré soufflé-moulé patiné
€30,000-35,000

9. Demetre Chiparus (1888-1950)
'Dourga' circa 1925
Sculpture chryséléphantine en bronze doré et ivoire
€40,000-50,000

10. François Rupert Carabin (1862-1932)
Important banc en loupe d'amboine
€35,000-40,000

Opposite: Rembrandt Bugatti (Italian, 1884-1916)
'Gnou se léchant la patte', circa 1907
€320,000-380,000

Automobilia

Jeudi 7 février 2013
Lot 201 - 335 à 12 heures.

Automobilia

Thursday 7 February 2013
Lots 201 - 335 at 12 noon

Automobilia

201
Peter McIntosh & Paul Sheldon: "A Record of South African Formula 1 Racing",
edition limitée, n° 88/100, couvre la période 1960-1975.

Peter McIntosh & Paul Sheldon: A Record of South African Formula 1 Racing, limited edition number 88/100, covers the period 1960-1975.
€150 - 250

202
Édition limitée Ferrari 'Roma 1950 - la prima vittoria 125 S'
publication commémorative offerte aux acheteurs de Ferrari F50, édition limitée, n° 61/1000.

A limited edition Ferrari 'Roma 1950 - la prima vittoria 125s', commemorative publication presented to Ferrari F50 customers, limited edition number 61/1000.
€200 - 300

203
Deux publications Ferrari,
dont le Yearbook 1963 réimprimé en Amérique en 1978, et Ferrari 1947-1957, réimprimé en Amérique en 1977, pages détachées, les deux en italien, grand in-quarto.

Two Ferrari publications, comprising 1963 Yearbook, reprinted America 1978, and Ferrari 1947-1957, reprinted America 1977, pages loose, both Italian text, largest 4to.
(2)
€200 - 300

204
Octave Uzanne: La Locomotion dans L'Histoire;
publié par Ollendorff circa 1912, relié ultérieurement en demi-cuir rouge avec plats et couverture originale servant de frontispice, grand in-quarto, joint à d'autres ouvrages automobiles anciens dont 'Le Bréviaire du Chauffeur' par le Dr R. Bommier (1919) ; 'Les Pannes d'Automobiles' par L. Razaud (circa 1928) ; 'Manuel Pratique d'Automobilisme' par M. Zérolo et 'L'Art de Bien Conduire une Automobile' par L. Baudry de Saunier (1909), tous en français

Octave Uzanne: La Locomotion dans L'Histoire; published by Ollendorff circa 1912, later bound in red quarter leather binding with end-boards and original cover bound as frontispiece, large 4to, together with four other Vintage motoring books comprising Dr R Bommier: Le Breviaire du Chauffeur, 1919; L Razaud: Les Pannes D'Automobilies, circa 1928; M Zerolo: Manuel Pratique D'Automobilisme; and L Baudry de Saunier: L'Art de Bien Conduire une Automobile, 1909; each French text.
(5)
€250 - 350

205
Lot d'ouvrages relatifs principalement à Ferrari
dont les versions françaises de 'Pilote, Che Gente ...' par Enzo Ferrari... ; 'Les Ferrari' par Gianni Rogliatti ; 'Ferrari - Les Monoplaces de Grand Prix' par Alan Henry et 'Ferrari au Mans' par Dominique Pascal ; cinq volumes de L'Année Formule 1 (annuels) de 1999 à 2003 ; et les éditions en italien de 'Piloti, Che Gente ...' d'Enzo Ferrari ;' Modena Citta delle Maserati' par Franco Maria Ricci ; 'Pininfarina Sessantanni' ; et divers.

A quantity of books relating mainly to Ferrari, including French text editions of Enzo Ferrari: Pilote, Che Gente...; Gianni Rogliatti: Les Ferrari; Alan Henry: Ferrari - Les Monoplaces de Grand Prix; and Dominique Pascal: Ferrari au Mans; five L'Annee Formule 1 annuals 1999-2003, and Italian text editions of Enzo Ferrari: Piloti, Che Gente...; Franco Maria Ricci: Modena Citta delle Maserati; Pininfarina Sessantanni; and other titles.
(Qty)
€300 - 400

206
Catalogue Mercedes-Benz Type 320, 1937,
décrivant les types de carrosserie disponibles dont le Cabriolet 'A', la Pullman Limousine, le Roadster et autres, texte en français, grand format, avec illustrations en couleurs, légères traces d'usure au dos, in-quarto.

A Mercedes-Benz Type 320 sales brochure, 1937,
covering body types available, including Cabriolet 'A', Pullman Limousine, Roadster and others, French text, large format, with colour illustrations, slight wear to spine, 4to.
€300 - 400

207
Hispano-Suiza: The Livre d'Or de la Société Française Hispano-Suiza, 1924,
édité par la société Hispano-Suiza afin de célébrer ses réussites à la fois en automobile et en aéronautique, texte en français, reliure en cuir vert, réparation au dos, nombreuses illustrations sur planches hors-texte, 141 pages numérotées, in-quarto.

Hispano-Suiza: The Livre D'Or de la Societe Francaise Hispano-Suiza, 1924,
published by the Hispano-Suiza company to celebrate their successes in both motor car manufacture and aviation, French text, bound in green leather, repair to spine, many illustrations, tipped in plates, 141 numbered pages, 4to.
€400 - 600

208
'As et Voitures du Grand Prix' par Géo Ham, 1924,
publié par Géo Ham pour la promotion de son studio de dessin, texte en français, nombreuses illustrations montrant des Alfa Romeo, Peugeot, et autres, avec pages de garde intercalaires en papier de soie portant de courtes biographies d'Ascari, Wagner et autres, reliure carton brun avec titre en lettres dorées à chaud au dos.

'As et Voitures du Grand Prix' by Geo Ham, 1924,
issued by Geo Ham to publicise his design office, French text, many illustrations depicting Alfa Romeo, Peugeot and others with interleaved tissue guard pages bearing short history of Ascari, Wagner and others, bound in brown hardback covers with gold title tooling to spine.
€400 - 500

209
Catalogue Mercedes-Benz Type 540 K, 1938,
avec illustrations en couleur des divers types de carrosserie disponibles dont le Cabriolet ' A', le Roadster, le Coupé Sport et autres, texte en français, grand format, légère usure au dos, in-quarto.

A Mercedes-Benz Type 540K sales brochure, 1938,
colour illustrations covering body types available, including Cabriolet 'A', Roadster, Coupe Sport and others, French text, large format, slight wear to spine, 4to.
€400 - 600

210
Huit actions de sociétés de construction d'automobiles,
dont une rare Automobile Porthos 1907, Charron, Girardot & Voigt 1902, Automobiles G. Brouhot, 1906, Th. Schneider & Cie 1912, André Citroën, 1927, Taxis Citroën 1924, Automobiles Brasier 1926 and Automobiles L. Rosengart 1929, ainsi qu'une autre des Etablissements Emile Paris 1931, toutes finement gravées, certaines illustrées d'une automobile, un bord coupé sur chacune, la plus grande in-quarto.

Eight vehicle manufacturers share certificates, comprising rare Automobile Porthos 1907, Charron Giradot & Voight 1902, Automobiles G. Brouhot, 1906, Th. Schneider & Cie 1912, Andre Citroen, 1927, Taxis Citroen 1924, Automobiles Brasier 1926 and Automobiles L Rosengart 1929, together with another similar for Establissements Emile Paris 1931, each printed with fine detail, some depicting cars, one edge cut on each certificate, the largest 4to.
(9)
€500 - 600

211
Pierre Souvestre: Histoire de l'Automobile; 1907, Paris,
récit détaillé des débuts de l'automobile, des courses de ville à ville, des salons automobiles et du GP de l'ACF 1906, 800 pages numérotées, texte en français, reliure carton avec nerfs en relief et titrage doré à chaud au dos.

Pierre Souvestre: Histoire de L'Automobile; 1907, Paris,
detailing history of French automobiles, town-to-town races, French Motor Shows and the 1906 Grand Prix de France, 800 numbered pages, French text, bound hardback book with raised bands and gold tooling to spine.
€500 - 750

212
W. Worby Beaumont: Motor Vehicles and Motors; 1900,
'Conception, construction et fonctionnement des voitures à vapeur, à pétrole et électriques', relié en carton brun avec jaquette, complété de nombreuses illustrations techniques, 636 pages numérotées, en anglais, in-quarto.

W. Worby Beaumont: Motor Vehicles and Motors; 1900,
'Their design, construction and working by steam oil and electricity', bound in brown covers with dust jacket, containing many technical illustrations, 636 numbered pages, 4to.
€650 - 750

213•
Jean du Taillis: Pékin - Paris Automobile en quatre-vingts jours; 1907,
récit de cette épreuve épique par l'auteur passager de Charles Goddard à bord de la Spyker, texte en français, 319 pages numérotées.

Jean du Taillis: Peking-Paris Automobile en Quatre-vingts jours; 1907,
an account of the epic drive by the author accompanying Charles Goddard in the Spyker, French text, 319 numbered pages.
€650 - 750

214
Catalogue Hispano-Suiza 32 CV et 46 CV, 1932,
illustré de douze types de carrosserie disponibles, texte en français, pages détachées, in-quarto.

Hispano-Suiza 32CV and 46CV sales catalogue, 1932,
covering twelve coachwork styles available, French text, pages loose, 4to.
€650 - 850

215
Automobiles Renault: luxueux catalogue relié cuir, 1910,
plats gaufrés dorés à chaud, 11 planches hors-texte (n° 1 manquante) de modèles de carrosserie et vues latérales au trait des châssis deux, quatre et six cylindres.

An Automobiles Renault leather-bound deluxe catalogue, 1910,
embossed decorative covers with gold tooling, 11 tipped-in plates, (No.1 missing) of coachwork styles and side elevation line drawings of twin, four and six cylinder chassis.
€650 - 750

216
Programme de la Mille Miglia 1953,
pour la XXe Coppa Franco Marzotti des 25 et 26 avril, édition de l'Automobile Club Brescia, légère usure au dos.

A 1953 Mille Miglia programme,
for the XX Coppa Franco Mazzotti on the 25-26 April, produced by the Automobile Club Brescia, some wear to spine.
€700 - 800

217
Octave Uzanne: La Locomotion à travers l'Histoire et les Moteurs; 1900,
détaillant le développement des transports, nombreuses photographies et illustrations en couleur d'après Courbion, texte en français, relié en cuir rouge, 281 pages numérotées.

Octave Uzanne: La Locomotion a Travers L'Histoire et les Moteurs; 1900,
detailing the development of transportation, many photographs with colour illustrations after Courbion, French text, bound in red leather, 281 numbered pages.
€700 - 800

218
Automobile-Club de France: Grand Album Illustré de l'Industrie Automobile; années 1900, 1901 and 1902,
chaque volume relié en carton fort entoilé brun rouge avec gaufrage doré à chaud, dos, demi-plats et coins papier vert imitation lézard, textes français et anglais, édition Huguet et Minart, Paris.

Automobile-Club De France: Grand Album Illustre De L'Industrie Automobile; 1900, 1901 and 1902,
each maroon cloth hardback covers with gold tooling, green spine and corners, French and English text, edited by Huguet & Minart, Paris. (3)
€750 - 1,000

219
Catalogue Panhard et Levassor, 1914,
illustré en couleur de sept modèles de carrosserie, chacune avec feuille intercalaire, texte en français, plats en carton crème portant l'écusson 'P et L' en laiton, légère usure au dos, articulé avec trois attaches en laiton, dans un coffret portant l'écusson 'P et L' en relief doré à chaud avec ruban de tirage noir.

A Panhard et Levassor showroom sales catalogue, 1914,
colour illustrations of seven coachwork styles with inter-leaved pages to each, French text, cream card covers bearing P et L brass badge, some wear to cover, hinged with three brass studs, contained in a box with gold tooling of P et L badge and black lifting ribbon.
€750 - 1,000

220
Programme de la Mille Miglia 1952,
pour la XIXe Coppa Franco Marzotti des 3 et 4 mai, édition de l'Automobile Club Brescia.

A 1952 Mille Miglia programme,
for the XIX Coppa Franco Mazzotti on the 3-4 May, produced by the Automobile Club Brescia.
€800 - 900

221
Roger Labric: Les 24 Heures du Mans 1923-1939;
histoire de la période 1923-1939 des 24 Heures du Mans traitant des courses avec statistiques, des pilotes et des voitures, 471 pages numérotées, couverture cartonnée, illustrations de Géo Ham, dédicace de la main d'Achille Seeuws 'technicien en voitures de course', signé de Géo Ham et portant d'autres dédicaces et signatures, usure au dos.

Roger Labric: Les 24 Heures du Mans 1923-1939;
history of the 1923-39 period at Le Mans, covering the various races, statistics, drivers and cars, 471 numbered pages, card covers, with illustrations by Geo Ham, handwritten dedication to Achille Seeuws "technician de la voiture au course", signed by Geo Ham, including other dedications and signatures, spine worn.
€900 - 1,100

222
Catalogue Hispano-Suiza 54 CV, 1932,
n° 114 sur 500, couvrant douze modèles différents de carrosserie disponibles, texte en français avec coffret en carton brun d'origine.

A Hispano-Suiza 54CV sales catalogue, 1932, edition 114 of 500, covering twelve different coachwork styles available, French text, card covers, with original brown card case.
€1,100 - 1,200

224

225

226

227

228

229

223
Ernest Montaut: Dix Ans de Course 1897-1907;
album réunissant 31 lithographies en couleur montrant des automobiles en course par le réputé illustrateur et lithographe Ernest Montaut, chacune protégée par une intercalaire en papier de soie, relié cuir brun avec titre doré à chaud au dos.

Ernest Montaut: Dix Ans de Course 1897-1907;
31 full colour lithographs of racing cars by renowned automobile artist Montaut, tissue guard to each, bound in brown leather with gold tooling to spine.
€1,900 - 2,200

224†
Paire de phares Besnard,
numérotés 825, en laiton, quelques petits accidents, montage à fourche, diamètre 22cm.

A pair of Phares Besnard headlamps, numbered 825, brass, some slight denting, fork mounted, 22cm diameter.
(2)
€400 - 700

225†
Radiateur Mercedes-Benz Type 680,
numéroté 1310 177 W836, état apparent sain, hauteur 76cm.

A Mercedes-Benz Type 680 radiator, numbered 1310 177 W836, sound cosmetic condition, 76cm high.
€2,400 - 3,500

226†
Paire de phares Bosch,
noirs, diamètre 20 cm, conviendraient à une Mercedes-Benz Type S.

A pair of Bosch headlamps, in black, 20cm diameter, believed suitable for S Type Mercedes-Benz.
(2)
€700 - 1,200

227†
Paire de phares Bosch,
électriques, noirs, glaces marquées 'Bosch', diamètre 20 cm, conviendraient à une Mercedes-Benz Type S.

A pair of Bosch headlamps, electrically illuminated, in black, with 'Bosch' lenses, 20cm diameter, believed suitable for Mercedes-Benz S Type.
(2)
€700 - 1,200

228†
Graisseur à huile automobile,
montage sur planche tablier, en aluminium, avec quatre départs, largeur 18cm.

A motor car oiler, French, veteran era, bulkhead mounted, in aluminium, with four drip feeds, 18cm wide.
€700 - 1,200

229†
Graisseur à huile automobile par L. Dubrulle,
à trois départs, numéroté 5286, fabrication française, montage sur tablier, largeur 19cm.

A motor car oiler by L. Dubrulle, numbered 5286, French, veteran era, with three outlets, bulkhead mounted, 19cm wide.
€700 - 1,200

230

231

232

233

234

235

236

230†
Rare et importante trompe à poire à huit sons, fabrication française, circa 1908,
non restaurée, nickelée polie avec trois clapets, un numéroté 77, en état de fonctionnement avec poire en caoutchouc, longueur totale 78cm.

A rare large eight note trumpet bulb horn, French, circa 1908,
unrestored, polished nickel plate, with three valves, one numbered 77, in working condition with rubber bulb, 78cm long overall.
€1,500 - 2,000

231†
Radiateur Bugatti,
numéroté 8398 138, probablement de type Brescia, aspect usé, hauteur 62 cm.

A Bugatti radiator,
numbered 8398 138, believed Brescia type, some wear, 62cm high.
€500 - 800

232
Heuer 'Autavia': Chronomètre de planche de bord,
fond noir, chiffres arabes, couronne extérieure 60 secondes, cadrans secondaires de 12 heures et 60 minutes avec deux poussoirs, diamète 53 mm, monté sur une plaque Heuer-Leonidas, n° 16.8433.

A Heuer 'Autavia' dashboard chronometer stopwatch,
black dial, Arabic numerals, 60 second outer ring, subsidiary dials for 12 hours and 60 minutes, with two button control, 53mm diameter, mounted on a Heuer-Leonidas backplate numbered 16.8433.
€800 - 1,200

233†
Paire de phares BRC,
numérotés 2557, à acétylène, en laiton, diamètre 27cm.

A pair of BRC headlamps,
numbered 2557, acetylene illuminated, brass, 27cm diameter.
(2)
€2,400 - 3,500

234†
Magnéto Bosch GE8ARS9,
pour type huit cylindres Mercedes-Benz 770 'Grosser' 1930-1937, en bon état apparent.

A Bosch GE8ARS9 magneto,
for 8 cylinder Mercedes-Benz 770 Grosser 1930-1937 type, sound cosmetic condition.
€1,200 - 1,800

235†
Paire de phares Bosch,
électriques, corps noir, montage sur pied, diamètre 23cm.

A pair of Bosch headlamps,
electrically illuminated, in black, pillar mounted, 23cm diameter.
(2)
€500 - 800

236†
Mascotte 'le Singe à la lanterne' par Maxime Le Verrier,
signé, métal composite moulé, avec restes de placage de nickel, la lampe câblée peut s'éclairer, hauteur 15cm.

A Monkey with Lantern mascot by Maxime Le Verrier,
signed, cast metal construction, with remains of nickel plating, the lamp wired to illuminate, 15cm high.
€500 - 800

237†
Mascotte automobile Mickey Mouse,
laiton nickelé, marquée 'Mickey' à l'avant et 'Walt Disney' à l'arrière de l'embase, hauteur 9 cm, montée sur un socle en bois.

A Mickey Mouse car mascot,
nickel plated brass, marked 'Mickey' to the front and 'Walt Disney' to the rear of the base, 9cm high, mounted on a wooden display base.
€700 - 900

237

238

239

240

241

242

238†
Rolls-Royce: mascotte Spirit of Ecstasy pour voiture type 20 HP,
nickel massif, signée C. Sykes et marquée 'Rolls-Royce Ltd Feb 6 1911' autour de la base, hauteur 11 cm, sur un bouchon de radiateur lui-même monté sur un socle en bois tourné.

A Rolls-Royce Spirit of Ecstasy mascot to suit a 20Hp car,
solid nickel, signed C Sykes and marked 'Rolls-Royce Ltd Feb 6 1911' around the base, 11cm high, on a radiator cap above a turned wooden display base.
€700 - 900

239†
Petite mascotte au 'B' ailé convenant à une Bentley 'vintage',
marquée AEL sous l'arrière du 'B' avec 'filet' décoratif de chaque côté du 'B', nickelée, montée sur un socle en bois.

A small Winged B mascot to suit vintage Bentley,
marked AEL under the tail of the B, with decorative 'lining' on either side of the B, nickel plated, 17.7cm wingspan, mounted on a wooden display base.
€700 - 900

240†
Mascotte SS Jaguar par Desmo, origine britannique, années 1930,
bronze chromé avec tête fondue séparément, frappée Desmo Copyright sur la base, longueur totale 20 cm, montée sur un socle en bois tourné.

An SS Jaguar mascot by Desmo, British, 1930s, chromed bronze with head cast separately, stamped Desmo Copyright on the base, 20cm long overall, mounted on a turned wooden display base.
€700 - 900

241†
Mascotte 'Princesse Mangbetou' de la Croisière Noire, par Limousin, origine française, 1925,
marquée 'Limousin' sur le côté droit de la base, alliage nickelé représentant une princesse africaine en buste avec coiffure d'apparat, hauteur 16 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A Croisiere Noire 'Princess Mangbetu' mascot, by Limousin, French, 1925,
marked 'Limousin' to right side of base, nickelled alloy depicting a bust of the African Princess with ceremonial headwear, 16cm high, mounted on a turned wooden base.
€800 - 1,000

242†
Mascotte 'En Avant' par F. Bazin, origine française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 13,3 cm, montée sur un socle en bois tourné.

An 'En Avant' mascot by F. Bazin, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, 13.3cm high, mounted on a turned wooden display base.
€800 - 1,000

243†
Mascotte Minerva par Pierre de Soete, origine belge, années 1920,
signée, creuse, en bronze nickelé avec marque de fonderie P.D. frappée sous la base représentant la déesse romaine casquée, hauteur 14 cm, montée sur un socle en bois tourné.

Pierre de Soete, sculpteur belge (1885-1948). Cette œuvre primée au Salon de l'Automobile de Paris de 1921 a orné dans les années 1920 les automobiles Minerva dont elle était la mascotte officielle.

A Minerva car mascot by Pierre de Soete, Belgian, 1920s,
signed, nickel plated hollow-cast bronze with acorn foundry stamping P.D. under base, depicting the Roman Goddess with helmet, 14cm high, on turned wooden display base.
€900 - 1,200

Pierre de Soete, Belgian, (1885-1948). This mascot design was awarded a prize in the 1921 Salon D'L'automobile in Paris, and was used on Minerva Cars in the mid 1920's, as their official marque mascot.

243

244

245

246

247

248

249

244†
Mascotte 'Chien Teckel', d'après Becquerel,
le chien mendiant, dressé sur ses pattes, queue dressée, marqué Becquerel et Etling Paris sur la base, nickel massif, hauteur 15,5 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'Chien Teckel' standing dog mascot after Becquerel,
the dachshund in begging stance, with upturned tail, marked Becquerel and Etling Paris around the base, solid nickel, 15.5cm high, mounted on a turned wooden display base.
€1,500 - 1,750

245
Belle mascotte 'Déesse' par Mappin & Webb, origine britannique, années 1930,
vendue par le célèbre magasin d'orfèvrerie londonien, en bronze chromé, représentant un nu féminin drapé, les cheveux flottant au vent, marquée MO sur la base (peu lisible), hauteur 19,5 cm, montée sur un socle en bois.

A fine 'Goddess' mascot by Mappin & Webb, British, 1930s,
sold by the famous London silversmiths in chrome plated bronze, depicting a draped nude with her hair streaming out behind her, the front of the base faintly marked MO, 19.5cm high, mounted on a wooden display base.
€2,000 - 2,500

246†
Rare mascotte 'Cuistot' by Maxime Le Verrier, origine française, début des années 1920,
en alliage patiné 'effet bronze', fabrication peu courante avec couvercle de la casserole ouvrant et blocable, différent des nombreux modèles ultérieurs, en déplaçant la queue de la casserole, le couvercle s'ouvre et règle la fuite de vapeur du radiateur, complet avec son boulon de montage à passage de vapeur, hauteur 11 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A rare 'Cuistot' mascot by Maxime Le Verrier, French, early 1920s,
finished in patinated alloy with painted 'bronzed' effect, unusual construction, with hinged and locking pot lid which differs from the many later examples, when the handle of the pot is moved, the lid swings open and can be adjusted to control the release steam from the radiator, complete with original hollow steam-vent mounting bolt, 11cm high, mounted on a turned wooden display base.
€2,000 - 2,500

247
Belle mascotte 'Princesse Mangbetou' par Alexandre Caron (1857-1932), origine française, circa 1925,
signée, en bronze ciselé, représentant la jeune princesse en buste et commémorant l'expédition Citroën dite 'Croisière Noire' de 1924-1925, marquée 46 sur l'arrière, hauteur 11,5 cm, montée sur un socle en marbre étagé.

A fine 'Princess Mangbetu' mascot by Alexandre Caron (1857-1932), French, circa 1925,
signed, well detailed bronze bust commemorating the Citroen 'Croisiere Noir' expedition in 1924-25, marked 46 to the rear, 11.5cm high, mounted on a two tiered marble display base.
€2,500 - 3,000

248†
Mascotte 'Winged Icarus' (Icare ailé) par F. Gordon Crosby, origine britannique, années 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 14,5 cm, montée sur un socle en bois tourné.

Voir planche 339, page 106 de l'édition 1982 d'Automobilia par Gordon Gardiner et Alistair Morris. En octobre 1980, une mascotte identique a atteint au marteau 800 livres à Londres, enchère record mondiale pour une mascotte automobile présentée en vente publique.

A 'Winged Icarus' mascot by F Gordon Crosby, British, 1920s,
signed, nickel plated bronze, 14.5cm high, on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

See plate 339, page 106, 1982 edition 'Automobilia' by Gordon Gardiner and Alistair Morris. In October 1980 an identical mascot was sold in London for £800 hammer, creating at that time a World record price for a car mascot sold at public auction.

249†
Mascotte 'Esprit Libre' par Théodore Rivière, origine française, circa 1920,
signée et marquée E. Colin Fondeur, bronze nickelé, représentant un nu féminin courant, hauteur 18,5 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'Free Spirit' mascot by Theodore Riviere, French, circa 1920,
signed with E Colin Foundry stamp, nickel plated bronze, depicting a running female nude, 18.5cm high, mounted on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

250†
Mascotte 'Amour à Califourchon' par Cairal de Serezin, origine française, années 1920,
signée, rare figure de Cupidon finement détaillée chevauchant un escargot, les rênes attachées aux cornes, hauteur 12,5 cm, montée sur un socle en bois tourné.

An 'Amour à Califourchon' mascot by Cairal de Serezin, French, 1920s,
signed, rare and finely detailed nickel plated bronze figure of Cupid sitting astride a snail's shell, controlling it with reins to the snail's antenna, 12.5cm high, mounted on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

251†
Mascotte 'Nymphe dansant' par Maxime Le Verrier, origine française,
signée 'Le Verrier', bronze nickelé représentant un nu féminin drapé,
hauteur 16 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'Dancing Nymph' mascot by Maxime Le Verrier, French,
signed 'Le Verrier', nickel plated bronze figure of a draped female nude, 16cm high, mounted on a turned wooden display base.
€3,000 - 3,500

251

250

252†
Mascotte 'Lion & Crown' des automobiles du Roi George V, produite par Hobson & Sons, Londres,
ornement des Daimler de la Cour représentant une couronne dorée portant le lion royal sur une couronne royale avec marques du fabricant sur le dessous, hauteur 14 cm, montée sur un socle en bois tourné, proposée avec un lot de dix objets dont huit médailles d'argent décernées à Ernest Capell, longtemps fidèle chauffeur du Roi, comprenant les:

Médaille de la Première Guerre mondiale
Médaille de la Victoire
Médaille des 20 ans de service plus 'barre' des 30 ans
Médaille du Couronnement du Roi George V
Médaille du Jubilé d'argent du Roi George V
Médaille George V Royal Victorian
Croix du Fidèle Service de Roumanie
Médaille du Souvenir d'Italie
Et deux médailles de récompense royales danoises

toutes munies de leur ruban et groupées sur une barre avec aiguille d'attache sur l'envers, plus un opuscule réglementaire relatif à la 'King George V Long and Faithful Service Medal' mentionnant Capell comme récipiendaire en janvier 1926 après vingt ans de service, un document relatif à la 'Royal Victorian Medal' en date du 20 juillet 1936 et une liste dactylographiée des emplois de Capell avec une recommandation de la Crown Equerry
(La Maison du Roi).

King George V's 'Lion & Crown' car mascot, made by Hobson & Sons, London, previously fitted to the Royal Daimlers, the gilded figure of a crown wearing Royal Lion standing on a King's crown, the underside with maker's marks, 14cm high, mounted on a turned wooden base, offered together with group of ten, including eight silver, Military and Civilian medals awarded to Ernest Capell, the King's long serving and faithful chauffeur, comprising:

First World War Medal
Victory Medal
20 Year Long and Faithful Service Medal (with 30 Year bar)
King George V Coronation Medal
King George V Silver Jubilee Medal
George V Royal Victorian Medal
Romanian Loyal Service Cross
Italian Ricordo Medal
and two Danish Kings Medals of Recompense

each with ribands and affixed together as a group on a bar with pin fastening to reverse, a Regulations booklet for the King George V Long and Faithful Service Medal listing Capell as the recipient in January 1926 after 20 years service, a Royal Victorian Medal document dated 20 July 1936, and typed list of Capell's appointments, with a recommendation from the Crown Equerry.
(5)
€6,500 - 7,500

252

253†
Superbe mascotte 'Fée Electrique' pour la Société Automobiles Viriot & Janin C.E.M.S. par L. Coupe, origine française, 1917,
signée et datée sur la base, bronze nickelé argenté, le nu plongeant tenant une plaque émaillée vert et jaune 'Automobiles Viriot & Janin', longueur 26,6 cm, montée sur un socle en bois tourné.

La firme Automobiles Viriot & Janin C.E.M.S. était située à Suresnes (près de Paris) et ses ateliers 4 rue du Commandant Rivière.

A superb 'Fée Electrique' mascot for Automobiles Viriot & Janin C.E.M.S. Company by L. Coupe, French, 1917, signed and dated on the base, nickel silver plated bronze, the nude diving forward holding a green and yellow enamelled Automobiles Viriot & Janin plaque, 26.6cm long, mounted on a turned wooden base.
€19,000 - 22,000

Automobiles Virot & Janin C.E.M.S. were based in Suresnes (near Paris) and their workshops were based at 4 rue du Commandant Rivière.

254†
Mascotte en verre 'Vénus au Voile' par Sabino, Paris, années 1920,
n° 8607 du catalogue, la plus ancienne mascotte de Sabino représentant une figure de femme en verre opalescent bleu foncé et ambre, signée sous la base, hauteur 19.5cm.

Il s'agit d'une rare mascotte de Sabino ; un autre exemple est illustré dans l'ouvrage 'Sabino - Catalogue Raisonné' par Philippe Decelle.

A 'Venus au Voile' glass mascot by Sabino, Paris, 1920s,
catalogue number 8607, Sabino's earliest female figure mascot, in deep blue/amber opalescent glass, signed under the base, 19.5cm high.
€1,500 - 1,750

This is a rare Sabino mascot, another example is illustrated in Philippe Decelle: 'Sabino - Catalogue Raisonne'.

255†
Mascotte en verre 'Mickey Mouse' , par The American Cut-Crystal Corporation, Italie,
produite sous licence pour Disney, avec la mention 'Walt Disney Productions' moulée sous la base , elle représente le personnage du dessin animé, les bras écartés du corps, sur un socle nickelé au-dessus d'un ancien bouchon de radiateur, hauteur totale 15 cm.

A 'Mickey Mouse' glass mascot, by The American Cut-Crystal Corporation, Italy, produced under licence for Disney, moulded to rear of base 'Walt Disney Productions', depicting the cartoon character with arms out by his side, in nickelled mount above an early radiator cap, 15cm high overall.
€2,400 - 3,000

253 (detail of base)

255A†
Mascotte Chat en verre par Red Ashay, origine britannique, années 1930,
verre dépoli, avec base ovale, hauteur 10cm.

A glass Cat mascot by Red Ashay, British, 1930s,
frosted glass, with oval base, 10cm high.
€400 - 500

256†
Mascotte en verre 'Fille au Lion' par Red Ashay, origine britannique, années 1930,
verre satiné représentant un nu féminin en compagnie d'un lion dressé, petit éclat sur l'arrière de la base, montée dans un socle nickelé à pied Art Déco sur un bouchon de radiateur, hauteur totale 20 cm, le tout monté sur un support en bois.

A 'Girl with Lion' glass mascot, by Red Ashay, British, 1930s,
satin finish glass, depicting a female nude with a standing lion, small chip to rear of base, mounted within a nickel-plated Art Deco stemmed mount above a radiator cap, 20cm high overall, and further mounted to a wooden display base.
€3,000 - 4,000

257†
Belle mascotte en verre Art déco 'Nu drapé' par Lucile Sevin pour Etling, origine française, introduite en 1932,
en verre opalescent bleu/blanc avec cœur ambre, mention 'Etling France 50' moulé sur le côté de la base étagée, représentant une gracieuse figure de femme drapée debout et tenant sa robe déployée, la tête penchée de côté, hauteur 20,5 cm sur base en métal.

A fine Art Deco 'Draped Nude' glass mascot by Lucile Sevin for Etling, French, introduced 1932, in blue/white opalescent glass with amber core, moulded 'Etling France 50' to side of stepped base, depicting graceful draped female standing holding her dress out, with her head held to one side, 20.5cm high, with metal base.
€5,000 - 6,000

253

258
Emblème décoratif Amilcar de garage,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, représentant le logo, largeur 140 cm.

An Amilcar garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, depicting the script, 140cm wide.
€200 - 250

259
Emblème décoratif de garage 'Mille Miglia',
facture moderne, moulé à froid en composite laiton et résine, en forme de flèche directionnelle de la course, 70 x 100cm.

A 'Mille Miglia' garage display emblem, modern, cold-cast brass and resin composite, in the form of a directional arrow, 70 x 100cm.
€200 - 250

260
Emblème décoratif de garage Aston Martin DB5,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, représentant l'écusson, 100 x 70cm.

An Aston Martin DB5 garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, depicting the badge, 100 x 70cm.
€200 - 250

261
Ecusson décoratif de garage Ferrari peint à la main,
facture moderne, en fibre de verre, représentant l'écusson au Cheval Cabré en relief, hauteur 120 cm.

A hand-painted Ferrari garage display shield, modern, fibreglass, of the badge featuring the Prancing Horse in relief, 120cm high.
€300 - 350

262
Emblème décoratif de garage Bentley,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, représentant le logo au 'B' ailé, largeur 140 cm.

A Bentley garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, depicting the Winged 'B' badge, 140cm wide.
€300 - 350

254

255

256

257

263
Emblème décoratif de garage Maserati peint à la main,
facture moderne, en fibre de verre, écusson rectangulaire portant le logo au trident, hauteur 120 cm.

A hand-painted Maserati garage display emblem, modern, fibreglass, rectangular badge featuring the Trident logo, 120cm high.
€300 - 350

264
Emblème décoratif de garage Bugatti,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, représentant l'écusson ovale, largeur 140 cm.

A Bugatti garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, depicting the oval badge, 140cm wide.
€300 - 350

265
Emblème décoratif de garage Jaguar,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, largeur 140 cm.

A Jaguar garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, 140cm wide.
€300 - 350

266
Emblème décoratif de garage Aston Martin,
facture moderne, moulé à froid en composite bronze et résine, représentant l'écusson ailé , largeur 140 cm.

An Aston Martin garage display emblem, modern, cold-cast bronze and resin composite, depicting the winged badge, 140cm wide.
€300 - 350

267
Emblème décoratif de garage Aston Martin,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, représentant l'écusson ailé, largeur 140 cm.

An Aston Martin garage display emblem, modern, cold-cast aluminium and resin composite, depicting the winged badge, 140cm wide.
€300 - 350

268
Tony Upson, 'Bugatti Mechanic',
signé, acrylique sur panneau, scène de route représentant une Bugatti Grand Prix avec un mécanicien que contemple la jolie conductrice, 115 x 210cm.

Tony Upson, 'Bugatti Mechanic',
signed, acrylic on board, a roadside scene depicting a Grand Prix Bugatti with mechanic as the attractive female driver looks on, 115 x 210cm.
€500 - 600

269
Tony Upson, 'Triumph Speed Twin',
signé, acrylique sur panneau, représentant la moto admirée par une femme devant le fameux Ace Cafe de Londres, 115 x 210.

Tony Upson, 'Triumph Speed Twin',
signed, acrylic on board, depicting the motorcycle with female admirer outside the famed Ace Cafe in London, 115 x 210.
€500 - 600

277

278

279

270
Tony Upson, 'Bugatti Type 35 B',
signé, acrylique sur panneau montrant la célèbre voiture de Grand Prix vue de côté, 115 x 210 cm.

Tony Upson, 'Bugatti Type 35B',
signed, acrylic on board, a side view study of the iconic Grand Prix car, 115 x 210cm.
€500 - 600

271
Tony Upson, 'Stirling Moss - Aston Martin DBR1',
signé, acrylique sur panneau montrant Moss au volant, 115 x 210 cm.

Tony Upson, 'Stirling Moss - Aston Martin DBR1',
signed, acrylic on board, depicting Moss at the wheel, 115 x 210cm.
€500 - 600

272
Tony Upson, 'Silver Arrow',
signé, acrylique sur panneau montrant une vue frontale de la Mercedes-Benz W154, 115 x 210 cm.

Tony Upson, 'Silver Arrow',
signed, acrylic on board, a front view study of the Mercedes-Benz W154, 115 x 210cm.
€500 - 600

273
Tony Upson, 'Nuvolari - Alfa Romeo',
signé, acrylique sur panneau d'une étude monochrome de Nuvolari assis sur l'avant de son Alfa Romeo de course, 115 x 210cm.

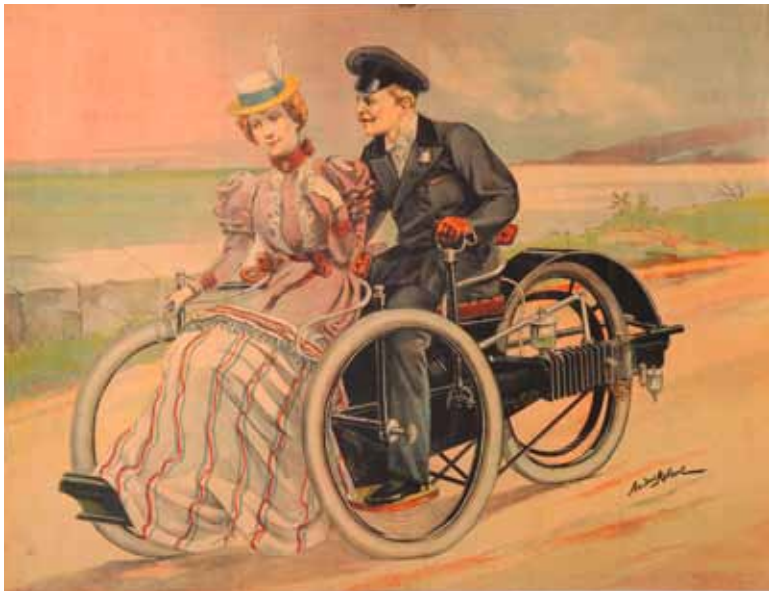
Tony Upson, 'Nuvolari - Alfa Romeo',
signed, acrylic on board, a monochrome study of Nuvolari sitting on the front of his Alfa Romeo race car, 115 x 210cm.
€500 - 600

274
No Lot

280

281

282



283

275
Plan d'une Alfa Romeo 6C 1750 Gran Tourismo, 1929,
texte italien, en blanc sur fond bleu, sur papier, échelle 1:5, dimensions 75 x 123 cm, bords coupés, anciennes marques de pliures, entoilé.

An Alfa Romeo 6C 1750 Gran Tourismo blueprint, 1929,
Italian text, in white on blue ground, printed on paper, scale 1:5 with dimensions, 75 x 123, edges of paper trimmed, old fold marks, laid on linen.
€500 - 700

276
Affiche 'Hafa Gagne !' listant des victoires, en français,
imprimée en rouge et bleu sur papier par J. Pechade, Bordeaux, 80 x 59 cm, signée,entoilée.

A 'Hafa Gagne!' successes poster, French, printed in red and blue on paper by J Pechade, Bordeaux, signed, 80 x 59cm, laid on linen.
€350 - 450

277†
Affiche pour les motos Peugeot d'après Theleu,
entoilée, montrant un militaire au volant d'une Peugeot effrayant des oies, 75 x 50 cm.

A Peugeot motorcycles poster after Theleu, laid to linen, depicting a soldier frightening geese with a Peugeot, 75 x 50cm.
€400 - 700

278
Affiche '8e Rallye Soleil', en français, 1955,
en couleur sur papier, imprimée par Devaye, Cannes, d'après un dessin d'E. Bellini, 80 x 60cm, entoilée.

An '8th Rallye Soleil' poster, French, 1955, full colour on paper printed by Devaye, Cannes after artwork by E. Bellini, 80 x 60cm, laid on linen.
€400 - 600

279†
Affiche pour la Bougie Bosch,
entoilée, illustrée d'un automobiliste admirant une puissante étincelle fournie par Bosch, 42 x 59 cm.

A Bougie Bosch poster,
laid to linen, depicting a motorist leering at the huge spark delivered by Bosch, 42 x 59cm.
€400 - 700

280†
Affiche pour les motos Griffon, d'après L. Trainquier-Trianon,
entoilée, montrant une Griffon gravissant triomphalement une forte côte, 79 x 55 cm, réparation ancienne.

A Griffon motorcycles poster, after L. Trainquier-Trianon,
laid to linen, depicting a Griffon triumphantly roaring up a hillclimb, 79 x 55cm, old repair.
€500 - 800

281†
Affiche pour les amortisseurs Derihon,
d'après Mich, entoilée, montrant un automobiliste satisfait de son lit amorti par Derihon, 110 x 150 cm, certaines taches à la surface.

A Derihon shock absorbers poster,
after Mich, laid to linen, depicting a very relaxed motorist with a Derihon damped bed, 110 x 150cm., some spotting to surface.
€500 - 800

284

285

286

287

288

289

282†
Affiche pour les motos FN d'après Mizzoli,
entoilée, illustration de style art déco montrant un homme et une femme sur une moto, avec timbre de droit d'affichage, 119 x 77cm.

An FN motorcycles poster after Mizzoli,
laid to linen, an art deco style image depicting a man and a woman on a motorcycle, with display stamp, 119 x 77cm.
€500 - 800

283†
Affiche Léon Bollée d'après André Robert,
entoilée, illustrée d'un couple manifestant son bonheur d'être à bord d'une Bollée, 70 x 90cm.

A Leon Bollee poster after Andre Robert,
laid to linen, depicting a couple blissfully happy aboard a Bollee, 70 x 90cm.
€500 - 800

284†
Affiche Durol 'Automotore Oel',
montrant un bidon d'huile et une auto stylisée, quelques petites déchirures, 126 x 90 cm.

A Durol 'Automotore Oel' poster,
depicting a can of oil and stylised car,
some slight tearing, 126 x 90cm.
€500 - 800

285†
Affiche 'Salmson Vainqueur du Grand Prix des Cyclecars 1921'
entoilée, 110 x 72 cm, quelques manques de papier, avec réparation ancienne.

A Salmson 'Vainquer Du Grand Prix 1921' poster,
laid to linen, 110 x 72cm, some loss to paper, with old repair.
€700 - 1,200

286†
Affiche 'Bicyclettes, Motocyclettes, Voiturettes Alcyon' d'après Marcel Bloch,
entoilée, montrant un événement sportif automobile, petite retouche de peinture sur le papier, 120 x 155cm, réparation ancienne.

An Alcyon 'Bicyclettes, Motocyclettes, Voiturettes' poster after Marcel Bloch,
laid to linen, depicting a motor sporting event, some overpainting to paper loss, 120 x 155cm, old repair.
€700 - 1,200

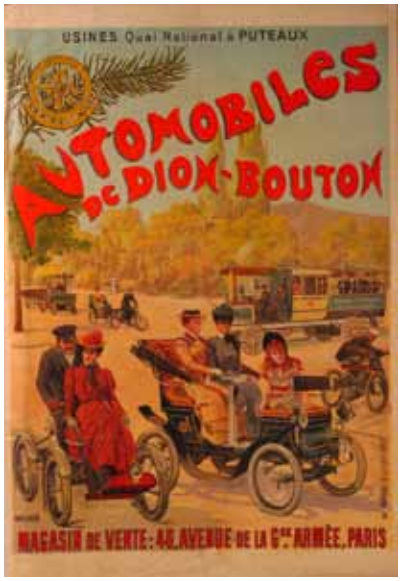
287†
Affiche pour De Dion-Bouton d'après h&b,
entoilée, montrant les productions de la firme s'envolant de l'usine vers la lune la nuit au-dessus de Paris, 95 x 70 cm, réparation ancienne.

A De Dion Bouton poster after h&b,
laid to linen, depicting the factories products flying up from the factor to the moon at night over Paris, 95 x 70cm, old repair.
€700 - 1,200

291

292

295

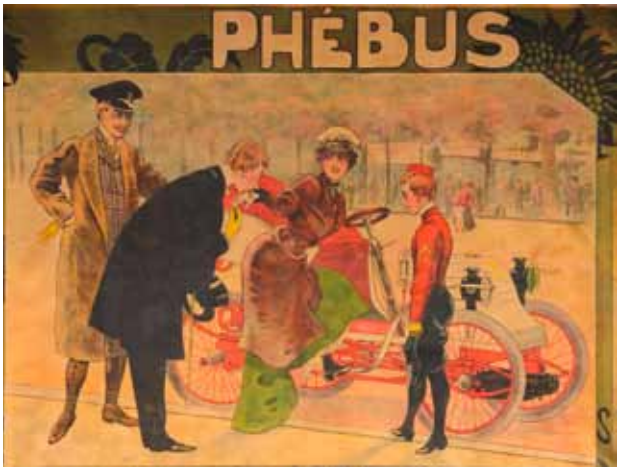


296

297

298

299



293

294

288†
Affiche pour la magnéto Bosch,
entoilée.

A Bosch Magneto poster,
laid to linen.
€700 - 1,200

289†
Affiche pour la société FN 'Grand Prix de Paris 1903' d'après Bernard Liege,
entoilée, annonçant la présence du constructeur à la troisième édition de cet événement, 100 x 70 cm, dommages ancienne et une certaine perte dans le coin inférieur gauche.

A 1903 Paris Grand Prix FN company poster after Bernard Liege,
laid to linen, announcing the appearance of this manufacturer at the 3rd running of this event, 100 x 70cm, old tear and some loss in lower left corner.
€700 - 1,200

290†
Affiche Terrot & Cie d'après Tamagno,
entoilée, montrant un architecte sur une moto de la marque, 130 x 100 cm.

A Terrot & Co poster after Tamagno,
laid to linen, depicting an architect aboard one of the companies motorcycles, 130 x 100cm.
€700 - 1,200

291
Affiche pour le XXIe Circuit de Vitesse d'Albi, en français,
imprimée en rouge, vert et jaune par Chabrillac, Paris, dessin d'après JM, 155 x 112 cm, encadrée sous Perspex, quelques accidents au cadre.

A poster for the XXI Circuit de Vitesse race at Albi, French,
printed in red, black, green and yellow by Chabrillac, Paris, artwork after JM, 155 x 112cm, framed and Perspex glazed, some damage to frame.
€800 - 1,200

292†
Affiche pour Alcyon d'après R. Gautier, 1906,
entoilée, montrant les voitures, les motos et les cycles de la marque, 140 x 100 cm, réparation ancienne.

An Alcyon poster after R. Gautier, 1906,
laid to linen, depicting the company's cars, motorcycles and bicycles, 140 x 100cm, old repair.
€900 - 1,400

293†
Affiche pour Phébus,
années 1900, coupée du côté gauche, entoilée, 96 x 118cm.

A Phebus poster,
1900s, clipped to left hand edge,
laid to linen, 96 x 118cm.
€900 - 1,400

294†
Affiche pour Peugeot Lion,
entoilée, quelques manques aux bords et aux angles, publicité d'un distributeur de la marque, 130 x 110 cm, deux feuilles collées ensemble.

A Peugeot Lion poster,
laid to linen, some loss to side and corner, advertising a dealership for the marque, 130 x 110cm, two sheets pasted together.
€900 - 1,400

295†
Affiche Peugeot d'après Thelea,
entoilée, montrant un des produits de la marque dans un décor sportif, 147 x 110 cm.

A Peugeot motorcycles poster after Thelea,
laid to linen, depicting one of the companies products in a sporting setting, 147 x 110cm.
€900 - 1,400

296†
Affiche De Dion-Bouton d'après Wilhio,
entoilée, illustrant les automobiles, quadricycles, tricycles, camions et bus De Dion-Bouton, quelques traces d'usure et de pliage, 105 x 75cm.

A De Dion Bouton poster after Wilhio,
laid to linen, depicting De Dion Bouton cars, quadricycles, tricycles, lorries and buses, some wear and creasing, 105 x 75cm.
€900 - 1,400

297
Belle affiche publicitaire 'Beeston Tyres go by themselves!' par John Hassall, 1896,
lithographie en couleur sur papier par David Allen & Sons, entoilée, 50 x 75cm.

A fine 'Beeston Tyres go by themselves!' advertising poster after John Hassall, 1896,
full colour lithograph on paper by David Allen & Sons, laid on linen, 50 x 75cm.
€1,000 - 1,500

298
Rare affiche 'L'Amortisseur Haubourdin', circa 1910,
imprimée par Gouweloos Fre & Sr, Bruxelles, lithographie quatre couleurs sur papier, entoilée, petite perte avec fond repeint à l'angle supérieur gauche 145 x 90 cm.

A rare l'Amortisseur Haubourdin poster,
circa 1910,
printed by Gouweloos Fre & Sr, Bruxelles,
four colour lithograph on paper, laid on linen, some loss with re-painted backing on top left edge
145 x 90cm.
€1,000 - 1,500

299†
Affiche pour Cottereau & Cie d'après Misti,
années 1900, entoilée, usure sur les bords, 150 x 125cm.

A Cotterau & Co poster after Misti,
1900s, laid to linen, some wear to edge,
150 x 125cm.
€1,200 - 1,800

300†
Affiche 'Automobiles et Cycles Clément' d'après A. Paillaume,
entoilée, illustrée d'une scène de soirée parisienne, 127 x 89cm.

A Clement 'Automobiles et Cycles' poster after A. Paillaume,
laid to linen, depicting an evening Parisien scene, 127 x 89cm.
€1,200 - 1,800

300

301

302

303

304

305

305

305

306

307

308

301
Affiche 'Castrol Bugatti' pour le record mondial de l'heure, 1933,
d'après un dessin de J. Pillod, imprimée en vert et bleu sur papier par P Fournie & Cie, Paris, 89 x 57 cm, entoilée.

A Castrol Bugatti Hour Speed World Record successes poster, 1933,
after artwork by J Pillod, printed in green and blue on paper by P Fournie & Cie, Paris, 89 x 57cm, laid on linen.
€1,200 - 1,400

302
Grande affiche publicitaire des 'Cycles Griffon' d'après Misti (Ferdinand Mifiiez 1865-1923),
lithographie en couleur sur papier, circa 1900, 160 x 92 cm, entoilée.

A large 'Cycles Griffon' advertising poster after Misti (Ferdinand Mifilez 1865-1923),
full colour lithograph on paper circa 1900, 160 x 92cm, laid on linen.
€1,500 - 2,000

303†
Affiche 'ACF et Chambres Syndicales' d'après Abel Faivre,
entoilée, pour le Salon de l'Automobile, montrant un jeune chauffeur et une jolie femme dans une automobile des années 1900, à Paris devant le Grand Palais, 120 x 125 cm.

An 'ACF Et Chambres Syndicales' poster after Abel Faivre,
laid to linen, depicting a boy and a woman at the wheel of an early motor car in Paris with the Grand Palais in the background, 120 x 125cm.
€1,800 - 2,400

304†
Affiche 'Look Out' (Attention !), 1929,
entoilée, en faveur de la sécurité routière, montrant une femme en détresse confrontée à un accident impliquant un piéton renversé par une auto, 102 x 87cm.

A 'Look Out' poster, 1929,
laid to linen, promoting road safety depicting a distressed women as a result of a person being run over, 102 x 87cm.
€2,400 - 3,500

305†
Affiches en triptyque pour la publicité de Clément- Panhard d'après Misti,
toutes entoilées, illustrant l'arrivée, l'accueil et le départ d'une voiturette Clément-Panhard dans un village français, chaque affiche 112 x 72cm.

A Clement Panhard Triptych series of advertising posters after Misti,
each laid to linen, depicting the approach, the reception and the departure of a Clement Panhard car in a French village, each 112 x 72cm.
(3)
€3,500 - 5,000

306†
Malle Louis Vuitton,
numérotée 148459, montage sur marchepied, habillage en cuir noir, 125 x 50 x 25 cm.

A Louis Vuitton trunk,
numbered 148459, running board mounted type, black leather covered, 125 x 50 25cm.
€700 - 1,200

307†
Service à thé et sandwiches 'tête-à-tête' début du XXe siècle par J. C. Vickery,
mallette en cuir miel à poignée cuir, fermeture et serrure en laiton, s'ouvrant sur un intérieur garni de cuir vert et d'une bouteille Thermos, d'un pot à lait en verre, d'une boîte à sandwiches en fer blanc, de deux tasses en porcelaine par Bisto, d'une salière et de deux autres petits bocaux à condiments, de soucoupes par Bisto, avec petites cuillères et couteau retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, une sangle pour les soucoupes fragiles, mallette de 28 cm de largeur et couvercle portant le monogramme 'P.B.W.'.

A Veteran leather-cased sandwich and tea-set for two persons, by J C Vickery,
honey leather case with leather handle, brass lock and catch, opening to reveal green leather interior fitted with Thermos flask, small glass milk bottle, food tin, two bone china cups by Bisto, salt jar and two other small nickelled condiments jars, Bisto saucers, tea-spoons and knife housed behind leather straps in the lid, one strap for saucers fragile, the case measuring 28cm wide, the lid with branded monogram 'P.B.W.'.
€1,000 - 1,500

309

311

310

308†
Nécessaire à pique-nique 'En Route' en mallette de cuir pour quatre personnes par Drew & Sons, origine britannique, circa 1909
cuir brun avec sangle de transport, fermeture et serrure nickelées, couvercle et abattant ouvrant sur un intérieur en bois garni d'une bouilloire à poignée en osier et d'un réchaud ornementé, de deux flacons en verre pour boissons, d'un flasque plus petit recouvert d'osier, de quatre gobelets nickelés, de deux boîtes à mets, d'une boîte plus petite, d'assiettes émaillées rectangulaires et de bocaux à condiments, mallette de 43 cm de largeur avec couvercle frappé d'une couronne et du monogramme 'de V'.

A leather-cased 'En Route' picnic set for four persons, by Drew & Sons, British, circa 1909, brown leather case with carrying strap, nickelled lock and catch, with lid and fall-front opening to reveal wooden interior fitted with wicker-handle kettle with ornate burner, two glass drinks bottles, a smaller wicker-covered drinks bottle, four nickelled drinking cups, two food tins, a smaller food tin, rectangular enamel plates, and condiments jars, the case measuring 43cm wide and the lid branded with coronet emblem and monogrammed *'de V'*.
€2,000 - 3,000

309†
Nécessaire à pique-nique 'En Route' en mallette de cuir pour deux personnes par Drew & Sons, circa 1905,
mallette en cuir brun avec sangle de transport, serrure nickelée, couvercle et abattant ouvrant sur un intérieur garni d'une bouilloire à poignée en osier et d'un réchaud ornementé, d'une boîte à sandwiches à base émaillée, de deux autres petites boîtes, de tasses et de soucoupes en porcelaine par Royal Crown of Derby, de deux assiettes émaillées rectangulaires et d'une boîte pour allumettes-bougies, la mallette de 31cm de largeur.

A leather-cased 'En Route' picnic set for two persons, by Drew & Sons, circa 1905, brown leather case with carrying strap, nickelled lock, the lid and fall-front opening to reveal interior fitted with wicker-handled kettle with ornate burner, enamel based food box, two smaller food tins, bone china cups and saucers by Royal Crown of Derby, two rectangular enamel plates and vesta case, the case measuring 31cm wide.
€2,000 - 2,500

310†
Nécessaire à pique-nique pour quatre personnes par G W Scott & Sons, origine britannique, circa 1918,
mallette en simili-cuir noir avec fermetures et serrure nickelées
ouvrant sur un intérieur en osier garni d'une bouilloire à poignée d'osier et son réchaud, de deux grands flacons revêtus d'osier, d'un flacon en verre plus petit, d'une boîte à mets Coracle sur base en céramique, de deux boîtes plus petites, de tasses et de soucoupes en porcelaine par Bisto, de quatre verres garnis d'osier et autres accessoires, avec assiettes émaillées rectangulaires et couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, la mallette de 56cm de largeur totale.

A cased Coracle picnic set for four persons, by G W Scott & Sons, British, circa 1918, black leather-cloth suitcase, with nickelled handles lock and catches, opening to reveal wicker framework interior fitted with wicker-handled kettle with burner, large wicker-covered drinks bottle, a smaller glass bottle, Coracle ceramic-based food box, two smaller food tins, bone china cups and saucers by Bisto, four glasses with wicker frame-work, and other accessories, with rectangular enamel plates and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 56cm wide overall.
€3,000 - 4,000

311†
Nécessaire à cocktails de voyage pour six personnes, par James Dixon & Sons pour Dunhill, origine britannique, circa 1910,
mallette en cuir miel contenant un shaker plaqué contenant une pinte (0,56 litre) frappé sous la base des marques du fabricant et numéroté 'L 2024' avec passoire et couvercle, six gobelets empilés et bouteille à bière en verre avec bouchon entourés de trois flasques à liqueurs recourbées EPBM toutes frappées également des marques du fabricant et numérotées 'L 2024', la mallette mesurant 19,5cm de hauteur.

A leather-cased travelling cocktail set, for six persons, by James Dixon & Sons for Dunhill, British, circa 1910,
honey leather case, fitted with electro-plated 1 pint cocktail shaker stamped under base with maker's marks and numbered 'L 2024' with strainer and lid, containing six stacking drinking cups and glass bitters bottle with stopper, surrounded by three curved EPBM spirits flasks, each also stamped with maker's marks and also numbered 'L 2024', the case standing 19.5cm overall.
€3,000 - 4,000

312

312†
Beau nécessaire de pique-nique pour six personnes par G W Scott & Sons, circa 1910,
mallette en simili-cuir noir avec poignées, serrure et fermetures en laiton, abattant frontal ouvrant sur un intérieur en osier contenant une bouilloire à poignée en osier et un réchaud, deux grandes bouteilles pour boisson revêtues d'osier, deux boîtes à mets à base céramique Coracle, deux autres boîtes à sandwiches, des tasses et soucoupes en porcelaine par Bisto, six gobelets empilés garnis d'osier, des boîtes à beurre et à conserves et des assiettes émaillées rectangulaires avec couverts retenus par des sangles dans le couvercle, la mallette de 65cm de largeur.

A fine cased picnic set for six persons, by G W Scott & Sons, circa 1910, black leather-cloth case, with brass handles, lock and catches, with fall-front opening to reveal wicker framework interior fitted with wicker-handled kettle with burner, two large wicker-covered drinks bottles, two smaller glass bottles, two Coracle ceramic based food boxes, two other food tins, bone china teacups and saucers by Bisto, six stacking glasses with wicker covers, ceramic butter and preserves jars and rectangular enamel plates, with cutlery housed behind leather straps in the lid, the case 65cm wide.
€9,000 - 11,000

313
Camion mécanique 'Transports Internationaux', Joustra, années 1950.
Camion rouge et crème, phares électriques, mécanisme à ressort aux roues arrière, 33 cm de long.

A Joustra clock-work 'Transport Internationaux' lorry, 1950s
cream and red lorry with electric headlights, clock-work mechanism to rear wheels, *33cm (13in) long.*
€250 - 350

314
Voiture de course mécanique Renault, CIJ (Compagnie Industrielle du Jouet), années 1930,
Dorée avec garniture blanche, numéro de course 1, portière conducteur ouvrante, pilote au volant, pneus en caoutchouc noir et mécanisme à ressort aux roues arrière, 35 cm de long

A CIJ (Compagnie Industrielle du Jouet) clock-work Renault Racing car, 1930s
finished in gold with white lining, racing number 1, hinged drivers door with seated composition driver, black rubber tyres and clock-work mechanism to rear wheels, *35cm (13 3/4in) long.*
€400 - 500

315
Voiture mécanique Delage tourer quatre places, Jep (Jouets de Paris) n°7391, années 1920,
tôle lithographiée vert olive avec détails en rouge, sièges imitation cuir marron, phares, calandre chromée et trompe latérale, trou de serrure dans la calandre, mécanisme aux roues arrière, commande marche/arrêt et avant/arrière, légère traces de corrosion à la calandre, manque bouchon de réservoir au-dessus de la calandre, écrou de roue arrière droite soudé, 34 cm de long.

A JeP (Jouets de Paris) number 7391 clock-work open four-seater Delage Tourer, 1920's,
lithographed in olive green with red detailing, brown leather effect seats, headlamps and chrome grill and side mounted horn, key hole to grill, mechanism operating the rear wheels and stop/start, forward/reverse gearstick some light surface rust to grill, grill lacks filler cap, rear right wheel nut soldered, *34cm (13 1/4in) long.*
€500 - 750

316
Voiture mécanique en tôle 'Taxi de la Marne', Rossignol, années 1910,
rouge et noir avec garnitures bleues, roues à rayons, porte-bagage de toit, phares dorés, poste de pilotage ouvert, mécanisme à ressort aux roues arrière, direction fonctionnelle, légères traces d'oxydation en surface, 18 cm de long.

A Rossignol tinplate clock-work Renault 'Taxi de la Marne', circa 1910
finished in red and black with blue lining, spoked wheels, roof rack, gold painted headlights, driver to open front, clock-work mechanism to rear wheels, operating front wheel steering, some slight surface rust, *18cm (7in) long.*
€750 - 1,000

317
Modèle promotionnel de la Ferrari 312T2 1977 de Niki Lauda par Polistil pour Toschi, origine italienne,
échelle 1:6, en plastique avec décalques, réparations anciennes, longueur 69 cm, avec feuille d'instructions de montage.

A 1977 Niki Lauda Ferrari 312T2 promotional model by Polistil for Toschi, Italian, 1:6 scale, plastic construction applied with decals, some old repair, 69cm long, together with folded paper instructions.
(2)
€600 - 800

316 314 315 313

317

318

318*
Carlo Brianza : maquette d'ancienne Renault
échelle environ 1/6e, entièrement fabriquée en tôle, la carrosserie bleu ornée de pièces en laiton, avec marchepieds noir, toit à galerie garni de cuir, roues artillerie bleu assorti avec pneus Pirelli tournés en plastique imitation caoutchouc. Porte conducteur ouvrant sur un intérieur en cuir et bois avec volant, pédales et instruments, phares à acétylène à l'avant et lanternes de côté, longueur totale, 61 cm

Carlo Brianza: A model of an Edwardian Renault,
approximately 1:6 scale, scratch built with sheet metal, the blue liveried coachwork trimmed in brass, with black running boards, 'leather' roof fitted with luggage rack, matching blue artillery wheels with turned plastic rubber effect Pirelli tyres. Opening driver's door to leather and wooden interior, with steering wheel, pedals and instruments, the front fitted with acetylene lamps and side lights, 61cm long overall.
€2,200 - 3,000

Ce modèle a été vendu dans le cadre de la Ron Wheele Collection par Brooks Auctioneers (Lot 504) le 28 septembre 2000.

This model was sold as part of the Ron Wheele Collection by Brooks Auctioneers as lot 504 on the 28 September 2000.

319
Magnifique modèle au 1/7e par Brepsom d'une Citroën B14 Limousine customisée et radio-commandée de 1985
Modèle Brepsom inspiré du jouet Citroën original exposé au Musée de Compiègne, carrosserie en tôle emboutie peinte en brun foncé et brun clair, ornements nickelés et marchepieds en aluminium, longueur totale 54 cm. L'intérieur a été magnifiquement fini plus récemment en reproduisant un intérieur des années 1920 avec planche de bord en bois, sièges en cuir noir, garnissage en tissu avec bas de porte en aluminium bouchonné. Les phares, le plafonnier et la lanterne arrière fonctionnent sur piles. Les piles actionnent aussi des servo commandes de marche avant et arrière et de direction contrôlées à distance par un boîtier émetteur Futuba T2ER. Proposé avec son coffret de transport et des instructions d'utilisation dactylographiées.

A superb 1:7 scale customized remote-control Citroen B14 Limousine by Brepsom, 1985, the Brepsom model based upon the original 1924 Jouet Citroen displayed at the Musee de Compiegne, painted pressed medal bodywork, in brown over tan, with black roof and running boards, nickelled brightwork and alloy running boards, 54cm long overall. The interior has been beautifully custom fitted at a later date replicating a 1920s interior with wooden dashboard, black leather seats, material lined interior with machine turned alloy foot plates at the base of each door. The vehicle has battery powered working headlights, interior light and one tail light. The batteries also power remote control servos that operate forward and reverse drive and the steering, remotely controlled by a Futuba T2ER control handset. Offered with a purpose built transport crate, and a typed set of instructions.
(2)
€2,500 - 3,000

320
Magnifique maquette à l'échelle 1/8e d'un châssis roulant de Bugatti Type 57S par Jean-Paul Fontenelle
très rare, un de seulement 5 modèles construits par ce maître maquettiste avec des matériaux de la plus grande qualité, très détaillée, longueur plus de 50 cm.

A superb and very rare 1:8 scale model of a Bugatti Type 57S 'rolling chassis' by Jean-Paul Fontenelle,
one of a mere 5 such models constructed by this master craftsman, very finely detailed in high quality materials and measuring over 50 cm long.
€9,000 - 12,000

319

319

320

321

322

323

323

321†
Bugatti Roadster garniture de bureau par Daum moulée en cristal, signature sur le passage de roue avant gauche, longueur 32 cm, petit éclat à gauche du pare-brise.

A Daum Bugatti Roadster glass deskpiece, moulded crystal, signed in the left front wheel arch, 32cm long, chip to left side of windscreen.
€400 - 500

322†
An Edwardian era motoring deskpiece, plated pewter, in the form of large Edwardian touring car, the rear tonneau opening to reveal inkwell, the bonnet opening to reveal storage spaces for stamps, 38cm long.

Nécessaire décoratif de bureau en zinc plaqué figurant une grande automobile des années 1900, le tonneau ouvrant à l'arrière sur un encrier, le capot formant boîte à timbres, longueur 38 cm.
€900 - 1,400

324

325

326

323
Panneau émaillé double face Le Mans ' 24 Heures/BP',
panneau d'après guerre par Art France, Luynes (Touraine) avec coins arrondis, une face vert sur émail blanc '24 Heures' et portant le n° 47 et renumérotée '2', l'autre décorée du logo 'BP' en jaune et noir sur émail vert avec trois perçages pour fixation sur poteau, 66 x 45 cm.

A Le Mans '24 Heures/BP' double-sided enamel sign, post-War sign by Art France, Luynes, Touraine, with rounded corners, one side in green on white enamel "24 Heures" and bearing number '47' and further numbered '2', the other side decorated with 'BP' logo in yellow and black on green enamel, with three holes drilled for post-mounting, 66 x 45cm.
€700 - 900

324†
Carafe en coffret Mercedes-Benz par Ruddspeed Ltd, origine britannique, années 1960,
Finement détaillée avec mascotte à l'échelle et écusson en émail bleu, chromé, hauteur 22 cm, dans sa boîte d'origine.

A boxed Mercedes-Benz decanter by Ruddspeed Ltd, British, 1960s, finely detailed with scale mascot and blue enamel badge, chrome plated, 22cm high, in original box.
€1,000 - 1,200

325
Hermès pour les 24 Heures du Mans.
Sélection de quatre cravates anciennes produites par Hermès pour les 24 Heures du Mans, neuves dans leur emballage d'origine et jamais portées.

Hermes for the Le Mans 24 Hour race.
A selection of 4 'new old stock' ties produced by Hermes for the 24 Hour of Le Mans race, wrapped in their original packaging and never worn.
(4)
€800 - 1,200

327

328

326†
A pioneer aviator bust by J.Martel,
signed to the reverse, cast bronze, believed to depict Roland Garros, 30cm high, mounted on wooden base.

Buste d'aviateur pionnier par Jan Martel signé sur le revers, moulé en bronze, censé représenter Roland Garros, hauteur 30 cm, monté sur un socle en bois.
€1,200 - 1,800

327†
Émile Joseph Nestor Carlier, Français (1849-1927), 'En vol'
bronze signé, très détaillé, d'une allégorie du vol représentant un homme ailé porté par un monoplan type Blériot, les nuages peuplés de figures de chérubins soufflant le vent, patine brun foncé, monté sur un socle en marbre Verde Antico, hauteur totale 43,5 cm.

Émile Joseph Nestor Carlier, French (1849-1927); 'Flight',
signed, highly detailed and fine bronze model depicting an allegory of Flight with a winged man standing on an Bleriot type monoplane, the clouds modelled with cherubs' faces blowing the wind, dark brown patination, on a Verde Antico marble plinth, 43.5cm high overall.
€2,000 - 2,500

Émile Joseph Nestor Carlier, né à Cambrai en 1849 et mort à Paris en 1927. Après des études artistiques locales, il fut admis à l'Ecole des Beaux-Arts de Paris où il fut l'élève de Jouffroy, Cavelier et Chapu et débuta sa carrière en 1874. Auteur de figures allégoriques telles que ce bronze ainsi que de portraits en buste et de sculptures animalières. Il est connu pour son groupe allégorique 'L'Histoire Naturelle' qui décore la façade de la Sorbonne. Au cours de sa carrière, Carlier reçut de nombreuses distinctions et médailles pour ses œuvres et fut Officier de la Légion d'honneur.

Émile Joseph Nestor Carlier, born in Cambrai in 1849 and died in Paris 1927. He studied at local art schools and moved to Paris where he was a pupil of Jouffroy, Cavelier and Chapu at the Ecole des Beaux Arts and debuted in 1874. He produced allegorical figures like this lot as well as portrait busts and some animalier sculpture. He is most well known for his allegorical group 'L'Histoire Naturelle', which decorates the facade of the Sorbonne. During his lifetime Carlier received many honours and medals for his work and held the rank of Officier in the Legion of Honour.

328†
Hispano-Suiza : Cigogne de bureau, par Frédérick Bazin, circa 1920,
signée 'F.Bazin' sur la base, bronze nickelé représentant une cigogne en vol au-dessus d'une formation de nuages stylisés, longueur 21 cm, montée sur un socle en marbre noir.

A Hispano-Suiza Flying Stork deskpiece, by Frederick Bazin, circa 1920,
signed 'F.Bazin' to base, nickel-plated bronze, depicting stork in flight above a stylized cloud formation, 21cm long, mounted on a black marble base.
€3,000 - 4,000

329

329
Train de quatre roues à rayons Borrani convenant à une Aston Martin DBR2, origine Italienne,
numéro du type 16x5K RW 3362, chaussées de pneus Dunlop Racing 5.00 – 16.

A set of four Borrani spoked wire wheels to suit Aston Martin DBR2, Italian,
type number 16x5K RW 3362, fitted with Dunlop Racing 5.00 - 16 tyres.
(4)
€2,500 - 3,500

According to information supplied by Ruote Borrani Milano the RW3362 was made for the Aston Martin DBR2.

330
Pompe à essence Themis modèle JB1 à bouteilles à niveau visible, origine française, années 1930
avec plaque en laiton numérotée 10330 et datée du 28-04-39, peinte en jaune et marron avec pièces polies, cadran mesureur jusqu'à 100 litres et deux réservoirs en verre, sans tuyau ni bec.

A Themis model JB1 visable petrolpump, French, 1930s,
with brass plaque numbered 10330 and dated 28-04-1939, finished in yellow and maroon, with polished brightwork, 100 Litre delivery dial and twin glass reservoirs, lacking hose and nozzle.
€4,000 - 5,000

La pompe Themis modèle JB1 apparut en 1932. Elle était équipée d'un moteur électrique pour pomper l'essence dans les bouteilles d'où elle s'écoulait par gravité par un tuyau de caoutchouc.

The Themis model JB1 pump first appeared in 1932. It used an electric motor to pump the fuel into the measuring cylinders, which were then gravity fed to the tap nozzle via a hose.

331
Pompe à essence Satam modèle MO4 à bouteilles à niveau visible, origine française, années 1930
numérotée 23974, peinte en jaune et noir avec cadran mesureur 50 litres et deux bouteilles en verre, avec couvercle et support de globe, sans tuyau ni bec.

A Satam model MO4 visable petrolpump, French, 1930s,
numbered 23974, finished in yellow and black, with 50 litre delivery dial and twin glass reservoirs, with lid and globe mounting point, lacking hose and nozzle.
€4,000 - 5,000

332
Pompe à essence CEX "Automatic" modèle R11 à bouteilles à niveau visible, origine française, années 1930
numérotée 28811, peinte en jaune et noir avec cadran mesureur 100 litres et deux bouteilles en verre, équipée du tuyau et du bec, sans couvercle ni support de globe.

A CEX 'Automatic' model R11 visable petrolpump, French, 1930s,
numbered 28811, finished in yellow and black, with 100 litre delivery dial and twin glass reservoirs, fitted with hose and nozzle, lacking lid and globe mounting point.
€4,000 - 5,000

The CEX R11 petrolpump was first introduced to French motorists in 1934, the vendor believes this example dates from 1947.

333
Pompe distributrice mobile "bowser" Scapi Allweiler modèle n° 3, origine belge, années 1930
peinte aux couleurs BP jaune et vert, réservoir à carburant monté sur un chariot à deux roues, avec pompe manuelle Scapi, équipée de deux bouteilles en verre, d'un cadran mesureur 50 litres, d'un tuyau et d'un bec.

A Scapi Allweiler model number 3 mobile fuel bowser, Belgian, 1930s,
finished in BP colours yellow and green, the box fuel tank on two wheeled cart, mounted with Scapi hand-cranked pump fitted with two glass reservoirs, 50 litre delivery dial, hose and nozzle.
€2,000 - 3,000

334
Chariot distributeur d'essence Satam-Japy, origine française, années 1930,
numéro 46135, peint en vert et jaune, le « char romain » à déplacement manuel équipé d'une pompe Japy n° 3, d'un cadran mesureur, de deux bouteilles de 5 litres en verre, d'un tuyau et d'un bec.

A Satam - Japy petrol drum cart, French, 1930s,
also known as a 'Roman Chariot', number 46135, finished in green and yellow, the hand cart fitted with Japy No 3 pump, delivery dial, twin 5 Litre glass reservoirs, hose and nozzle.
€2,000 - 3,000

335
Grand bidon mesureur d'essence en cuivre, années 1920,
la partie verticale équipée d'un entonnoir à grande ouverture et d'un regard mesureur au goulot, bonde de sortie étanche de sécurité, l'ensemble monté dans une cage de protection inviolable en métal peint en noir.

A large copper fuel measuring can, 1920s,
the upright vessel fitted with wide mouthed funnel and measuring window in neck, secure sealed outlet bung, all mounted inside a tamper-proof black painted metal cage.
€400 - 600

336 - 400
No lots

330

331

332

333

334

335

70
90
110
50
130
30
150
10
38006
SMITHS

Motos

Jeudi 7 février 2013
1.30pm
Lot 401 - 498

La Collection Lesellier

Les 54 lots qui suivent constituent la collection du regretté Claude Lesellier, propriétaire de garage et passionné de motos, collection qu'il a constituée au cours des quinze dernières années. La passion de Claude pour la chose mécanique a commencé pendant la guerre quand il avait 11 ou 12 ans. Il vendait des cigarettes et des spécialités locales (cidre et calvados !) aux soldats américains qui l'emmenèrent faire un tour à bord d'un de leurs tanks !

À l'âge de 14 ans, il utilisait la Terrot 125 de son père pour rendre visite à ses amis – sans permission bien entendu ! Une nuit le moteur tomba en panne et il fut obligé de pousser la Terrot jusqu'à la maison. La chance voulut que son père – conducteur de locomotive – fût de service cette nuit-là si bien que Claude put démonter le moteur et réparer avant le retour de son père. Cette première expérience de la mécanique allait bien lui servir plus tard.

Par la suite, Claude fut fasciné par « Le Cadre Noir », un club motocycliste informel de Flers dont les exploits étaient souvent rapportés par la presse locale. Il partit ensuite au service militaire en Allemagne et en Algérie avant de revenir chez lui à l'âge de 22 ans et de se marier. À l'époque, Claude possédait une Norton sur laquelle il emmenait son épouse quand ils allaient voir ses parents à Colombelles.

À la naissance de leur premier fils, en 1959, Claude acheta une voiture Salmson et arrêta la pratique de la moto. Il travailla pour plusieurs sociétés comme directeur commercial et posséda des automobiles de qualité : Citroën DS, Citroën SM, etc. Puis il finit par travailler dans une concession Volkswagen avant de fonder son propre garage en 1975 en prenant les panneaux de Rover, BMW et SEAT selon le moment.

Bien qu'il n'ait plus possédé de motos pendant plus de 40 ans, Claude Lesellier n'avait pas perdu son enthousiasme et, l'âge de la retraite approchant, il commença à rassembler la collection proposée ici. À l'évidence, il appréciait les Terrot , marque avec laquelle, encore adolescent, il avait commencé à rouler, car la collection n'en comporte pas moins de onze. Avec d'autres machines françaises, cette collection éclectique comprend des motos anglaises, allemandes et américaines allant des années 1910 à nos jours. Parmi les machines le plus intéressantes, citons les Magnat Debon 750 cm3 VMA v-twin 1935 (Lot 405); Terrot 500 cm3 RGST (1950 Lot 408); Terrot 350 cm3 JSS 1945 (Lot 410); Rhonyx 500 cm3 GX 1929 (Lot 404); Dollar 500 cm3 S3 1930 (Lot 407); Automoto 500 cm3 AL11 Supersport 1927 (Lot 406); Magnat Debon 250 cm3 circa 1921 (Lot 401); Harley-Davidson 1 000 cm3 Model F Side-Car (circa 1917 Lot 403); Indian 1 000 cm3 Powerplus 1916 (Lot 402); Stylson 350 cm3 RH 1930 (Lot 448); et une Arbinet 350 cm3 BSSC (1931 Lot 447).

The following 54 Lots form the collection belonging to the late Claude Lesellier, a garage-owning enthusiast from Normandy, who assembled it over the last 15 years. Claude's passion for all things mechanical began during wartime when he was only 11-12 years old; he sold cigarettes and local specialities (cider, Calvados) to American soldiers and was given a ride on one of their tanks!

When he was 14, he used to take his father's Terrot 125 to visit friends - without permission, needless to say. One night the engine stopped so he had to push the Terrot back home. As luck would have it, his father – a railway locomotive driver – was working that night so Claude was able to dismantle the engine and fix the problem before he returned. This early experience of working as a mechanic would stand him in good stead in later life.

Later in his teens Claude was an admirer of 'Le Cadre Noir', an informal motorcycle club in Flers whose exploits were frequently written up in the local press. He then joined the Army, seeing service in Germany and Algeria, before returning home at the age of 22 to get married. At this time Claude owned a Norton, which he and his new wife used to visit his parents' home in Colombelles.

When the Leselliers' first child was born, in 1959, Claude bought a Salmson car and his involvement with motorcycling was brought to a close. He worked for many companies as a sales manager and always owned cars of quality: Citroën DS, Citroën SM, etc. Eventually, he ended up working for a Volkswagen dealership before founding his own garage business in 1975, holding agencies for Rover, BMW and SEAT at different times.

Although he had not owned a motorcycle for some 40-plus years, Claude Lesellier had not lost his enthusiasm for them and with retirement looming, began some 15 years ago to assemble the collection offered here. He obviously was very fond of Terrot, this being the make of motorcycle that he had first ridden as a teenager, and there are no fewer than 11 in the collection. As well as other French makes, this eclectic mix includes British, German and American motorcycles dating from the early Vintage era to the modern day. Highlights include a 1935 Magnat Debon 750cc VMA v-twin (Lot 405); 1950 Terrot 500cc RGST (Lot 408); 1945 Terrot 350cc JSS (Lot 410); 1929 Rhonyx 500cc GX (Lot 404); 1930 Dollar 500cc S3 (Lot 407); 1927 Automoto 500cc AL11 Supersport (Lot 406); circa 1921 Magnat Debon 250cc (Lot 401); circa 1917 Harley-Davidson 1,000cc Model F Motorcycle Combination (Lot 403); 1916 Indian 1,000cc Powerplus (Lot 402); 1930 Stylson 350cc RH (Lot 448); and a 1931 Arbinet 350cc BSSC (Lot 447).

401
Magnat-Debon
Motocyclette 3 HP ¼ 1914

Moteur n° 2410

Fabricant de bicyclettes situé à Grenoble, la firme Magnat-Debon aborda le motocycle en 1902 en montant des moteurs de Dion-Bouton, Dufaux puis l'excellent Zedel. En 1908, le modèle Magnat-Debon caractéristique – moteur à cylindre incliné monté dans un cadre simple berceau interrompu et magnéto à l'arrière – a déjà été amplement essayé en course.

À partir de 1910, la société Zedel développa des moteurs à soupapes en tête et culasse fixe que Magnat-Debon adopta après des essais prolongés sur sa gamme 1914 en même temps qu'un nouveau réservoir (essence et huile) cylindrique. Le moteur de 197 cm3 était doté de soupapes logées dans des chapelles en bronze séparées et placées du côté droit, d'un allumage par magnéto haute tension et d'un graissage semi automatique à dépression. Le cadre est un simple berceau avec un pédalier et une transmission par courroie et le réservoir 'entre tubes' tenu par des pattes et des tampons porte un minimum de commandes. Une intéressante fourche télescopique primitive complète une machine vendue 1 325 francs et saluée par la presse.

La Magnat-Debon proposée ici est un exemple de ces motos françaises à la pointe du progrès technique dont la carrière commerciale fut brisée par la Grande Guerre d'où son caractère rare et son intérêt pour les collectionneurs. Superbement restaurée, elle appartient au passé de la marque alors autonome et inventive. Éligible dans les meilleures manifestations, elle ne peut que retenir l'attention des connaisseurs. On notera qu'au moment de la rédaction du catalogue, le numéro de cadre est impossible à lire avec précision : '9572' ou '9512'.
€5,500 - 6,500

Already an important French bicycle maker based in Grenoble, Bicyclettes Magnat-Debon diversified into powered two-wheelers in 1902 using Dufaux, De Dion and the high-quality Zedel engines. By 1908, Zedel's distinctive design of an inclined engine with rear-mounted magneto, mounted by Magnat-Debon in a single-loop frame, was being extensively tested in competition.

From 1910, the Zedel company was developing advanced overhead-valve, fixed-head motors and, following extensive trials, Magnat-Debon listed these for their 1914 range together with a new and distinctive cylindrical petrol and oil tank. The 197cc engine had the pushrod-operated valves set in individual bronze caps and both inlet and exhaust ports were on the right-hand side with ignition by high-tension magneto and suction lubrication. The frame was a simple cradle with pedal-gear and belt-drive fittings built in, with the tank mounted between the top-tubes by straps and buffers with a minimum of tank-top controls. An early form of telescopic front fork completed the machine, which sold at 1,325 francs and was immediately hailed by the press.

The Magnat-Debon offered here is an example of the cutting-edge of French two-wheel technology, cut short by the Great War period, making it not only a rarity but a highly desirable one. Beautifully restored, it is a Magnat-Debon from the company's early period, eligible for the best events and not to be missed. Please note that at time of cataloguing it was not possible to discern the frame number, which could either read '9572' or '9512'.

402
Indian 7ch Powerplus 1917

Immatriculation n° 5479 RY 61
Moteur n° 87J948

L'intensité de la concurrence entre les grands constructeurs de motos américains dans les premières décennies du 20e siècle fut un facteur d'accélération du progrès technique. Dans le cas d'Indian, la nécessité de rester devant ses rivaux Excelsior et Harley-Davidson déclencha l'introduction de la machine de course V-twin à huit soupapes en 1911, puis en 1916, de la nouvelle V-twin 1 000 cm3 à soupapes latérales - la Powerplus – qui vint remplacer la semi-culbutée (admission au-dessus de l'échappement) de production. Le développement de la Powerplus avait été lancé après la défaite d'Indian par Harley-Davidson dans la course de 480 km de Venice au printemps 1915, l'ingénieur en chef Charles Gustafson suggérant qu'un moteur latéral bien conçu suffirait à battre les Harley. L'architecture du V-twin ouvert à 42 degrés semi-culbuté existant conçu par Oscar Hedstrom fut donc conservée, mais avec des soupapes latérales et un emploi plus étendu de roulements à rouleaux. L'intuition de Gustafson se révéla bonne, le nouveau 61 ci (1000 cm3) se révélant dès le début plus puissant que son prédécesseur, ce qui valut son appellation « Powerplus ».

Dans le cadre du programme d'essais précédant le lancement, le pilote d'usine Erwin « Canonball » Baker mena un modèle de présérie de Vancouver au Canada jusqu'à Tijuana au Mexique lors de ce qui fut appelé « les Trois Drapeaux » en août 1915, une randonnée de 2 630 km effectuée en 3 jours 9 heures et 15 minutes, record battu et démonstration éclatante de la vitesse et de l'endurance du nouveau type. Superbement restaurée, cette Powerplus se caractérise par son phare à acétylène auto-générateur, son compteur Stewart et son avertisseur Handphone de l'Automobile Supply MGF Company. La machine est proposée avec ses documents d'achat, sa carte grise française de collection et divers clichés pris avant sa restauration. On notera que le numéro de moteur porté sur la carte grise est incorrect.
€20,000 - 25,000

Competition between the major American motorcycle manufacturers was fierce in the 20th Century's opening decades, a factor that greatly accelerated technological development. In Indian's case, the need to stay ahead of rivals Excelsior and Harley-Davidson prompted the introduction of an eight-valve v-twin racer in 1911, and then in 1916 a new 1,000cc 'flat head' (sidevalve) v-twin - the Powerplus - was introduced to replace the production 'F-head' (inlet over exhaust) type. Development of the Powerplus had been initiated after Harley-Davidson trounced Indian in the 300-mile Venice road race in the spring of 1915, chief designer Charles Gustafson suggesting that a well-designed sidevalve ought to prove good enough to beat the Harleys. The 42-degree v-twin configuration of the existing Oscar Hedstrom-designed F-head engine was retained, though with side valves and increased use of roller bearings. Gustafson's intuition did indeed prove correct, the new 61ci (1,000cc) twin proving more powerful than its predecessor right from the start, hence the 'Powerplus' name.

As part of the testing programme prior to Powerplus introduction, works rider Erwin 'Cannonball' Baker rode a pre-production model from Vancouver, Canada to Tijuana, Mexico - an event known as the 'Three Flags' - in August 1915, travelling 1,655 miles in 3 days, 9 hours and 15 minutes, breaking the existing record and emphatically demonstrating the new design's speed and durability. Beautifully restored, this Powerplus features a combined acetylene headlamp/generator, Stewart km/h speedometer and a 'Handphone' (klaxon horn) by The Automobile Supply MFG Company. The machine is offered with documents relating to its purchase, French Carte Grise de collection and various photographs taken prior to the restoration. It should be noted that the engine number is incorrectly recorded on the Carte Grise.

403
Harley-Davidson 1000 Model F Side-car c.1917

Immatriculation n° 2943 SY 61

L'année 1909 fut marquée par l'apparition de la première V-twin de Harley-Davidson, mais il fallut attendre l'adoption de la soupape d'admission commandée en 1911 (au lieu de la soupape automatique reprise de la monocylindre) pour que la production décolle. Surnommée « pocket valve » (soupape en chapelle), ce moteur semi-culbuté - produit en versions 1000 et 1200 cm3 – allait être fabriqué pendant vingt ans. Le nécessité d'exploiter mieux les caractéristiques de couple du moteur, notamment pour l'utilisation en side-car, mena à l'introduction d'un moyeu arrière à deux rapports en 1914 date à laquelle une transmission secondaire à chaîne et un véritable embrayage avaient été adoptés. Plus tard dans l'année, une boîte de vitesses conventionnelle à trois rapports et kick de démarrage fut introduite sur la version haut de gamme de la twin qui, dotée d'un circuit électrique complet fut désignée au catalogue Model J. Attelée à un superbe side-car style baignoire, cette Harley-Davidson V-twin restaurée est un exemple de la Model F à trois vitesses et magnéto qui valait neuve 30 dollars de moins que la Model J.

Jusqu'à 1970, les Harley-Davidson ne portaient qu'un numéro de moteur (les cadres n'étaient pas numérotés), mais le demi-carter gauche de cette machine ayant été remplacé par une pièce sans numéro frappé, celui-ci a été perdu. Parmi ses caractéristiques, citons un phare Birma et une sirène « avertisseuse » E A Laboratories Inc. La machine est offerte avec une copie du catalogue, le reçu de paiement (en daté de décembre 1999), de sa carte grise française normale et d'une copie de l'ancienne carte grise.
€16,000 - 20,000

The year 1909 marked the appearance of Harley-Davidson's first v-twin, though it was not until the adoption of mechanically operated inlet valves in 1911 (replacing the 'atmospheric' type inherited from the single) that production really took off. Known by the soubriquet 'pocket valve', this inlet-over-exhaust engine - built in 61 and 74cu in capacities - would remain in production for the next 20 years. The need to make better use of the engine's power characteristics, particularly for sidecar pulling, prompted the introduction of a two-speed rear hub for 1914, by which time chain drive and a proper clutch had been adopted. Later that same year a conventional, three-speed, sliding-gear transmission with 'step starter' was introduced on the top-of-the-range version of the twin which, with full electrical equipment, was listed from now on as the Model J.

Attached to a fabulous, bathtub-style sidecar, the restored Harley-Davidson v-twin offered here is an example of the three-speed, magneto-equipped Model F, which when new was priced at $30 less than the Model J. Up to 1970, Harley-Davidsons had engine numbers only (frames were not numbered in period) but this one's left-side crankcase has been replaced with an unstamped part and thus the number has been lost. Noteworthy features include a Birma headlamp and an E A Laboratories Inc 'Warning Signal' horn. The machine is offered with copy brochure, purchase receipt (dated December 1999), French Carte Grise normale and copy old CG.

404
Rhony'X 499 cm3 Type GX OHC 1929

Immatriculation n° 4260 VH 61
Moteur n° 15018

Les Ets Rhony'X de Lyon, une des innombrables entreprises de construction motocycliste inventives qui fleurirent en France dans les années 1920, produisirent de 1924 à 1932 une gamme incluant à la fois des machines de petite cylindrée pour le marché local et des types plus puissants pour lesquels la firme utilisa des groupes Stainless, J.A.P. et Chaise. Le style et les finitions des Rhony'X étaient très soignés et la marque se forgea une bonne réputation allant bien au-delà de la région lyonnaise.

Un de leurs meilleurs modèles fut la très sportive « 500 », le Type GX. Cette moto rapide d'une cylindrée maximale pour une machine de production en France dut son apparition à l'introduction du « mono » Chaise à arbre à cames en tête et volant extérieur en 1927-1928, un des moteurs très perfectionnés produits à cette époque et à l'avant-garde de la technique. Ce groupe avec sa boîte en bloc convenait bien à la tendance sportive des Rhony'X, mais les ventes demeurèrent limitées en raison de la faiblesse de la production et du prix élevé de la GX. Les survivantes sont donc rares.

Cette Rhony'X Type GX fait partie de la collection depuis 11 ans. Bien restaurée et complète (sauf le carter de chaîne secondaire absent au moment de la rédaction de ce catalogue), elle possède le porte-accessoire et le coffret à outils typiques du modèle ainsi qu'un porte-bidon de réserve Motul et un tan-sad d'époque. Cette moto française, une des plus rapides et des plus puissantes en son temps et une des plus intéressantes du point de vue technique, est une rareté absolue sur le marché de la collection.
€6,000 - 10,000

One of the legion of inventive motorcycle firms to be found in France in the 1920s, Lyon-based Ets. Rhony'X were in production from 1924 until 1932 only, with a range which included both low-capacity machines for a more local market and more powerful models, the company using Stainless, J.A.P. and Chaise power-units throughout their ranges. The company's design and cosmetics were noteworthy and Rhony'x gained a favourable reputation well outside the Lyon area.

One of their finest was the very sporting '500', the Model GX. This fast 500, at the effective top of France's capacity range, was made possible by the introduction of the overhead-camshaft, outside-flywheel monobloc 'single' by Chaise in 1927-28, one of a series of advanced engines produced in this period and in tune with the leading edge of development. This unit, with its built-in gearbox, was ideally suited to the Rhony'x sporting ethos, though sales were inevitably limited by the small production and high price of the GX. Survivors are rare.

This Rhony'x Model GX has been part of the collection for eleven years. It is well-restored and complete (save for the rear chain-guard, not present at the time of cataloguing), and has the rear carrier and tool-boxes characteristic of the model as well as a Motul reserve carrier and a period Tan-sad pillion. One of France's fastest and most powerful machines of the period, as well as one of the most technically interesting, it represents a rare opportunity for the discerning collector.

405
Magnat-Debon 748 cm3 VMA 750 v-twin 1935

Immatriculation n° 5152 VG 61
Cadre n° 198868

Magnat-Debon fut fondée à Lyon en 1906 et son usine de Grenoble fut rachetée avec la société par le célèbre constructeur de Dijon, Terrot, en 1923. Initialement, Terrot s'efforça de conserver à Magnat-Debon son identité propre en conservant son excellente réputation, allant même jusqu'à soutenir des concepts et des types de moteur différents afin de maintenir la distinction entre les deux marques. Terrot bénéficia du réseau commercial de Magnat-Debon et de la fidélité de sa clientèle, tandis que Magnat-Debon respectait la qualité de fabrication de Terrot, ce qui permit aux deux marques de survivre à la crise des années 1930 et de produire jusqu'au début des années 1960.

En janvier 1935, date de fabrication de cette VMA 750, les deux firmes avaient rapproché leurs modèles et cette puissante machine fut commercialisée sous les désignations Terrot VA et Magnat-Debon VMA. V-twin latérale de 70 mm d'alésage et 97 mm de course et boîte à quatre rapports, la VMA était un haut de gamme élégant et compact destiné à une clientèle de passionnés aisés préférant rouler en moto plutôt qu'en automobile.

Cet exemplaire a bénéficié, comme on peut le voir, d'une restauration de grande qualité conformément aux spécifications d'origine dans les finitions noir, rouge et chrome en conservant ses accessoires d'époque comme ces sacoches en tôle et son silencieux en alliage léger coulé revêtu d'un bel écusson. Cette rare et prestigieuse moto française est accompagnée de sa carte grise.
€8,000 - 12,000

Magnat-Debon were founded in Lyon in 1906 and their Grenoble factory was acquired by the famous Terrot concern in Dijon from 1923 onwards. At first Terrot took the trouble to keep Magnat-Debon as a distinctive make with its own identity, retaining its excellent reputation, even to the extent of encouraging different designs and types of engine which maintained the distinction between the two. Terrot benefited from Magnat-Debon's dealer network and faithful clientele while Magnat-Debon followed the well-known Terrot build quality, which meant that both makes survived the depression, finally ceasing production in the early '60s.

By January 1935, when the VMA 750 was made, the two firms were much closer in design, with this powerful machine being marketed as both the Terrot VA and the Magnat-Debon VMA. A side-valve v-twin of 70mm x 97mm bore and stroke with a four-speed gearbox, the VMA was a compact and extremely good-looking, large-capacity range-leader aimed at a wealthy and enthusiastic clientele who preferred to motor-cycle rather than drive a car.

This example has, as can be seen, received a high-quality restoration to the original specification in black, red and chrome, retaining such period-correct items as the metal panniers and the distinctively-badged cast silencer. This rare and prestigious French motorcycle is offered with a Carte-Grise.

406
Automoto 499 cm3 A11 Supersport 1929

Immatriculation n° 8728 SX 61
Cadre n° 51939
Moteur n° 20194

Important fabricant de cycles de qualité, Automoto, comme beaucoup d'autres spécialistes, se tourna vers le motocycle dans les années 1900. Fondée à St Étienne (Loire), la société y demeura jusqu'à son absorption par le groupe Peugeot. Les moteurs choisis pour équiper son importante production avant 1930 provenaient de firmes réputées comme Chaise, Zurcher, J.A..P. et Villiers. Après 1945, la marque Automoto survécut jusque dans les années 1960.

L'excellent travail des Ets Chaise qui produisirent un puissant moteur à arbre à cames en tête comparable à ceux de fabricants britanniques comme Velocette incita les meilleurs constructeurs indépendants français à construire des motos susceptibles de recevoir ce groupe d'avant-garde. Le modèle Automoto haut de gamme en 1928 fut l'A11, machine rapide dotée d'origine d'un équipement de haut niveau dont un éclairage électrique et un tableau de bord sur le sommet du réservoir. Ce modèle, une réussite sur tous les points, acquit, comme la plupart des produits Automoto, une réputation de puissance, de stabilité, de comportement sain et, détail important, de bon freinage.

L'A11 proposée ici a bénéficié d'une restauration soignée digne d'une machine intacte et d'origine, donc complète et dotée de ses équipements d'époque dont un éclairage Marchal, deux échappements avec silencieux marqués Automoto, trois instruments Jaeger français (5 262 km au compteur), une béquille centrale à levier et la plaque originale du fournisseur rémois. Moyennant l'indispensable révision et le contrôle des éléments de sécurité que réclame toute moto de collection, cette superbe machine de sport française des années 1920 ne pourra que satisfaire son heureux propriétaire. Elle est proposée avec sa carte grise française.
€10,000 - 15,000

Automoto was a considerable maker of good-quality bicycles who, as was normal in the 1900s, turned to motorcycles. Founded in St, Etienne, Loire, France, the company remained there until ultimately being absorbed into the Peugeot concern. Motive power for their extensive production of motorcycles before 1930 came from such respected firms as Chaise, Zurcher, J.A.P. and Villiers, and post-war, the Automoto name continued until the 1960s.

The excellent work of Ets. Chaise in producing a powerful, overhead-camshaft engine unit, comparable to those from English makers such as Velocette, motivated the best of French independent motorcycle makers to build machines to suit this innovative power-unit. The Automoto design at the head of their 1928 range was the A11, a fast machine with a high level of equipment as standard, including electric lighting and tank-top instrumentation. The model was a success in all respects, gaining, as did most Automoto products, a reputation for power, stability, good handling and, importantly, good brakes.

The A11 offered here is a very careful restoration of an intact and original machine and is thus complete with its correct set of original equipment including the Marchal lighting set, correct twin exhausts with Automoto-branded silencers, three French Jaeger instruments (5,262km recorded), a lever-operated centre-stand and the original Reims supplier's plaque. Requiring the usual re-commissioning and safety checks, this fine example of a French '20s sports machine should give much pleasure to its new owner. The machine is offered with French Carte Grise.

407
Dollar 500 cm3 1930

Immatriculation n° 4261 VH 61
Cadre n° 5693

Au début des années 1920, la firme de Delachenal située à Charenton, constructeur de bicyclettes sous la marque « Omnium et Spencer », se diversifia dans la production de motos. Au lendemain de la Grande Guerre l'Europe était alors fascinée par tout ce qui venait d'Amérique, ce qui incita Delachenal à choisir le mot « Dollar » pour la nouvelle marque et une tête de chef indien comme emblème. La production démarra avec une quatre-temps de 125 cm3 et la petite Dollar se forgea vite une réputation de vitesse et d'endurance en récoltant de nombreuses victoires en course et en battant plusieurs records. Des types de 175 et 250 cm3 suivirent et le succès de la firme obligea celle-ci à se transférer dans une nouvelle usine à Joinville-le-Pont. À l'époque des moteurs de provenance extérieure – Moser, MAG, JAP et Chaise – furent installés, ces derniers étant conçus par Maurice Chaise, ancien ingénieur en chef de Gnome et Rhône. Les motos de sport Dollar reçurent le bloc-moteur à arbre à cames en tête de Chaise à partir de 1928 et la firme introduisit des cadres en tôle emboutie sur certains modèles. La marque innova en adoptant parfois la transmission par arbre et la suspension arrière et, au début des années 1930, la gamme Dollar comprit un type 750cm3 à quatre cylindres. Malheureusement, la production ne reprit pas après la Seconde Guerre mondiale.

Cette 350 Dollar restaurée est dotée du bloc-moteur Chaise à un ACT. Une des plus belles machines de la collection, elle est proposée avec sa carte grise française de collection.
€5,000 - 6,000

In the early 1920s, the Charenton-based firm of Delachanal, manufacturers of bicycles under the 'Omnium & Spencer' name, diversified into motorcycle production. Europe had developed a fascination for all things American in the aftermath of WWI, prompting Delachanal to choose the name 'Dollar' for the new marque and adopt an Indian Chief's head as its emblem. Production began with a 125cc four-stroke and the little Dollar quickly established a reputation for both durability and speed, achieving numerous race victories and setting a number of records. 175cc and 250cc models followed and the firm's success forced its relocation to a new factory at Joinville-le-Point. Proprietary engines from Moser, MAG, JAP and Chaise were used at this time, the latter being the creation of Maurice Chaise, formerly chief engineer at Gnome & Rhône. Dollar's sports bikes used Chaise's new unitary construction, overhead-camshaft engines from 1928 and the firm introduced pressed-steel frames on some of its models. Shaft-drive and rear suspension were other innovative features adopted, and by the early 1930s the Dollar range included a four-cylinder 750cc model. Sadly, production did not resume after WW2.

This restored 350cc Dollar has the Chaise unitary construction overhead-cam engine. One of the most magnificent in the collection, the machine is offered with French Carte Grise de collection.

408
Terrot 499 cm3 Type RGST Grand Sport 1950

Immatriculation n° 4270 VH 61
Cadre n° 317489
Moteur n° 309705

La première machine de ce qui allait former la série RG des types sport à culbuteurs de 500 cm3 fut introduite en 1932 sous la forme de la RSS issue de la RL « latérale » de 1931. Dévoilée en octobre 1931, la RL ne respecta pas la mode de l'adoption de la boîte en bloc avec le moteur suivie par d'autres constructeurs français comme Peugeot, en conservant la boîte séparée tout en l'intégrant au carter (pensez à la meilleure AJS/Matchless Model 14/G2 de 1958). En 1937, la RSS fit place à la SRES avec distribution enfermée et culasse à simple échappement suivie à la fin de la guerre par la RCMA, type commandé par les autorités gouvernementales. Lorsque la RGSE civile apparut en 1946, elle ressemblait beaucoup à sa devancière à l'exception de l'incorporation des tubes enfermant les tiges de culbuteurs dans le cylindre. Un des dernières grosses motos à quatre temps de Terrot, la RGST « Grand Sport » qui lui succéda en 1948 se distinguait par la combinaison d'une fourche avant télescopique et d'une suspension arrière à plongeurs, solutions caractéristiques des machines de l'immédiat après-guerre. Pesant 190 kg, la RGST atteignait 125 km/h environ. Une variante à suspension arrière oscillante, la RGSO, apparut en 1955. La production cessa en 1957.

Ancienne restauration, cette Terrot RGST est équipée d'une selle pilote Merat et d'un tan-sad Dunlop « Drilistic ». Sa carte grise française est normale.
€4,500 - 6,500

The first of what would become the RG series of 500cc overhead-valve sports models was introduced in 1932 as the RSS, which was based on the sidevalve RL of 1931. First seen in October 1930, the RL eschewed the trend towards unitary construction of the engine/gearbox followed by other French manufacturers such as Peugeot, keeping the 'box separate but enclosing it within the crankcase casting (think 1958 AJS/Matchless Model 14/G2, only better). In 1937 the RSS was replaced by the SRES, with enclosed valve gear and single-port 'head, which was followed towards the war's end by the RCMA, a model ordered by the State authorities. When the civilian RGSE emerged in 1946, it looked pretty much like its immediate forebear apart from the incorporation of the pushrod tubes within the cylinder barrel casting. One of Terrot's last large four-stroke models, the successor RGST 'Grand Sport' was introduced in late 1948 featuring the combination of a telescopic front fork and plunger rear suspension that characterised machines of the immediately post-WW2 period. Weighing 190kg (418lb), the RGST had a top speed of around 125km/h (78mph). A version with swinging-arm rear suspension – the RGSO – was introduced in 1955. Production ceased in 1957.

An older restoration, this Terrot RGST is fitted with special Merat rider's and Dunlop 'Drilistic' pillion saddles. The machine is offered with French Carte Grise normale.

409
Terrot 250 cm3 Type OSSG c.1936

Immatriculation n° 9518 SM 61
Cadre n° 212993
Moteur n° 118863

La série des types sport 250 cm3 à soupapes en tête OSS de Terrot fut introduite pour 1930 sous la forme de la OSSE. Malheureusement, cette arrivée coïncida avec le « krach » de Wall Street qui déclencha une crise économique mondiale et une diminution corrélative de la demande en faveur de motos légères très perfectionnées. Néanmoins, ce type et ses dérivés restèrent au catalogue jusqu'en 1940. Parmi les développements introduits en cours de production, citons des cotes moteurs modifiées pour 1934, une boîte à quatre vitesses pour 1936 et un boîtier de culbuteurs redessinés pour 1938 sur le type OSSP révisé. Les dernières versions pesaient 113 kg et leur vitesse maximale était de 105 km/h.

Produit d'une belle et ancienne restauration, cette OSSG possède un combiné compteur/montre ED intégré au réservoir. On notera le bouchon de remplissage non blocable qui devra être revu et l'absence de batterie. La machine est proposée avec son certificat de vente de 1996, sa carte grise normale et une copie de l'ancienne carte grise.
€4,000 - 6,000

Terrot's OSS series of 250cc overhead-valve sports models was first introduced for 1930 as the OSSE. Unfortunately, its arrival coincided with the infamous 'Wall Street Crash', which triggered a worldwide economic downturn and corresponding reduction in demand for such well-specified lightweights. Nevertheless, the model and its derivatives would remain a fixture of the range until 1940. Notable developments along the way included shorter-stroke engine dimensions for 1934; a four-speed gearbox for 1936; and a redesigned rocker box for 1938 on the revamped OSSP. Later versions weighed 113kg (249lb) and had a top speed of 105km/h (65mph).

A beautiful older restoration, this OSSG features an ED combined speedometer/clock set into the tank top. It should be noted that the filler cap is loose and requires attention, and that there is no battery fitted. The machine is offered with purchase receipt (1996), French Carte Grise normale and copy old CG.

410
Terrot 346 cm3 Type JSS c.1940

Immatriculation n° 6454 VG 61
Cadre n° 256058
Moteur n° 218479

La Terrot Type JSS introduite en 1938 fut produite jusqu'en 1940 sans être relancée après la guerre. Probablement livrée à un détaillant en 1940, cet exemplaire ne fut immatriculé qu'en janvier 1945, date à laquelle la guerre n'était pas terminée alors que le territoire français était presque entièrement libéré. Propulsée par un moteur de 346 cm3 à soupapes en tête entraînant une boîte séparée, la JSS pesait 125 kg à sec et offrait une vitesse de pointe revendiquée de 120 km/h environ. Anciennement restauré , cet exemplaire est équipé d'une selle Dunlop « Drilastic », mais dépourvu de ses insignes de réservoir et de sa batterie. Cette moto est offerte avec un certificat de vente de 1998, de la correspondance, sa carte grise française normale et une copie de son ancienne carte grise.
€3,000 - 4,000

The Type JSS was introduced in 1938 and built until 1940 but did not resume production when hostilities ceased. Probably delivered to a dealership in 1940, this example was not first registered until January 1945, at which time the war was still in progress, though by then almost all of France had been liberated. Powered by a 346cc overhead-valve engine driving via a separate four-speed gearbox, the JSS weighed 125kg (275lb) dry and had a claimed top speed of around 120km/h (75mph). An older restoration, this example is fitted with a Dunlop 'Drilastic' saddle but is missing its tank badges and battery. The machine is offered with purchase receipt (1998), correspondence, French Carte Grise normale and copy old CG.

411
Terrot 246 cm3 Type PU 1934

Immatriculation n° 5544 SM 61
Cadre n° 159232
Moteur n° 122630

Le début des années 1930 connut une très grave crise économique qui obligea tous les constructeurs de motos à proposer dans leur gamme une série de modèles utilitaires bon marché. Heureusement, Terrot qui offrait déjà un beau catalogue de motos légères à moteur deux temps avait ajouté dès 1928 une monocylindre latérale de 250 cm3, la Type O. à la fin de 1932, la série O fit place à une quatre-temps légère encore moins chère, la PU, produite au début avec un moteur de 225 cm3 et, à partir de l'été 1933 avec un 246 cm3. La production dura jusqu'en 1940, époque où fut proposée une version mieux équipée parallèlement au modèle de base. Produit d'une très belle restauration ancienne, cette charmante Terrot PU est accompagnée d'un dossier de correspondances, du certificat de vente (1983) et d'une carte grise française de collection.
€3,000 - 4,000

The early 1930s was a time of severe economic depression and to suit these hard times every motorcycle manufacturer had to have a selection of 'utility' models in the range. Fortunately, Terrot already offered an extensive range of two-stroke lightweights and in 1928 had added a 250cc sidevalve single to the line-up: the Model O. At the end of 1932 the O Series was replaced by a new, even cheaper four-stroke lightweight: the PU, built initially with a 225cc engine and from the summer of 1933 with one of 246cc. Production continued until 1940, by which time there was a better-equipped 'luxury' version in the range alongside the standard model. A very pretty older restoration, this charming Terrot Model PU is offered with assorted correspondence, purchase receipt (1983) and French Carte Grise de collection.

412
Terrot 247 cm3 Type FT Tourisme 1928

Immatriculation n° 330 VH 61
Cadre n° 68273

En 1925, Terrot lança la Type F, une moto légère dotée d'un moteur monocylindre deux temps de 247 cm3 de sa propre conception taxé pour 3 CV. La Type F fut proposée au début sous deux formes : la Tourisme à deux vitesses et à courroie et la Sport-luxe plus lourde et plus chère avec boîte à trois rapports et chaîne secondaire. Des modèles dérivés de la Type F furent proposés dans les années 1930. Cette Type FT Tourisme de belle présentation anciennement restaurée, équipée d'un phare Luxor et d'un générateur d'acétylène et proposée avec sa carte grise française de collection, est accompagnée de son coffret à outils d'origine (démonté pour réparer le cuir). On notera que le numéro d'immatriculation illustré ici est un ancien numéro émis en 1999.
€4,200 - 4,800

In 1925 Terrot introduced the Type F, a lightweight model powered by a 247cc single-cylinder two-stroke engine of its own design, which was rated at 3CV for taxation purposes. The Type F was initially offered in two versions: the two-speed, belt-driven Tourisme and the slightly heavier and more expensive Sport-luxe, which came with a three-speed gearbox and all-chain drive. Developments of the Type F continued to be offered well into the 1930s. A nicely presented older restoration, this Model FT Tourisme is equipped with a Luxor headlamp and acetylene generator. The machine is offered with French Carte Grise de collection and comes with the correct original toolbox (removed for repair to the leather). It should be noted that the registration number illustrated is an old one issued in 1999.

413
Magnat-Debon 247 cm3 MOS Sport 1928

Immatriculation n° 7758 RB 69
Cadre n° 80600
Moteur n°102246

La firme Magnat-Debon (usine à Grenoble), un des plus anciens constructeurs de motocycles français, fusionna en 1923 avec Terrot de Dijon. À la fin des années 1920, les deux marques rapprochèrent davantage leurs produits et le nom de Magnat-Debon fut appliqué à des motos qui étaient en fait des Terrot.Les deux firmes étaient présentes sur le segment des « 250 latérales sport » populaires par la Terrot OS (Type O Sport) et la Magnar-Debon MOS quasi identique, deux modèles à l'équipement allégé et au moteur légèrement poussé, très bien construits et d'aspect élégant, bénéficiant de la réputation de solidité et d'économie des deux marques. Cet exemplaire de MOS se présente en excellent état et doté d'importants accessoires signés Magnat-Debon ainsi que d'une dynamo entraînée par courroie alimentant un équipement d'éclairage électrique rare à l'époque.
€4,000 - 5,000

Magnat-Debon of Grenoble, one of the oldest two-wheeler makers in France, were, by 1923, part of the Terrot concern. In the late 1920s the companies converged, with the Magnat-Debon name being used on what were, in fact, Terrot designs. Both concerns were represented in the popular '250 side-valve Sports' class by the Terrot OS (Model O Sport) and the quasi-identical Magnat-Debon MOS, both with lighter equipment and a lightly tuned engine, very well-made and good-looking machines with the firm's excellent reputation for durability and economy. This example of the MOS appears to be in excellent condition, with the important Magnat-Debon signature accessories fitted, as well as a period belt-drive dynamo for the then uncommon electric-lighting set.

414
Terrot 174 cm3 Type LR Course 1936

Immatriculation n° 5733 TC 61
Cadre n° 186358
Moteur n° 40499

Produite de 1934 à 1939, la Type LR était une routière sport légère qui, modifiée et préparée, offrait aux pilotes privés une machine compétitive dans la catégorie 175 cm3. En fait, une LR remporta le Championnat de France 1937 et une autre Terrot 175 le Bol d'or 1938 dans sa classe. La LR était munie d'un moteur à soupapes en tête de 56 x 71 mm associé à une boîte à trois rapports ou à quatre rapports sur les dernières versions. Le poids à sec indiqué était de 90 kg et la vitesse maximale revendiquée de 120 km/h. Modifiée pour courir, cette belle Terrot LR est accompagnée de sa carte grise normale.
€5,000 - 7,000

Manufactured between 1934 and 1939, the Type LR was a lightweight sports roadster that in tuned and modified form provided privateers with a competitive mount for the 175cc racing class. Indeed, an LR won the French Championship in 1937 while another 175cc Terrot won its class at the Bol d'Or in 1938. The LR was powered by an overhead-valve engine with bore/stroke dimensions of 56x71mm, which drove via a three-speed gearbox initially, later versions having four speeds. A dry weight of 90kg (198lb) and a top speed of 120km/h (62mph) were claimed. Modified for racing, this handsome Terrot LR is offered with French Carte Grise normale.

415
Peugeot 350 cm3 Type P135 c.1939

Immatriculation n° 335 VH 61
Cadre n° 201185
Moteur n° 201185

Firme pionnière de l'industrie cycliste et motocycliste française, Peugeot Frères suivit le processus habituel en commençant par installer sur des cadres de bicyclette des moteurs en provenance de constructeurs spécialisés avant de produire des machines complètes dotées de moteurs maison. Dans les années 1910 et 1920, les Peugeot de course d'usine s'imposèrent en compétition grâce à une série de moteurs innovants à arbres à cames en tête conçus par l'ingénieur le Roumain Lesmann Antonesco. Dans l'entre-deux guerres, plusieurs gammes de modèles furent produites, mais après la Seconde Guerre mondiale, Peugeot s'orienta vers les modèles utilitaires avant de se consacrer aux cyclomoteurs et aux scooters à moteur deux temps. En 1933, Peugeot introduisit une première série de types à moteurs quatre temps dotés de boîtes montées en bloc dont fit partie la P515 à soupapes en tête de 500 cm3. Une version 350 cm3 , la P135, ajoutée cette dernière en 1936, resta en production jusqu'en 1940. Anciennement restaurée, cette P135 est accompagnée de sa carte grise française normale.
€3,000 - 4,000

One of the pioneering firms of the French motorcycle industry, Peugeot followed the familiar progression, first adding proprietary clip-on engines to its bicycles before building complete machines of its own manufacture. In the years immediately before and after WWI the works Peugeots were a dominant force in racing, thanks to a succession of innovative overhead-camshaft designs by Jean Antoinescu. A wide range of models was manufactured between the wars but after WW2 the firm concentrated mainly on the manufacture of two-stroke lightweights, mopeds and scooters. In 1933 Peugeot introduced the first of a series of four-stroke models featuring unitary construction of the engine/gearbox, among them the overhead-valve 500cc P515. A 350cc version - the P135 - was added to the range in 1936, remaining in production until 1940. An older restoration, this P135 is offered with French Carte Grise normale.

416
Lambretta LD125 1957

Immatriculation n° 8369 SL 61
Cadre n° 156270

Produit par le géant industriel italien Innocenti, le scooter Lambretta reçut un excellent accueil dans l'immédiat après-guerre, sa propreté et son caractère pratique attirant une clientèle jusque-là méfiante vis-à-vis de la moto. Au Royaume-Uni, les scooters italiens furent la monture favorite des « Mods » en devenant durablement une icône du style « années 60 ». Anticipant les séries TV, le LD arriva en 1951 avec un moteur de 125 cm3, la version 150 cm3 apparaissant trois ans plus tard. Le monocylindre deux temps refroidi par air du LD 125 lui donnait avec 4,8 ch une vitesse d'environ 75 km/h. La production du LD se poursuivit jusqu'à la fin des années 1960. Ce LD 125 original et non restauré n'affiche que 8 651 km au compteur. Cette machine est proposée avec une copie du manuel d'utilisation et sa carte grise française normale.
€7,000 - 12,000

Manufactured by the Italian industrial giant Innocenti, the Lambretta scooter gained instant acceptance in the immediate post-war years, its cleanliness and convenience in particular appealing to those who regarded the true motorcycle with suspicion. In the UK, Italian scooters were adopted as favoured transport by the 'Mods', becoming one of the enduring style icons of the 1960s. Predecessor of the Li and TV series, the LD arrived in 125cc form in 1951 and became available with a 150cc engine three years later. The LD 125's air-cooled two-stroke single-cylinder engine produced 4.8bhp giving the model a top speed of around 45mph. LD production continued until the end of the 1950s. This original and un-restored LD125 displays a total of only 8,651 kilometres on the odometer. The machine is offered with (copy) instruction manual and French Carte Grise normale.

417
Monet-Goyon 98 cm3 Starlett S2GDC 1957

Cadre n° 31129
Moteur n° 31129

En 1916, Joseph Monet et Adrien Goyon commencèrent à fabriquer des tricycles non motorisés pour les invalides de guerre, activité qui dura jusqu'en 1939. La firme située à Mâcon construisit ses premiers deux-roues à moteur vers 1919 en obtenant les droits de fabrication du Wall Autowheel, une roue à moteur fixée sur une bicyclette. Le même moteur servit à équiper le tricycle Automouche et le scooter Vélauto. Beaucoup plus tard, la firme revint sur le marché du scooter en lançant la Starlett à moteur Villiers 98 cm3 dont le style dû à Alexis Kow était plutôt celui d'un cyclomoteur caréné au demeurant très beau. Cette Starlett est accompagnée de sa carte grise française normale.
€1,500 - 2,000

In 1916 Joseph Monet and Adrien Goyon commenced the manufacture of un-powered tricycles for disabled servicemen injured in The Great War, an activity they would maintain until 1939. The Macon-based company built its first powered two-wheeler around 1919 when it obtained rights to the Wall Autowheel, a self-contained, motorised wheel that attached to a bicycle. This same engine was also used to power the Automouche ('motor fly') tricycle and the Vélauto scooter. Many years later the company returned to the scooter market, launching the 98cc Villiers-powered Starlett in 1953, although in appearance the Alexis Kow-designed Starlett looked more like a fully enclosed moped, albeit one of exceptional beauty. This repainted Starlett is offered with French Carte Grise normale.

418
Terrot 125 cm3 VMS2 Scooter 1953

Immatriculation n° 9282 TW 61
Cadre n° 612563
Moteur n° 712755

Terrot lança son premier scooter – le type VMS – au Salon de Paris d'octobre 1951. Sur le plan du style le constructeur français ne pouvait être accusé de copier les initiateurs de la formule, les Italiens, car le bulbeux VMS semble plutôt avoir regardé du côté des berlines américaines contemporaines. Dans la coque aux formes généreuses, on trouvait sur chaque roue une suspension monobras qui facilitait les changements de roue. En 1953, le modèle original 98 cm3 à deux vitesses fit place au VMS 2 de 125 cm3 tandis que le VMS 3 de 1954 offrait trois vitesses. Repeint, mais par ailleurs d'origine, ce VMS 2 porte encore la plaque gravée au nom de son premier propriétaire, M. Chambrier. Assuré pour la dernière fois jusqu'en septembre 1999, ce scooter est offert avec sa carte grise française.
€2,400 - 2,800

Terrot introduced its first motor scooter – the VMS – at the Paris Salon in October 1951. When it came to its looks, the French maker could not be accused of imitating the leaders in the field, Italy, for the bulbous VMS seems to have been inspired by the styling of contemporary American sedans. Beneath the generously proportioned hull there was single-sided suspension at both ends, which made for easy wheel changing. In 1953 the 98cc two-speed original was superseded by the 125cc VMS2, while the VMS3 of 1954 came with a three-speed gearbox. Repainted but otherwise highly original, this VMS2 carries a plaque engraved by the original owner, M Chambrier. Last insured for road use to September 1999, the machine is offered with French Carte Grise normale.

419
VéloSolex 49 cm3 Type 2200 Cyclomoteur c.1963

Étudié à la fin des années 1930, le VéloSolex n'apparut qu'en 1946 à temps pour profiter du boom d'après guerre dont bénéficièrent les ventes de cyclomoteurs. Adoptant une configuration qui parut extravagante, les concepteurs choisirent de ne pas placer le moteur de façon conventionnelle au centre et en bas du cadre, mais au-dessus de la roue avant que le petit monocylindre deux temps entraînait par un galet de friction. Le VéloSolex fut aussi produit au Royaume-Uni à base de composants français et anglais, mais sans avoir en Grande-Bretagne le succès qu'il rencontra partout ailleurs du fait qu'il était assimilé pour la conduite à une moto. Malgré la concurrence redoutable des autres constructeurs de machines plus conventionnelles, le VéloSolex resta fidèle à ses principes. Aucun document n'accompagne ce lot.
€300 - 400

Developed in the late 1930s, the French VéloSolex first appeared in 1946, just in time to exploit the post-war boom in moped sales. In what many considered an act of Gallic eccentricity, the designers chose not to put the engine in the conventional position in the centre of the frame, but above the front wheel, which the single-cylinder two-stroke motor drove via a roller. The VéloSolex was also assembled in the UK using a combination of British and French components but was nowhere near as successful in Britain where it was subject to the same licensing requirements as a motorcycle. Pressure from rival manufacturers eventually forced the introduction of more conventional models but the original VéloSolex remained an immutable fixture of the range. There are no documents with this Lot.

420
Peugeot 176 GS Bol d'Or c.1953

Immatriculation n° 3960 TF 61
Cadre n° 223364
Moteur n° 1223511

Après la Seconde Guerre mondiale, Cycles Peugeot offrit une gamme de motos utilitaires à moteur deux temps à un public sevré de moyens de transport économiques. Mais la passion de la course était toujours présente et en 1954, l'usine fit une entrée inattendue dans le Bol d'Or par le biais de l'importateur suisse. Sa démonstration prometteuse justifia l'engagement officiel de cinq motos l'année suivante, celles-ci étant des développements de la routière 176 TC4 de 175 cm3. Quatre des cinq Peugeot furent à l'arrivée, André Bouin gagnant sa catégorie en arrivant cinquième au général. Exploitant aussitôt ce succès, Peugeot introduisit une version de production pour 1953, la « 176 GS Bol d'Or » qui, malgré une limitation de la puissance à 10 ch « valait » encore 110 km/h. Cet exemplaire est offert avec sa carte grise française normale.
€2,800 - 3,800

After WW2, Cycles Peugeot concentrated on offering a range of utilitarian two-strokes to a motorcycle-buying public hungry for basic transportation. The passion for racing remained though, and in 1951 the factory made a surreptitious entry in the Bol d'Or via the Swiss importer. Its promising showing prompted an official entry of five machines the following year, these being tuned developments of the 175cc '176 TC4' roadster. In the race, four of the five Peugeots finished, André Bouin's winning its class and coming home 5th overall. Capitalising on this success, Peugeot introduced a production version for 1953, the '176 GS Bol D'Or', which although de-tuned to 10bhbp was still good for 110km/h (68mph). This example is offered with French Carte Grise normale.

421
Jonghi 248 cm3 H54T 1955

Immatriculation n° 1024 TC 61
Cadre n° 4356
Moteur n° 4356

Création d'un ingénieur italien émigré en France, Jonghi en difficultés se retrouva fin 1936 associée à la marque Prester. Au Salon de Paris 1948, Jonghi présenta une monocylindre quatre temps de 125 cm3 mais le gros de la production après 1945 concerna des modèles à moteur deux temps comme la H54 T proposée ici. (La marque Prester-Jonghi fut abandonnée après la Seconde Guerre mondiale). Introduite en 1954, la H54 T était une monocylindre à deux lumières dérivée de la première 250 Jonghi d'après guerre , la Modèle H de1951, dont elle était très proche sauf la fourche télescopique qui remplaçait la fourche à roue tirée de la « H ». Avec une puissance maximale de 9 ch, la vitesse de pointe était de 96 km/h environ. Les ventes souffrirent de la concurrence des nouvelles petites voitures économiques comme la 2 CV et Jonghi arrêta sa production en 1957. Cette moto est proposée avec sa carte grise française de collection et une copie du Certificat de Cession d'un Véhicule en date de novembre 2000.
€1,800 - 2,200

Previously known as 'Prester-Jonghi', Jonghi dislayed a 125cc four-stroke single at the Paris Salon in 1948 but the bulk of the company's post-war production was of two-stroke models such as the H54T offered here (the 'Prester' name had been dropped after WW2). Introduced in 1954, the H54T was a twin-port single derived from Jonghi's first post-war 250, the Model H of 1951, and was broadly similar apart from its telescopic front fork, which replaced the H's trailing-link type. A maximum power output of 9bhp and a top speed of around 60mph were claimed. Its sales hit by a widespread switch to small, cheap cars such as the Citroën 2CV, Motos Jonghi ceased production in 1957. The machine is offered with French Carte Grise de collection and a copy of the Certificat de Cession d'un Vehicle dated November 2000.

422
Magnat-Debon 250 cm3 SSD 1955

Immatriculation n° 5155 VG 61
Cadre n° 437727 MOD
Moteur n° M234756

Fondée à l'origine (1893) par Joseph Magnat et Louis Debon pour produire des bicyclettes, la société Magnat-Debon commença la production de motocyclettes à Grenoble avant de passer sous le contrôle de Terrot (de Dijon) en 1923. Si les productions demeurèrent séparées pendant quelque temps, les fabrications se rapprochèrent vers la fin des années 1920 et Magnat-Debon devint peu à peu une « sous-marque » de Terrot dont elle utilisait les composants. Dans les années 1950, les productions sur la base de la Terrot OSSD étaient pratiquement identiques, les seules différences concernant les teintes et les écussons. Sur le plan mécanique, la 250 « carrée » à soupapes en tête, fiable et sportive, est devenue un modèle recherché. Cet exemplaire aux spécifications originales, qui possède sa carte grise, ne réclame qu'une vérification et les habituels contrôles des organes de sécurité pour prendre la route.
€2,800 - 3,200

Originally founded in 1893 by Joseph Magnat and Luis Debon in Lyon as a bicycle manufacturing company which moved into motorcycles Magnat Debon, later based in Grenoble, were financially controlled by the Dijon-based Terrot concern from 1923. Although at first the two makes remained distinct from each other, as the century progressed the two converged with Magnat Debon increasingly becoming a 'sous-marque' of the parent company, using Terrot components. By the 1950s the makes were almost identical, differences being mainly in colour scheme and badging, the Terrot OSSD forming the base for both. Mechanically, the firm's 'square' OHV 250 was a reliable and sporting ride and is a sought-after model. This example, to original specification, has a current Carte Grise and should respond well to re-commissioning and the usual safety checks.

423
Terrot 123 cm3 Ténor c.1960

Immatriculation n° 1472 VH 61
Cadre n° 501828 ET
Moteur n° ET125 676306

Confronté à une baisse des ventes sur l'important segment de marché des « moins de 125 cm3 » (utilisables sans permis), Terrot retoucha sa gamme « 125 » pour 1956 en introduisant les types EDL et EDV dotés tous les deux d'une suspension arrière à bras oscillant. À la fin de 1957, la gamme 125 fut encore révisée avec adoption sur tous les modèles d'un cadre à double berceau. Il existait alors trois offres en 125 : la Tenace de base, la Fleuron semi carénée et la sportive Ténor. Toutes ces motos utilisaient le même moteur à quatre temps à soupapes en tête offrant différents niveaux de puissance, la plus forte et la plus rapide étant la Ténor qui atteignait 100 km/h. Malheureusement, ces nouveautés ne suffirent pas à sauver Terrot que Peugeot racheta en 1960. Ce modèle non restauré d'un des derniers types de Terrot est offert avec sa carte grise française normale.
€1,600 - 2,000

Faced with declining sales in the important market sector for machines of up to 125cc (which could be ridden without a licence), Terrot revamped its '125' range for 1956, introducing the types EDL and EDV, both of which featured swinging-arm rear suspension. At the end of 1957 the 125cc range was further revised, with all models using a new twin-downtube cradle frame. There were now three offerings in the 125cc class: the basic Tenace, semi-enclosed Fleuron and sporting Ténor. All used the same four-stroke, overhead-valve engine, though with different power outputs, the most powerful and fastest being the Ténor, which had a top speed of 100km/h (62mph). Sadly, these new models were not enough to save Terrot, which was taken over by Peugeot in 1960. This un-restored example of one of Terrot's last motorcycles is offered with French Carte Grise normale.

424
Velocette 499 cm3 Venom Clubman c.1960

Immatriculation n° 5156 VG 61
Cadre n° RS14015
Moteur n° VM5600

Fabriquées jusqu'à la fin des productions Velocette en 1971, la Venom et la Viper représentent sous leurs diverses formes le bouquet final des grandes « monos » britanniques sportives traditionnelles et ces pur-sang aux mécaniques raffinées sont activement recherchées aujourd'hui. En 1960, Velocette introduisit les versions « Clubman » des Venom et Viper dotées d'un rapport de compression supérieur, d'un carburateur Amal, d'une magnéto « course », de repose-pieds reculés et d'une boîte à rapports courts, entre autres améliorations. Ces deux types de machine, pendant la production et après l'arrêt de celle-ci, furent sans cesse raffinées par leur propriétaire en les rapprochant du niveau « Clubman ». C'est le cas de cet exemplaire caractérisé par son échappement cintré et relevé, ses poignées bracelets, ses repose-pieds reculés, sa selle « solo » type course et son carénage en cône. Cette moto est proposée avec sa carte grise française normale. (On notera l'absence du couvercle d'entraînement de dynamo.)
€5,500 - 7,500

Produced until the end of Velocette production in 1971, the Venom and Viper in their various guises represent the final glorious flowering of the traditional British sports single, and today these supremely well-engineered thoroughbreds are highly sought after. In 1960 Velocette had introduced 'Clubman' versions of the Venom and Viper, which featured a raised compression ratio, Amal TT carburettor, 'racing' magneto, rear-set footrests and a close-ratio gearbox among many other improvements. Both during production and after it ceased, Venoms and Vipers were upgraded by their owners to broadly 'Clubman' specification. This example is one such machine, featuring a swept-back/raised exhaust system, clip-on handlebars, rear-set footrests, single 'racing' seat and a nosecone fairing. The machine is offered with French Carte Grise normale. It should be noted that the dynamo drive cover is missing.

425
Norton 500 cm3 Model 7 Dominator c.1953

Immatriculation n° 6529 VE 61
Cadre n° 48480
Moteur n° 48480 (voir texte)

Norton sauta dans le train des twins parallèles en 1949 en introduisant la Model 7 Dominator. Le nouveau moteur de 500 cm3 fut monté dans la partie cycle ES2 existante à plongeurs et fourche télescopique, mariage qui imposa le refonte de la boîte Norton à 4 rapports bien connue. La première grande retouche de la Model 7 fut introduite en 1953 sous la forme d'un nouveau cadre à bras oscillant. Ce type fut abandonné à la fin de 1955, mais la même partie cycle de base servit pour la Model 77 de 600 cm3 qui suivit, tandis que le moteur 500 cm3 poursuivait sa carrière dans la Dominator à cadre Featherbed. Cet exemplaire d'une rare Norton produite pendant un peu plus d'un an seulement est proposé avec sa carte grise française. On notera que le numéro du moteur semble avoir été refrappé.
€3,800 - 4,500

Norton jumped aboard the vertical-twin bandwagon in 1949 when it introduced the Model 7 Dominator. The new 500cc engine went into the existing ES2 plunger-frame/tele-fork cycle parts, a marriage that necessitated a redesign of Norton's well-proven four-speed gearbox. The Model 7's first major revision arrived in 1953 in the form of a new swinging-arm frame. The model was dropped at the end of 1955 but the same basic cycle parts were used for a 600cc successor, the Model 77, while the 500cc engine continued in the Featherbed-framed Dominator. This example of a rare Norton model made for little more than one year is offered with French Carte Grise. It should be noted that the engine number appears to have been re-stamped.

426
Triumph 649 cm3 T120 Bonneville 1967

Immatriculation n° 998 NE 61
Cadre n° DU54500
Moteur n° DU54500

Le montage en bloc du moteur et de la boîte de vitesses fut une caractéristique des twins 350 et 500 de Triumph depuis 1957 et cette innovation apparut naturellement sur les 650 de 1963. Machine favorite des « café racers » depuis son lancement, grâce à la vigueur de ses accélérations et à sa vitesse de pointe approchant 195 km/h, la Bonneville perpétua sous cette nouvelle forme le type routière sportive haut de gamme de Triumph. Cette T120 Bonneville date de 1967, date à laquelle les problèmes de comportement dynamique reprochés aux premières versions avaient été résolus et le circuit en 12volts standardisé. La machine restaurée par Atelier Motorne de Chailloue aux alentours de 2001 a été modifiée totalement en café racer avec réservoir en aluminium, poignées bracelets, repose-pieds reculés, selle course, silencieux mégaphoniques, petit garde-boue avant, etc (voir facture dans le dossier). Les pièces déposées dont le réservoir, le garde-boue avant, le guidon, la selle et le silencieux sont jointes au lot offert avec sa carte grise française normale et divers documents relatifs à son acquisition en 2001.
€3,500 - 4,500

Unitary construction of the engine/gearbox had been a feature of Triumph's 350 and 500 twins since 1957 and that innovation duly appeared on the 650s in 1963. The café racers' favourite since its introduction, thanks to lusty acceleration and a top speed approaching 120mph, the Bonneville continued in this new form as Triumph's top-of-the-range sports roadster. This particular T120 Bonneville dates from 1967, by which time the handling problems associated with earlier versions had been sorted and 12-volt electrics standardised. The machine was restored by Atelier Motorne of Chailloue circa 2001 and modified in 'café racer' style complete with an alloy fuel tank, clip-on handlebars, rear-set footrests, racing seat, megaphone silencers, short front mudguard, etc (see invoice on file). Removed parts offered with it include the tank, front mudguard, handlebar, seat and a silencer. The machine is offered with French Carte Grise normale and various documents relating to its purchase in 2001.

427
Norton 490 cm3 16H 1938

Immatriculation n° 6884 VG 61
Cadre n° 81510
Moteur n° W84180

Après avoir utilisé des moteurs produits extérieurement, Norton introduisit son propre moteur en 1907. Le monocylindre longue course à soupapes latérales déplaçait 633 cm3 et le nouveau type de moto qu'il propulsait fut appelé la « Big 4 ». Elle fut suivie de versions de cylindrées inférieures et en 1911 la 500 adopta les cotes classiques d'alésage et de course 79 x 100 mm qui allaient définir la 500 (en fait 490 cm3) Norton des 50 prochaines années. Le moteur 490 fut révisé pour 1914 et en 1921, la machine appelée Model 16 devint la 16 H en recevant un nouveau cadre surbaissé. La très fiable moto « latérale » de Norton allait être modernisée pendant plus de 30 ans, un grand nombre de machines servant les forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale, avant de disparaître comme la Big 4 en 1954. Le préfixe « W » (War) du numéro moteur de cette 16 H suggère qu'elle a pu être livré à l'armée. La machine est accompagnée de sa carte grise française normale.
€7,000 - 10,000

Having hitherto relied on proprietary engines, Norton introduced its own power unit in 1907. The long-stroke sidevalve single displaced 633cc and the new model it powered became known as the 'Big 4'. Smaller capacity versions followed and in 1911 the 500 adopted the classic 79x100mm bore/stroke dimensions which would characterise the half-litre (actually 490cc) Norton for the next 50 years. The 490cc engine was revised for 1914 and in 1921 the Model 16, as it had become known, received a new lower frame, becoming the 16H. Norton's trusty sidevalve would be continuously updated for the next 30-plus years - many seeing service with Allied forces in WW2 - before taking its final bow, alongside the Big 4, in 1954. This 16H's 'W' engine number prefix suggests that originally it may have been supplied for military use. The machine is offered with French Carte Grise normale.

428
Norton 597 cm3 Big 4 c.1937

Immatriculation n° 6876 VG 61
Cadre n° 709076
Moteur n° 8204 (voir texte)

Après avoir utilisé des moteurs produits extérieurement, Norton introduisit son propre moteur en 1907. Le monocylindre longue course (82 x 120 mm) à soupapes latérales déplaçait 633 cm3 et le nouveau type de moto qu'il propulsait fut vite appelé la « Big 4 ». Jugée par beaucoup comme la moto idéale pour être attelée d'un side-car, la Big 4 (et sa cadette, la 16 H de 490 cm3) allaient être sans cesse modernisées pendant plus de 30 ans, un grand nombre de machines servant les forces alliées pendant la Seconde Guerre mondiale. Après la guerre, la Big 4 fut retouchée avec une course raccourcie (113 mm) donnant une cylindrée de 597 cm3 avant de tirer sa révérence avec la 16 H en 1954. Assurée pour la dernière fois pour la route en 2005, cette Big 4 restaurée est offerte avec sa carte grise française de collection. On notera que le numéro du moteur a été refrappé.
€6,000 - 8,000

Having hitherto relied on proprietary engines, Norton introduced its own power unit in 1907. The long-stroke (82x120mm) sidevalve single displaced 633cc and the new model it powered became known as the 'Big 4'. Considered by many to be an ideal sidecar 'tug', the Big 4 (and its 490cc 16H sibling) would be continuously updated for the next 30-plus years, many seeing service with Allied forces in WW2. Post-war, the Big 4 was revised with a shorter (113mm) stroke for a capacity of 597cc before taking its final bow, alongside the16H, in 1954. Last insured for road use in 2005, this restored Big 4 is offered with French Carte Grise de collection. It should be noted that the engine number has been re-stamped.

429
Norton 490 cm3 ES2 1948

Immatriculation n° 5296 SG 53
Cadre n° C4 117751
Moteur n° C4 117751CT (voir texte)

Introduite au Motor Cycle Show de Londres en 1927, la routière sport ES2 utilisait le moteur de la Model 18 à soupapes en tête dans le cadre berceau de la CS1 à ACT et depuis cette date, la désignation « ES2 » fut toujours appliquée aux monocylindres culbutés haut de gamme de Norton. L'ES2 produite en plusieurs versions vécut jusqu'en 1963, mais les cotes d'alésage et de course – 79 x 100 mm – datant de 1911 ne changèrent jamais. Les modernisations d'après guerre concernèrent le montage d'une fourche avant télescopique Roadholder (1947), d'une culasse en aluminium (1966), d'un alternateur (1959) et d'une version plus étroite du cadre Featherbed (1961). Anciennement restaurée, cette ES2 est offerte avec sa carte grise française normale. On notera que le numéro du moteur a été refrappé.
€4,000 - 5,000

Introduced at the 1927 Motor Cycle Show, the ES2 sports roadster used the Model 18's overhead-valve engine in the cradle frame of the overhead-camshaft CS1, and from then onwards the 'ES2' designation was always applied to Norton's top-of-the-range overhead-valve single. The ES2 was built in several versions during a production run lasting until 1963, though the engine dimensions of 79x100mm bore/stroke - first adopted in 1911 - remained unchanged to the end. Post-war developments included the adoption of the Roadholder telescopic front fork (1947), an alloy cylinder head (1955), alternator electrics (1959) and the slim-line version of the Featherbed frame (1961). An older restoration, this ES2 is offered with French Carte Grise normale. It should be noted that the engine number has been re-stamped.

430
BSA 646 cm3 A10 ‘Golden Flash’ 1952

Immatriculation n° 3411 SJ 61
Cadre n° ZA7S 33512
Moteur n° ZA10 16783

Une nouvelle A10 « twin » de 650 cm3 accompagna le type A7 500 cm3 de BSA en 1949. L’architecture « twin parallèle » existante fut conservée pour l’A10 avec vilebrequin à 36o degrés et un seul arbre à cames à l’arrière du bloc, ainsi que la boîte à 4 rapports boulonnée directement au carter en une sorte de semi bloc moteur. Comme l’A7, l’A10 fut livrée initialement avec un cadre rigide ou avec une suspension arrière à plongeurs. Appelée « Golden Flash », la nouvelle 650 reçut une finition inhabituelle beige clair métallisé. Depuis l’introduction du type, les passionnés ont toujours appelé « Golden Flash » l’A10 de tourisme même quand elle était peinte différemment comme c’est le cas de cet exemplaire qui n’a parcouru que 333 km environ depuis sa restauration au début des années 1990. La machine est proposée avec des copies de factures, la liste des pièces de rechange, le certificat de vente (de 1995) et sa carte grise française normale.
€4,500 - 5,400

A new 650cc A10 twin joined BSA’s 500cc A7 model in 1949. The existing parallel twin architecture was retained for the A10, with 360-degree crankshaft and single camshaft at the rear of the cylinder block, as was the four-speed gearbox bolted directly to the crankcase in a form of semi-unitary construction. Like the A7, the A10 was available initially with either a rigid frame or plunger rear suspension. Named ‘Golden Flash’, the new 650 was strikingly finished in pale beige metallic. Ever since the model’s introduction enthusiasts have commonly referred to the touring A10 as the ‘Golden Flash’, even when it was finished in alternative colour schemes, as is the case with this particular example, which has covered only 207 miles (approximately 333 kilometres) since restoration in the early 1990s. The machine is offered with copies of various invoices, parts list, purchase receipt (dated 1995) and French Carte Grise normale.

431
BSA 499 cm3 B33 c.1956

Cadre n° EB31 4234
Moteur n° BB33 8018

Dérivée de la B31 de 350 cm3 , la B33 500 cm3 fut produite de 1947 à 1960. Le moteur ressemblait beaucoup au B31, mais avec un alésage supérieur et des volants plus lourds. La partie cycle était identique excepté le pneu arrière plus gros. Produite initialement avec un cadre rigide et une fourche télescopique, la B33 devint disponible à partir de 1949 avec une suspension arrière à plongeurs optionnelle avant de recevoir un cadre à suspension à bras oscillant, comme le reste de la gamme, en 1954. Bonne moto polyvalente, performante selon les critères de l'époque, la B33 pouvait atteindre 130 km/h, croiser confortablement à 110 et consommer 4 litres aux 100 km. Datant de 1956 environ, cet exemplaire soigné est muni des tambours larges en alliage léger d'Ariel que montait BSA à l'époque. Cette moto n'est pas immatriculée.
€2,500 - 3,000

A development of the 350cc B31, the 500cc B33 was manufactured from 1947 to 1960. The engine closely followed B31 lines but with larger (85mm) bore and heavier flywheels. Cycle parts were identical apart from a larger-section rear tyre. Produced initially with rigid frame and telescopic forks, the B33 was available from 1949 with optional plunger rear suspension and switched to a swinging-arm frame, along with the rest of the range, in 1954. A good all-round performer by the standards of its day, the B33 could top 80mph (129km/h), cruise comfortably all day at 70mph (113km/h) and return in excess of 70 miles per gallon (4 litres/100km). Dating from circa 1956, this tidy example has the Ariel full-width alloy hubs fitted by BSA at that time. There is no registration with this Lot.

432
BSA 500 cm3 M20 c.1939

Cadre n° WM20 5045
Moteur n° ZM20 7475

Créée par l'un des ingénieurs les plus prolifiques et talentueux de l'industrie motocycliste britannique – Val Page – la nouvelle gamme des monocylindres de BSA apparut en 1937. Conçue principalement pour le side-car, les deux types à soupapes latérales les plus forts étaient la M20 de 496 cm3 et la M21 de 596 cm3 deux modèles à cadre rigide, fourche à parallélogramme et boîte de vitesses à 4 rapports à sélecteur manuel. Solidement construites et dotées d'un fort couple à bas régime, ces deux machines furent très appréciées dans leur rôle prévu de moto d'attelage et de nombreuses M20 rendirent de grands services comme motos de liaison pendant la Seconde Guerre mondiale. En fait, le préfixe « W » (War) du numéro de cadre de cet exemplaire indique qu'elle fut initialement livrée aux armées. Ce lot ne possède pas de document d'immatriculation.
€3,800 - 4,500

The creation of one of the British motorcycle industry's most prolific and talented designers - Val Page - BSA's new single-cylinder range debuted in 1937. Intended mainly for the sidecar man, the two biggest sidevalve models were the 496cc M20 and 596cc M21, both of which came with rigid frames, girder forks and four-speed, hand-change gearboxes. Ruggedly built and endowed with copious low-speed pulling power, both models were highly successful in their intended role as sidecar tugs and many M20s did sterling service as despatch riders' mounts with Allied forces during WW2. Indeed, this particular example's 'W' frame number prefix indicates that it was originally supplied for military use. There is no registration document with this Lot.

433
BSA 123 cm3 Bantam D1 1951

Cadre n° YD1S 45505
Moteur n° 441169 Y1

Issue de la DKW RT125 d'avant 1939 et annoncée pour 1948, la Bantam battit des records de vente pour BSA avec plus d'un demi million de machines produites par l'usine de Birmingham jusqu'en 1971, date de l'arrêt de la production. D'une cylindrée initiale de 123 cm3, le moteur fut porté d'abord à 148 cm3 sur la Bantam Major lancée pour 1954 puis à 172 cm3. Une suspension arrière à plongeurs fut proposée en option en 1950 ainsi qu'un éclairage avec batterie 6 volts rechargée par un alternateur Lucas à la place d'un éclairage direct par système Wico-Pacy. Les améliorations suivantes intéressant la partie cycle arrivèrent en 1956 avec une suspension arrière à bras oscillant et une fourche télescopique plus robuste sur la Bantam Major. Cet exemplaire de Bantam D1 à plongeurs et éclairage Wico semble être en bon état d'origine. Aucun document n'accompagne ce lot.
€500 - 800

Developed from the pre-war DKW RT125 and announced in 1948, the Bantam became a top-seller for BSA, in excess of half a million leaving the Birmingham factory before production ceased in 1971. Originally of 123cc, the engine grew first to 148cc - on the D3 Bantam Major, introduced for 1954 - and then to 172cc. Plunger rear suspension became an option in 1950, as did battery electrics powered by a 6-volt Lucas alternator, Wico-Pacy direct lighting having been relied upon hitherto. The next major changes to the cycle parts occurred in 1956 with the introduction of swinging-arm rear suspension and a sturdier telescopic front fork on the Bantam Major. This example of the plunger-suspended, Wico-equipped Bantam D1 appears to be in substantially original condition. There is no registration document with this Lot.

434
Matchless 348 cm3 G3L 1948

Immatriculation n° 2232 SP 61
Moteur n° 48G3L9076B

Presque aussi lourde que les types 500 cm3 dont elles découlaient, mais beaucoup moins puissantes, les « 350 » britanniques des années 1950 ne furent pas les montures préférées des amateurs de machines sportives et rapides. Mais ces motos utilitaires honnêtes et fiables furent choisies pour d'autres raisons et au premier chef leur robustesse, leur disponibilité et leur économie d'utilisation. Les offres d'AMC sur cet important segment de marché s'appelèrent Matchless G3L et AJS Model 16, types identiques à tous points de vue à l'exception des écussons. Essayant une de ces machines en 1961, Motor Cycling enregistra une modeste pointe de vitesse à 122 km/h tout en mesurant une excellente consommation possible de 3,3 litres aux 100 km en croisant sur des routes de campagne. Anciennement restaurée, cet exemplaire est offert avec sa carte grise française de collection et un Certificat de Cession d'un Véhicule de 1977.
€3,000 - 4,000

Weighing as much as the 500cc model from which most of them were derived, but considerably less powerful, the typical British 350 of the 1950s was not likely to be anyone's first choice as a fast sports bike. Rather, these honest, workaday mounts were chosen for other reasons, chiefly their inherent strength, dependability and economy. AMC's offerings in this important market sector were the Matchless G3L and AJS Model 16, models identical in all respects, tank badge excepted. Testing one of these stalwarts in 1961, Motor Cycling recorded a modest mean top speed of 76mph (122km/h) but found that when toured at a relaxed pace across country, an excellent 86 miles per gallon (3.3litres/100km) was achievable. An older restoration, this example is offered with French Carte Grise de collection and Certificat de Cession d'un Vehicle (dated 1997).

435
Matchless 348 cm3 G3LS c.1951

Immatriculation n° 6874 VG 61
Moteur n° 41G3L70354

Associated Motor Cycle annonça ses gammes de grosses monos AJS et Matchless d'après guerre en juin 1945. Désignées respectivement Model 16 et G3L, les deux types 350 partageaient le même moteur de 93 mm de course de leurs aînées en 500 cm3 avec un alésage de 69 mm. Logé dans un cadre rigide à fourche avant Teledraulic, le solide moteur à soupapes en tête était associé à une boîte à 4 rapports. Des ressorts de soupape en épingle furent adoptés en 1949 en même temps qu'un cadre à bras oscillant, ce dernier réservé d'abord à l'exportation puis disponible au Royaume-Uni en 1950, les motos ainsi équipées recevant le suffixe « S ». La Matchless G3L fut livrée en grand nombre aux forces armées britannique pendant la guerre et celle-ci a reçu un moteur provenant de ces motos militaires. La machine est proposée avec sa carte grise française normale et divers documents relatifs à son achat en 2000.
€2,700 - 3,500

Associated Motor Cycles announced its post-war range of AJS and Matchless heavyweight singles in June 1945. Coded Model 16 and G3L respectively, the two 350cc models shared the same 93mm stroke as their 500cc brethren, combined with a 69mm bore. Housed in a rigid frame with Teledraulic front fork, the ruggedly built overhead-valve engine drove through a four-speed gearbox. Hairpin valve springs were adopted for 1949 and at the same time a swinging-arm frame was introduced, the latter initially for export only but available in the UK from 1950, machines so-equipped being suffixed 'S'. The Matchless G3L was supplied to British Armed Forces in large numbers during WW2 and this machine is fitted with an engine from one of these military motorcycles. The machine is offered with French Carte Grise normale and various documents relating to its purchase in 2000.

436
Ariel 346 cm3 W/NG c.1944

Immatriculation n° 6877 VG 61
Cadre n° XG31319
Moteur n° RBH41455

Les versions Standard des monocylindres Ariel conçues par Val Page furent abandonnées pour 1936 en faveur de deux nouveaux types De Luxe à soupapes en tête : la LG 250 cm3 et la NG 350 cm3 venant compléter les sportives Red Hunter. Au déclenchement de la guerre, le stock de motos Ariel (comme ceux des autres marques) fut réquisitionné pour être alloué aux forces armées britanniques en attendant la mise au point de la version militaire de la 350 monocylindre désignée « WGN » qui apparut en 1940. Dans l'ouvrage « Ariel : The Post-War Models » de Roy Bacon, on peut voir un groupe de WNG en service auprès de la RAF en France (page 23). Il est permis de se demander si cet exemplaire n'en a pas fait partie. La machine est présentée partiellement restaurée et accompagnée de sa carte grise française normale.
€1,600 - 2,000

For the 1936 season the Standard versions of Ariel's Val Page-designed singles were dropped and two new overhead-valve De Luxe models introduced: the 250cc LG and 350cc NG, complementing the sporting Red Hunters. When WW2 broke out, existing stocks of Ariel motorcycles (and those of other makes) were requisitioned for allocation to the British Armed Forces, pending the development of a military version of the 350cc single, designated 'W/NG', which first appeared in 1940. Roy Bacon's book 'Ariel: The Post-War Models' shows a group of W/NGs on active service with the RAF in France (page 23). It is intriguing to speculate that the example offered here might have been one of them. The machine is presented in part-restored condition and comes with French Carte Grise normale.

437
Royal Enfield 346 cm3 Model CO c.1944

Immatriculation n° 3092 TE 14
Cadre n° M22267A

En 1936, Royal Enfield commença à introduire une gamme révisée dotée de moteurs verticaux dont les premières machines furent les types à soupapes en tête G (350 cm3) et J (500 cm3). Plus tard dans l'année, la gamme s'agrandit jusqu'à inclure la S2 à soupapes en tête de 250 cm3 et la Model C à soupapes latérales de 350 cm3 assez semblables. En 1940, la Model C du « WD » (War Department) commença à être livrée aux forces armées et environ 17 600 exemplaires en furent produits avant son remplacement par la WD/CO à soupapes en tête en 1942. À la fin de la guerre, plus de 29 000 WD/C et WD/CO avaient été livrées aux armées alliées dont environ 2800 à la RAF.

Cet exemplaire porte deux plaques de l'établissement Général du Matériel du Mans indiquant qu'il a été utilisé par l'Armée française et reconstruit en juillet 1950. La machine est offerte avec sa carte grise française de collection et divers documents relatifs à son achat en 2000.
€5,000 - 7,000

In 1936 Royal Enfield began introducing a revised range featuring vertical engines, the first of which were the overhead-valve models G (350cc) and J (500cc). Later in the year the line-up expanded to include the basically similar 250cc overhead-valve S2 and 350cc sidevalve Model C. In 1940 the 'WD' (War Department) military Model C commenced delivery to UK armed forces and approximately 17,600 had been produced before the model was superseded by the overhead-valve WD/CO in 1942. By the war's end more than 29,000 WD/C and WD/CO models had been supplied to Allied forces, some 2,800-or-so going to the RAF.

This example carries two 'Établissement Général du Matériel du Mans' plaques indicating that it was used by the French Armed Forces and rebuilt in July 1950. The machine is offered with French Carte Grise de collection and various documents relating to its purchase in 2000.

438
Enfield 346 cm3 Bullet 1991

Immatriculation n° M682 EPO
Cadre n° 0B416397G
Moteur n° 0B416390C

Royal Enfield ressuscita l'appellation Bullet en 1948 pour désigner une sensationnelle et nouvelle moto de sport 350 cm3 dotée d'une suspension arrière oscillante. Le nouvelle machine était caractérisée par un moteur à soupapes en tête et carter sec qui intégrait un réservoir d'huile à l'arrière du carter sur lequel la boîte à quatre rapports était fixée rigidement selon une sorte de semi montage en bloc. La production des Bullet 350 et 500 cm3 cessa en 1962, mis le type continua d'être fabriqué sous licence en Inde où il est toujours produit de nos jours dans une version très modernisée. Les Bullet indiennes furent commercialisée initialement sous la marque « Enfield » avant que la firme ne devînt propriétaire des droits d'exploitation de la marque « Royal Enfield » en 1995. Cette Bullet indienne est offerte avec une copie de ses documents d'immatriculation britanniques V5 et le Certificat de Cession d'un Véhicule français.
€400 - 600

Royal Enfield revived the Bullet name in 1948 for a sensational new 350 sports bike with swinging-arm rear suspension. The newcomer featured an overhead-valve engine that housed its dry-sump oil tank in a compartment in the rear of the crankcase, to which the four-speed gearbox was rigidly bolted in a form of semi-unitary construction. Production of both the 350cc and 500cc Bullets ceased in 1962, though the model was already being manufactured under licence in India where it continues in production in much-improved form today. The Indian Bullets were marketed under the 'Enfield' name at first before the company acquired the rights to the 'Royal Enfield' title in 1995. This Indian-manufactured Bullet is offered with copies of its UK V5 registration documents and Certificat de Cession d'un Vehicle.

439
Scott 498 cm3 Flying Squirrel "Course" c.1934

Cadre n° 3842M
Moteur n° LFZ4001

Cette Flying Squirrel « coursifiée » fut la première machine acquise par la Gangbridge Collection au Royaume-Uni où elle a été restaurée. Datant de 1934 environ, elle est dotée de l'un des derniers moteurs borgnes à longue course dont le bloc cylindre a été remplacé par un type plus récent à culasse détachable. Le sélecteur au pied est une autre modification. Exemplaire à numéros concordants (cadre/moteur), cette moto initialement immatriculée au Royaume-Uni « AYW 32 » a reçu le numéro « LVS 638 » en décembre 1976. On note parmi ses précédents propriétaires G . T. Shoosmith qui serait Guy Shoosmith membre du Vintage Sports Car Club et propriétaire de Bentley. Cette moto n'a pas de document d'immatriculation.
€6,000 - 8,000

This race-converted Flying Squirrel was the first machine acquired for the Gangbridge Collection in the UK, where it was restored. Dating from circa 1934, it has one of the last, long-stroke, fixed cylinder head engines, which has been fitted with later top-end with detachable head. The foot-operated gearchange is another modification. A matching numbers (frame/engine) example, the machine was first UK-registered 'AYW 32', which was changed to 'LVS 638' in December 1976. One of its previous owners was one G T Shoosmith, believed to be Guy Shoosmith, a well-known Bentley-owning member of the Vintage Sports Car Club. There are no registration documents with this Lot.

440
BMW 594 cm3 R69S (voir texte) c.1969

Immatriculation n° 4564 TE 61
Cadre n° 648929
Moteur n° 664706

Au début des années 1950, BMW se concentra sur la redéfinition de ce qui était essentiellement des types d'avant-guerre pour se trouver en 1955 prêt à offrir de nouvelles machines, les R50 et R69. Respectivement de 500 et 600 cm3, les nouvelles venues héritaient le moteur flat-twin modernisé introduit sur la R51/3 quelques années auparavant, mais installé dans une partie cycle inédite, la rupture la plus notable avec le passé étant la fourche avant à roue poussée type Earles et la suspension arrière oscillante intégrant l'arbre de la transmission finale dans le bras droit, solutions vues pour la première fois sur les motos de course d'usine. Machine de route luxueuse capable de dépasser 160 km/h, la R69 qui coûtait le prix d'une petite voiture familiale se vendit à des passionnés pour qui la dépense comptait peu face à l'excellence de la technique BMW. La R50/69 fut produite jusqu'à l'arrivée en 1961des versions « S » légèrement plus puissantes. La plus grande, la R69 S qui délivrait 42 ch atteignait près de 175 km/h. « Luxueuse routière offrant de magnifiques performances tout en s'intégrant docilement à la circulation ; direction, comportement dynamique et freins superbes » : tel fut le jugement du magazine Motor Cycle. Cette moto restaurée possède un cadre R50/2 1969 (identique au type R69 S) et un moteur R69 S de 1968, éléments provenant tous deux de machines livrées neuves en France. Elle est accompagnée de sa carte grise française normale.

€6,000 - 8,000

In the early 1950s BMW concentrated on refining what were essentially pre-war designs, but by 1955 was ready with a brace of new machines, the R50 and R69. Of 500cc and 600cc respectively, the newcomers inherited the up-dated flat-twin engine introduced on the R51/3 a few years previously but deployed this in all-new cycle parts, the most notable departures from preceding practice being the Earles-type leading-link front fork and swinging-arm rear suspension enclosing the drive-shaft in the right leg - developments first seen on the works racers. A luxury tourer capable of over 100mph, the R69 cost as much as a small family car and sold to discerning enthusiasts to whom expense mattered little when set against the excellence of BMW engineering. The R50/69 were produced until the arrival of the slightly more powerful 'S' versions for 1961. The larger of these, the R69S, produced 42bhp and was good for a top speed of around 110mph. 'Luxury roadster with superb high-speed performance yet docile traffic manners; magnificent steering, roadholding and brakes,' was Motor Cycle magazine's verdict. This restored motorcycle consists of a 1969 R50/2 frame (identical to the R69S type) and an R69S engine dating from 1968, both of which originally formed parts of machines delivered new to France. The machine is offered with French Carte Grise normale.

441

1,158 kilomètres depuis livraison

BMW 980 cm3 K1 1990

Immatriculation n° 16 RR 61
Cadre n° 6374708
Moteur n° 6374708

Lancée en 1989, la K1représenta une tentative audacieuse de la part de BMW de créer un type haut de gamme hyper sport sur la base de son moteur à quatre cylindres série K de 980 cm3. Celui-ci présent sur le marché depuis 1983 fut amélioré en vue de son installation sur la K1 au style futuriste et doté d'une culasse à 16 soupapes et d'une injection électronique Bosch. Pour la K1, le cadre de la série K fut renforcé, la géométrie de direction modifée et BMW incorpora sa suspension arrière Paralever, tandis que le freinage avec ABS était offert en option. Malgré la limitation délibérée de la puissance à 100 ch, la K1 essayée par le magazine Bike fut mesurée à 107, 9 ch sur le banc dynamométrique de Motad, puissance très suffisante pour lancer l'aérodynamique « Brick » à près de 240 km/h. Livrée neuve en France, cet exemplaire d'origine qui n'a couvert que 1 158 km au total est vendu avec ses manuels d'utilisation, son carnet d'entretien (non visé) et sa carte grise française normale.
€3,000 - 4,000

Launched in 1989, the K1 represented BMW's bold attempt to create a hyper-sports flagship model using its K-Series 980cc four-cylinder engine. The latter had been around since 1983 and for the futuristically styled K1 was up-rated with a 16-valve cylinder head and Bosch electronic fuel injection. For the K1, the K-Series frame was stiffened, the steering geometry altered and BMW's Paralever rear suspension incorporated, while anti-lock brakes were optional. Despite BMW's self-imposed horsepower ceiling of 100bhp, Bike magazine's test K1 recorded a maximum output of 107.9bhp on Motad's dynamometer, which was sufficient to propel the aerodynamically efficient 'Brick' to a top speed of around 150mph (240km/h). Delivered new to France, this original example has covered only 1,158 kilometres from new and comes with instruction manuals, service booklet (un-stamped) and French Carte Grise normale.

442
BMW 494 cm3 R51/3 (voir texte) 1953

Immatriculation n° 685 QF 61
Cadre n° 614238
Moteur n° 540477

La première « twin » d'après-guerre de BMW fut la R51/2 issue, comme sa désignation l'indique, de la R51 d'avant guerre. Ses améliorations s'appelaient amortissement de fourche avant à double effet, amortisseur d'arbre primaire de boîte et cadre renforcé. En fait, la R51/2 ne fut qu'un bouche-trou visant à relancer la production pendant que BMW étudiait un type plus moderne. Sa remplaçante, la R51/3 arriva en février 1951 et, malgré une désignation semblable, elle avait reçu parmi bien d'autres avancées un tout nouveau un moteur d'un dessin bien plus net incorporant un seul arbre à cames entraîné par pignons et une dynamo en bout de vilebrequin. La moto proposée ici comporte un cadre R64/2 de 1953 (identique au type R51/3) et un moteur R51/3 de 1954 en provenance de machines livrées respectivement en Algérie et en France. (On notera que si la plaque d'identification est frappée « 540469 », le cadre lui-même est frappé « 614238 ».) La machine est accompagnée de sa carte grise française normale.
€5,500 - 6,500

BMW's first post-war twin was the R51/2 based, as its designation suggests, on the pre-war R51. Improvements incorporated included a two-way damped front fork, gearbox main-shaft damper and strengthened frame. In truth, the R51/2 was only a stopgap model to get production under way while BMW worked on something more modern. Its replacement, the R51/3, arrived in February 1951 and despite the similarity in designation had an entirely new and much neater looking engine incorporating a single, gear-driven camshaft and crankshaft-mounted generator among a host of other advances. This motorcycle consists of a 1953 R67/2 frame (identical to the R51/3 type) and an R51/3 engine dating from 1954, which originally formed parts of machines delivered to Algeria and France respectively. (It should be noted that although the VIN plate is stamped '540469', the frame itself is stamped '614238'). The machine is offered with French Carte Grise normale.

443

1,291 kilomètres depuis livraison

BMW R1200C 1998

Immatriculation n° 8914 SR 61
Cadre n° WB10424A0WZB03958
Moteur n° 122EA43976183

Lorsque BMW introduisit ses toutes nouvelles « twins » boxer en 1992, rares furent ceux capables de prévoir que quelques années plus tard, la gamme allait comprendre une version « cruiser », type de mto encore jamais proposé par la marque allemande. Ce fut la R1200 C qui combinait le nouveau moteur huit soupapes à injection avec la suspension avant Telelever de BMW et à l'arrière le système traditionnel Monolever au lieu de la nouvelle Paralever. D'un style typiquement cruiser, elle proposait une selle surbaissée, des repose-pieds avancés, un guidon surélevé genre « ape hanger » et une débauche de chromes. Contre tout attente, la R1200 C figura même dans le film de James Bond « Demain ne meurt jamais » chevauchée dans une scène de poursuite par Pierce Brosnan dans le rôle de l'indestructible agent secret britannique. Livrée neuve en France et assurée pour la route jusqu'en 2004, cet exemplaire qui n'a parcouru que 1 291 km depuis sa livraison est accompagné du catalogue commercial, de son manuel d'utilisation (jamais visé) et de sa carte grise normale.
€6,000 - 7,000

When BMW introduced its all-new 'Boxer' twins in 1992, few people would have predicted that within a few years the range would include a 'cruiser' model, a type of motorcycle never previously offered by the German manufacturer. This was the R1200C, which combined the new fuel-injected 8-valve engine with BMW's Telelever front suspension and a traditional Monolever rear end rather than the new Paralever. Its styling was typically cruiser, featuring a low seat, forward-mounted footrests, 'ape hanger' handlebars and copious amounts of chrome. Unlikely as it may seem, the R1200C even featured in the 1997 James Bond movie 'Tomorrow Never Dies', being ridden in a chase scene by Pierce Brosnan playing the eponymous British secret agent. Delivered new to France and last insured for the road in 2004, this example has covered only 1,291 kilometres from new and is offered with sales brochure, owner's manual, service booklet (unstamped) and French Carte Grise normale.

444
BMW 247 cm3 R26 1958

Immatriculation n° 4252 VH 61
Cadre n° 359399 (see text)
Moteur n° 357940

Construite selon les mêmes principes exemplaires des célèbres « twins » de la firme bavaroise, la première monocylindre BMW apparut avant la guerre de 1939. Le premier type nouveau de BMW après 1945 fut une monocylindre, la 250 R24 de 1948. En 1956, la luxueuse moto légère « quart de litre » de BMW s'était transformée en R26 en bénéficiant d'un moteur plus puissant porté à 15 ch, de la fourche avant à roue poussée Earles et d'un réservoir agrandi, entre autres améliorations. Considérablement plus chère que les autres « 250 », la R26 fut une bête rare hors de l'Allemagne qui séduisait les motards assagis et exigeants pour qui la qualité de fabrication comptait plus que les performances absolues. Cette R26 est constituée d'une cadre et d'un moteur à numéros non concordants provenant de motos livrées neuves en France en 1958. (On notera que si la plaque d'identification du cadre est frappée « 357940 », le cadre lui-même est frappé « 359399 ».) La machine est proposée avec un manuel de réparation (en photocopie), sa carte grise française normale et une copie de l'ancienne carte grise.
€3,000 - 4,000

BMW's first new post-war model was a single-cylinder design - the 250cc R24 - which arrived in 1948. By 1956, BMW's quarter-litre luxury lightweight had evolved into the R26, boasting a more powerful (15bhp) engine, Earles-type leading-link front fork and larger fuel tank among numerous improvements. Considerably more expensive than other 250s, the R26 was a relative rarity outside Germany, appealing to mature, discerning riders for whom quality of construction counted more than mere outright performance. This R26 consists of a non-matching frame and engine, which originally formed parts of machines delivered to France in 1958. (It should be noted that although the VIN plate is stamped '357940', the frame itself is stamped '359399'). The machine is offered with repair manual (photocopy), French Carte Grise normale and copy of an old CG.

445
Zündapp K500 1937

Immatriculation n° 4142 VK 61
Cadre n° 169354
Moteur n° 169354

Fondée pendant la Grande Guerre pour produire des armements, Zündapp se reconvertit dans la production motocycliste après le conflit et sortit sa première machine, une deux-temps à moteur Levis, en 1921. En 1924, Zündapp commença à produire ses propres moteurs en vendant cette année-là plus de 10 000 machines et en 1933 introduisit le premier des bicylindres opposé à plat qui firent la renommée de la marque. Les types K initiaux de 398 et 496 cm3 à soupapes latérales furent suivis en 1936 de la KS500 qui, comme ses devancières, utilisait l'inhabituelle « boîte de vitesses » à quatre rapports par chaînes due à l'ingénieur Richard Küchen et une transmission finale par arbre. Comme sur tous les types de grosse cylindrée et capables de supporter les contraintes et les efforts imposés par les plus mauvaises routes, le cadre et la fourche étaient fabriqués en tôle emboutie, solution très avancée à l'époque. Anciennement restaurée, cette K500 est accompagnée de sa carte grise française de collection.
€6,000 - 8,000

Founded in WWI to manufacture armaments, Zündapp found a new role post-war as a motorcycle producer, building its first machine, a Levis-powered two-stroke, in 1921. In 1924 Zündapp began making its own engines, selling more than 10,000 machines that year, and in 1933 introduced the first of the horizontally opposed, four-stroke twins that it is best remembered for. The initial 398cc and 496cc sidevalve 'K' models were followed in 1936 by the overhead-valve KS500 which, like its predecessors, employed designer Richard Küchen's unconventional all-chain four-speed 'gearbox' and shaft final drive. Common to all the larger models and eminently suited to withstanding the stresses and strains imposed by travel on unmade roads, the frame and girder forks were made of pressed steel, an advanced feature at the time. An older restoration, this K500 is offered with French Carte Grise de collection.

446
Monet-Goyon 350 cm3 Course c.1930

Immatriculation n° 1473 VH 61
Cadre n° 40753
Moteur n° 1C14H 91283

En 1916, Joseph Monet et Adrien Goyon commencèrent à fabriquer des tricycles non motorisés pour les invalides de guerre, activité qui dura jusqu'en 1939. La firme située à Mâcon construisit ses premiers deux-roues à moteur vers 1919 en obtenant les droits de fabrication du Wall Autowheel, une roue à moteur fixée sur une bicyclette. En 1922, Monet-Goyon obtint la licence de fabrication du moteur deux temps Villiers 269 cm3 devenant ainsi l'un des principaux clients de Villiers en Europe continentale. Des modèles à moteur quatre temps MAG suisses fabriqués sous licence s'ajoutèrent à la gamme en 1925. Cette Monet-Goyon à moteur MAG modifiée pour la course est proposée avec sa carte grise française de collection.
€5,000 - 7,000

In 1916 Joseph Monet and Adrien Goyon commenced the manufacture of un-powered tricycles for disabled servicemen injured in The Great War, an activity they would maintain until 1939. The Macon-based company built its first powered two-wheeler around 1919 when it obtained rights to the Wall Autowheel, a self-contained, motorised wheel that attached to a bicycle. In 1922 Monet-Goyon obtained the licence for the manufacture of a 269cc Villiers two-stroke engine and from then onwards the French firm would be one of Villiers' best customers in Continental Europe. Four-stroke models powered by Swiss MAG engines, built under license, were added to the range in 1925. This MAG-engined Monet-Goyon has been modified for racing. The machine is offered with French Carte Grise de collection.

447
Arbinet 350 cm3 Type BSSC 1931

Immatriculation : 6527 VE 61
Moteur n° 202432

La firme Arbinet Frères débuta son activité à Gevrey-Chambertin au cœur du vignoble bourguignon avant de se transférer sur un site plus adapté dans la ville de Dijon. Sa production après la Grande Guerre porta sur des vélomoteurs très demandés à l'époque, sa première publicité paraissant en 1924. La société resta une petite entreprise qui construisit des motocycles de manière artisanale jusqu'en 1934. Tous ses modèles étaient équipés de moteurs produits extérieurement. Dotée d'un moteur Magnat-Debon BSSC à soupapes en tête de 350 cm3 monté dans un cadre AYA, la machine sportive offerte ici est une rareté.
€5,000 - 7,000

Arbinet Freres started in Gevrey Chambertin in the Burgundy wine-growing area, later moving to the more convenient city of Dijon. Their post-Great War production was of the 'vélomoteur' machines, much in demand in the period with their first advertising dating from 1924. The company remained in the small-production, hand-built sector of the market and production of motorcycles ceased in 1934, when the name passed to another concern in 1934. All of their motorcycle production used the engines available from other makers. Equipped with a Magnat Debon BSSC overhead-valve '350' in an 'AYA' frame, the individual sports machine offered here is now very rare indeed.

448
Styl'son Type 350 RH 1930

Immatriculation n° 5154 VG 61 (anciennement 501 EP 38)
Cadre n° RH149
Moteur n° CS1688

Les motos Styl'son – avec ponctuation anglaise délibérée – furent produites au Chambon Feugerolles (près St Étienne) dans la Loire. Cette petite firme produisit de 1919 à 1934 des motos sportives et originales, souvent de style anglais, à base de moteurs et de composants de provenance extérieure britanniques ou français. La personnalité des Styl'son a fait que peu de machines ont survécu et qu'elles sont très recherchées par des collectionneurs qui apprécient leur comportement dynamique.

Cetet Styl'son fait partie de la série RH de 1929-1931 dotée du puissant et brillant moteur Blackburn à culbuteurs et simple échappement fabriqué dans le Surrey et déjà une rareté en soi. La boîte de vitesses est aussi anglaise – une Burman trois rapports à sélecteur manuel – tandis que le cadre et la fourche provenaient de chez AYA à St Étienne – le tube de réservoir inférieur étant déformé pour dégager la culbuterie du Blackburn. Cette élégante et légère machine offre un très bon comportement routier, aidé par des freins de 180 mm.

Présentée « dans son jus » après une restauration partielle en état de fonctionnement et avec une peinture « à la main », cette RH se caractérise par son éclairage Marchal, sa magnéto Morel D1, sa pompe à huile Mikro et ses garde-boue « sport ».Le silencieux d'origine est absent, mais il peut être aisément remplacé si l'on veut. « Aussi anglaise que possible » : telle pourrait être la description de cette rare et séduisante sportive française.
€4,000 - 5,000

Styl'son motorcycles - the Anglicised punctuation was deliberate - were made in the Loire district of France at Le Chambon Feugerolles. They were a small firm, in production only from 1919-1934, who made very sporting and distinctive machines in what was often a 'British' style, using proprietary engines and other components from Britain and from France. The character of the Styl'son has meant that the relatively few examples surviving are very keenly sought after by collectors who revere their riding qualities.

This Styl'son is an example of their RH series of 1929-31 which used the powerful and accelerative Blackburn single-port OHV engine made in Surrey, England, and a rarity in its own right. The gearbox was also English, a Burman hand-change, three-speed, while the frame and forks came from AYA of St. Etienne, the lower tank-tube being 'bridged' to accommodate the Blackburne overhead-valve gear. This good-looking, light and compact machine had excellent manners, helped by the 180mm brakes.

Presented in an as found 'dans son jus' condition after an earlier part restoration to running condition in which the Styl'son was hand-painted, the RH' features lighting by Marchal, a Morel D1 magneto, a Mikro oil-pump and the 'Sports' mudguards. The original silencer is missing but can be replaced if desired. 'As British as they come' might be an apt description of this most appealing French sports motorcycle.

449
Terrot 347 cm3 Type HSST Course c.1931

Immatriculation n° 722 VG 61
Cadre n° 123106

Au Salon de Paris de l'automne 1925, la firme introduisit son Type H de 347 cm3, taxé pour 4 CV, qui remplaçait le Type G,. Les premiers exemplaires étaient encore équipés de moteurs JAP et de l'ancienne fourche avant à ressorts horizontaux de Terrot, mais en fin d'année apparut une version plus moderne dotée du propre moteur Terrot latéral, d'une fourche Druid et d'une pompe à huile Piilgrim. Des versions Standard et Tourisme à soupapes latérales et des modèles à soupapes en tête HSST, Sport et Supersport furent proposées, toutes étant disponibles en version « Confort » avec supplément. La moto proposée ici est un modèle sport HSST à soupapes en tête modifiée pour la course. Présentée en état « sortie de grange », elle est proposée comme un projet de restauration accompagnée de sa carte grise normale.
€4,500 - 6,500

At the Paris Salon in the autumn of 1925, Terrot introduced the 347cc Model H, which replaced the Model G and was rated at 4CV for taxation purposes. The first examples were still equipped with British-made JAP engines and Terrot's old-fashioned, horizontal-spring forks but by the year's end a more modern version had appeared, featuring Terrot's own sidevalve engine, Druid forks and Pilgrim oil pump. Sidevalve-engined standard and touring, and overhead-valve sports versions were offered, all of which were also available in 'Confort' (luxury) form at extra cost. The motorcycle offered here is an overhead-valve HSST sports model that has been modified for racing. Presented in 'barn find' condition, the machine is offered for restoration and comes with French Carte Grise normale.

450
Terrot 347 cm3 Type H 1927 à restaurer

Cadre n° 60644
Moteur n° 56135

Utilisatrice au début de moteurs JAP de fabrication britannique, la firme Terrot commença à produire ses propres moteurs au milieu des années 1920 pour devenir à la fin de cette décennie le plus gros constructeur de motos français. Au Salon de Paris de l'automne 1925, la firme introduisit son Type H de 347 cm3, homologué pour 4 ch pour des raisons fiscales, qui remplaçait le Type G,. Les premiers exemplaires étaient encore équipés de moteurs JAP et de l'ancienne fourche avant à ressorts horizontaux de Terrot, mais en fin d'année apparut une version plus moderne dotée du propre moteur Terrot latéral, d'une fourche Druid et d'une pompe à huile Piilgrim. Des versions Tourisme, Sport et Supersport furent proposées, toutes étant disponibles en version « Confort » avec supplément.Cette Type H démontée et offerte sous forme d'un projet de restauration est accompagnée de son certificat de vente. Les acheteurs potentiels sont priés de procéder eux-mêmes à un inventaire des pièces avant d'enchérir sur ce lot.
€700 - 1,000

Previously a user of British-built JAP engines, Terrot began producing its own power units in the mid-1920s and by the decade's end had become France's largest manufacturer of motorcycles. At the Paris Salon in the autumn of 1925, the firm introduced the 347cc Model H, which replaced the Model G and was rated at 4CV for taxation purposes. The first examples were still equipped with JAP engines and Terrot's old-fashioned, horizontal-spring forks but by the year's end a more modern version had appeared, featuring Terrot's own sidevalve engine, Druid forks and Pilgrim oil pump. Tourisme, Sport and overhead-valve Supersport versions were offered, all of which were also available in 'Confort' (luxury) form at extra cost. This dismantled Type H is offered for restoration and comes with a 1997 purchase receipt. Prospective purchasers should satisfy themselves to this Lot's completeness or otherwise prior to bidding.

Lot 450 avant démontage

451
San-Sou-Pap 247 cm3 Type SS25A Coursifiée 1931

Frame no. 10307
Engine no. CX 10371

Située initialement à Paris, l'usine San-Sou-Pap ouvrit ses portes en 1923 avant d'être transférée à Pantin où elle se forgea une réputation de fabricant de petites motos deux temps (d'où son nom) de qualité à une époque de forte demande de moyens de transport bon marché. Après avoir installé des moteurs des Ets Train de Courbevoie, la gamme s'élargit avec d'autres propulseurs dont des quatre-temps, lorsque San-Sou-Pap fut reprise par Rovin basée à Colombes. Les deux marques cessèrent leur production de motos vers 1936. Cette moto est un rare exemplaire de la SS25 A, dernière deux-temps de San-Sou-Pap vendue alors 4 350 F. Toujours dotée de ses composants mécaniques d'origine, dont le sélecteur manuel et le boîtier de kick, cette machine se présente en version « coursifiée » avec un carburateur Gurtner, un amortisseur de direction Excelsior et un pouf de garde-boue.
€4,000 - 5,000

Originally in Paris, the San-Sou-Pap factory - the distinctive name meaning 'Without valves' - was established in 1923, later moving to Pantin where it established a reputation as a good-quality maker of small two-strokes in what was an era of increasing post-war demand for economical transport. Originally using engine units by Ets. Train of Courbevoie, the range expanded with other power-plants, including four-stroke ones, when San-Sou-Pap became part of the Rovin concern based at Colombes. Both San-Sou-Pap and Rovin closed their doors in 1932. This machine is a rare example of the SS25A, San-Sou-Pap's last two-stroke model, retailed then at 4,350 francs. Retaining the original mechanical parts, including the hand-change, kick-start 'box, this example is well-presented in 'racerised' trim with Gurtner carburetor, Excelsior steering-damper and a mudguard pad.

452
San-Sou-Pap 350 Culbutée Coursifiée c.1930

Fondée à Paris après la Grande Guerre, la marque San-Sou-Pap produisit, comme son nom l'indique, des moteur deux temps (sans soupapes) destiné au marché alors en plein développement des moyens de transport économiques. San-Sou-Pap fusionna ensuite avec la marque Rovin et leur gamme s'étendit aux moteurs à quatre temps fournis par des fabricants spécialisés. Cet exemplaire de San-Sou-Pap, livré à l'origine par Cycles H. Benoit de Conqueril dans la Loire, se présente en version course avec un cadre renforcé et un guidon relevé « en moustache ». La boîte est une Staub, mais le moteur à culbuteurs avec sorties d'échappement façon machine de piste et pompe supplémentaire n'a pas été précisément identifié au moment de la rédaction du catalogue. C'est néanmoins une excellente candidate pour les Coupes Moto Légende.
€3,000 - 4,000

Originating in Paris after the Great War, San-Sou-Pap, as its name implies, produced machines with valve-less, two-stroke engines for the growing French market for frugal motor transport. After a number of years, San-Sou-Pap merged with the Rovin concern and their range of machines expanded with four-stroke engines supplied from the number of proprietary makers in business at the time. This example of the San-Sou-Pap, originally supplied by Cycles H. Benoit of Conqueril, Loire, is presented in competition machine fashion with stiffened frame and sweeping 'moustache' handlebars. The gearbox is a Staub but the overhead-valve engine with speedway-style pipes and supplementary pump had not been positively identified at the time of cataloguing. An excellent candidate for les Coupes Moto Légende.

453
Motobécane 175 cm3 MB1 c.1925

Immatriculation n° 462 L 27
Cadre n° 6210
Moteur n° 26469

Fondée en 1923 par Charles Benoît et Abel Hardin, la société française Motobécane était devenue dans les années 1970le plus grand constructeur de cyclomoteurs et de bicyclettes du monde. La première moto de la marque, la MB1conçue en 1923, entra en production vers la fin de 1924. Machine à moteur monocylindre deux temps de 175 cm3 avec transmission à courroie, la MB1 valait alors 1 375 F et son succès fut tel que la jeune société dut agrandir son usine pour répondre à la demande. Premier modèle réussi, la MB1 changea peu pendant ses cinq années environ de production, les développements concernant principalement la rationalisation de la production et la diminution des coûts. Cette MB1 est équipée de freins « Crocodile » et d'un phare auto-générateur Luxor avec lampe arrière assortie. La machine est accompagnée de son certificat de vente (daté de 2003), de correspondances, d'un article de magazine et de copies de son ancienne carte grise.
€1,600 - 2,000

Founded in 1923 by Charles Benoît and Abel Hardin, the French Motobécane company had become the world's largest manufacturer of mopeds and bicycles by the 1970s. Motobécane's first motorcycle, the MB1, was developed during 1923 and entered production towards the end of 1924. A 175cc single-cylinder two-stroke equipped with belt drive transmission, the MB1 sold for 1,375 Francs and was such a success that the fledgling company had to extend its factory to meet demand. A right-first-time design, the MB1 changed little in its five-or-so years of production, what developments there were being concerned with rationalisation and reduction of costs. This particular MB1 is equipped with 'Le Crocodile' brakes and a Luxor combined headlamp/generator with matching rear light. The machine is offered with purchase receipt (dated 2003), correspondence, magazine article and copies of the old French Carte Grise.

454
Terrot 123 cm3 Type ETM 1953

Immatriculation n° 7230 VF 61
Cadre n° 396842

Introduit en 1943, la possibilité de conduire sans permis des motos jusqu'à 175 cm3 ouvrit un important marché aux constructeurs français. La première offre de Terrot fut le Type EP apparu en 1946. La nouvelle « 125 » était dotée d'un monocylindre à soupapes en tête monté en bloc avec la boîte à 4 rapports dans un cadre rigide équipé d'un fourche avant à parallélogramme. Elle fut suivie par les types FTE et ETPC à fourche avant hydraulique télescopique et de l'ETD dotée d'une dynamo et d'un allumage par batterie et bobine. En 1953, une version économique » l'ETM, fut introduite avec un allumage par volant magnétique et fourche avant non amortie. Une suspension arrière à bras oscillant caractérisa les derniers types de cette série, les ETDS et ETM4S qui arrivèrent au milieu de 1954. Cette ETM est offerte avec sa carte grise française normale et un important dossier technique.
€600 - 800

Introduced in 1943, the regulation permitting machines of up to 125cc to be ridden without a licence made this sector of the motorcycle market an important one for French manufacturers. Terrot's first offering was the Type EP, which debuted in 1946. The new '125' was powered by an overhead-valve engine, built in unit with a four-speed gearbox, which went into a rigid frame equipped with girder front fork. This was followed by the types FTE and ETPC, with hydraulically damped telescopic fork, and the ETD, which came with a dynamo and battery/coil ignition. In 1953 an 'economy' version – the ETM – was introduced, featuring flywheel magneto ignition and an un-damped front fork. Swinging-arm rear suspension distinguished the last of this series, the ETDS and ETM4S, both of which arrived in mid-1954. This ETM is offered with French Carte Grise normale and a comprehensive folder of technical information about the model.

455

En provenance d'une succession

Egli-Vincent 998 cm3 Course 1968

Cadre n° EV7
Moteur n° F10AB/1B/6903

L'Egli-Vincent présentée ici a été construite par le pilote de side-car Pete Gerrish à partir d'un cadre acheté directement à Fritz Egli peu après sa rencontre avec l'ingénieur suisse en 1968. Gerrish fut si impressionné par son essai de la propre machine de côte d'Egli qu'il décida de construire sa propre version solo de course. Par la suite, Gerrish décrivit la construction de la machine dans un articule publié dans le magazine du VOC « MPH » (octobre 1980, exemplaire disponible) dans lequel il affirme que le moteur - décrit comme « mi-Lightning, mi-Shadow » - provenait de son attelage de course. L'Egli de Gerrish fut pilotée par Dave Browning qui gagna d'entrée au circuit Moreton Valence du Cheltenham Motor Club en septembre 1968 malgré son inexpérience de la machine. Peu après, l'Egli-Vincent fut essayée sur la piste de Silverstone pour le magazine Motor Cycle (numéro du 25 décembre 1968) par David Nixon dont le compte-rendu fut repris dans l'article de « MPH ».

The Egli-Vincent offered here was built by sidecar racer Pete Gerrish using a frame bought directly from Fritz Egli shortly after meeting the Swiss engineer in 1968. Although a 'chair' man, Gerrish was so impressed by his test ride on Egli's own hill-climber that he decided to build his own solo racing version. Subsequently Gerrish described the machine's construction in an article published in the VOC's magazine 'MPH' (October 1980 edition, copy available). In the latter he states that the engine – described as 'part Lightning, part Shadow' – was taken from his racing sidecar outfit. Gerrish's Egli was raced by Dave Browning, who won first time out at the Cheltenham Motor Club's Moreton Valence circuit in September 1968 despite being unfamiliar with this type of motorcycle. Soon afterwards the Egli-Vincent was track-tested at Silverstone for Motor Cycle magazine (25th December 1968 edition) by David Dixon, whose riding report forms part of the 'MPH' article. Despite some misgivings concerning the unsorted handling, Dixon was mightily impressed by the power of the Egli, which 'in less than half a mile was easily exceeding 120mph. This was the first time an un-streamlined model had notched such figures on test.' And let's not forget that Dixon was talking about racing motorcycles!

Malgré quelques doutes sur le comportement perfectible, Dixon fut fortement impressionné par la puissance de l'Egli qui « en moins de 800 mètres atteignit plus de 200 km/h. Ce fut la première fois qu'une moto non carénée atteignait cette vitesse en essai ». N'oublions pas que Dixon parlait de motos de course !

Son propriétaire récemment décédé acheta l'Egli-Vincent directement à Pete Gerrish, mais on ignore quand elle a tourné pour la dernière fois. La présence d'un compteur et d'un compte-tours Smiths de 127 mm pourrait indique que son propriétaire avait l'intention de l'immatriculer pour la route. Sont joints au lot deux cylindres, une culasse, un couvercle de transmission primaire, un réservoir « banane » Egli original et les compte-tours et carénage d'origine. D'innombrables répliques du cadre Egli ont été fabriquées depuis des années rendant cet exemplaire original avec son historique en compétition à l'époque d'autant plus attractif pour les collectionneurs. Moto de course dépourvue d'immatriculation, elle est offerte sans prix de réserve.

€27,000 - 35,000
Sans Réserve

Its recently deceased owner bought the Egli-Vincent directly from Pete Gerrish, though it is not known when it was last used. The presence of matching Smiths 5" speedometer and rev counter may indicate that the owner was intending to register it for the road. Two cylinders, a cylinder head, a primary drive cover, an original Egli 'banana' fuel tank and the original fairing and rev counter are included in the sale. Countless replicas of the Egli frame have been made over the years, which makes this genuine example with in-period race history all the more attractive to collectors. There is no registration document with this Lot, which is offered without reserve.

456

En provenance d'une succession

Vincent 998 cm3 Série C Rapide 1952

Immatriculation n° CJX 544 (UK)
Cadre n° RC10337/C
Moteur n° F10AB/1/8437

Dès l'introduction de la série A en 1937, la Vincent V-twin a été synonyme de conception innovatrice, d'excellence mécanique et de performances hors du commun. Depuis le record de vitesse absolu pour moto de production signé en 1948 par Rollie Free sur une Black Shadow Série B préparée jusqu'aux Black Knight et Black Prince totalement carénées, le souci du style et des performances de Philip Vincent est manifeste. Ses motos regorgeaient de caractéristiques innovatrices : pédale de frein, repose-pieds, hauteur de selle et sélecteur réglables, entre autres. La peinture était d'une qualité exceptionnelle et à la hauteur du prix de la machine presque deux fois plus chère que la plus chère de ses contemporaines. Mais par-dessus tout, la performance extraordinaire de son V-twin fascina tous les motocyclistes, potentiellement acheteurs ou non. Avec une vitesse maximale proche de 200 km/h et même supérieure dans le cas de la Black Shadow, la Vincent V-twin fut le véhicule routier le plus rapide en son temps.

Malgré une restauration effectuée par feu son dernier propriétaire, cette Rapide Série C demandera une petite révision avant de reprendre la route. (Sera jointe une caisse contenant quelques pièces détachées et autres objets suggérant que l'embrayage devra être revu avant remise en service.) Proposée sans prix de réserve, cette machine est accompagnée de son document d'immatriculation V5 au Royaume-Uni. On notera tout particulièrement son compteur Smiths de 127 mm type Black Shadow.
€31,000 - 35,000
Sans Réserve

Ever since the Series A's arrival in 1937, the Vincent v-twin has been synonymous with design innovation, engineering excellence and superlative high performance. From Rollie Free's capture of the 'world's fastest production motorcycle' record in 1948 on a tuned Series-B Black Shadow to the final fully enclosed Black Knight and Black Prince, Philip Vincent's stress on appearance and performance is legendary. His machines bristled with innovative features: adjustable brake pedal, footrests, seat height and gear-change lever. The finish was to a very high standard commensurate with the cost of the machine, which was virtually double that of any of its contemporaries. But above all else it was the v-twin's stupendous performance that captivated motorcyclists, whether they could afford one or not. With a top speed approaching 120mph and bettering it in the Black Shadow's case, the Vincent v-twin was the fastest road vehicle of its day.

Although restored by its late owner, this Series-C Rapide will almost certainly require some re-commissioning before returning to the road. (There is an accompanying box containing some clutch spares and other items, suggesting that the clutch may need to be checked before use). Offered without reserve, the machine comes with UK V5 registration document. The Black Shadow-type Smiths 5" speedometer is a particularly noteworthy feature.

457

Un seul propriétaire, 20 km au total

‘Norvin’ 998 cm3 Café Racer 2005

Immatriculation n° 782 UXK (UK)
Cadre n° R92270
Moteur n° F10AB/1B/12100

Développé d’après un concept de Rex McCandless et utilisé pour la première fois par Norton sur les machines d’usine en 1950, le légendaire cadre « Featherbed » (lit de plumes) a été longtemps la base préférée des constructeurs de spéciales. De nouvelles références en matière de direction, de tenue de route et de confort furent établies par le cadre McCandless qui fut aussitôt surnommé « Featherbed » par la star de Norton, Harold Daniell. Bien que conçu pour recevoir un monocylindre, le Featherbed généreusement proportionné allait se montrer capable d’accueillir une grande diversité de moteurs : twins, trois cylindres, quatre cylindres et V-twins, tous adaptables avec un minimum d’idée.

Il y eut plusieurs spéciales construites sur la base du V-twin Vincent, comme la machine présentée ici, construite au Royaume-Uni en 2005 par John Mossey Restorations. Les éléments le plus importants sont un cadre Featherbed replica « large » et un moteur Black Shadow, ce dernier datant de 1955. Parmi les autres caractéristiques notables, citons le bras oscillant type Manx, la boîte à 5 rapports Quaife, les freins Smith Kanrin, la fourche et les amortisseurs Ceriani et un démarreur électrique. Le propriétaire actuel (Suédois) a acheté la Norvin neuve auprès de Phil Cotton Motorcycles et n’a parcouru depuis que 20 km. Présentée dans un état particulièrement excellent, cette unique Norvin « café racer » est offerte avec une liste détaillée de ses caractéristiques, une correspondance (e-mail) un supplément de manuel d’atelier, la copie d’un article de magazine, une lettre de datation, une copie du certificat MoT (valable jusqu’en 2006), un certificat d’autorisation DVLA, une copie de l’ancien document V5 britannique et les documents d’immatriculation suédois en cours de validité.
€28,000 - 35,000

Developed from a design by Rex McCandless and first used by Norton on the works racers in 1950, the legendary ‘Featherbed’ frame has long been the special-builders’ favourite. New standards of steering, roadholding and comfort were set by McCandless’s frame, which was immediately dubbed ‘Featherbed’ by Norton works star Harold Daniell. Although designed with a single-cylinder engine in mind, the generously proportioned Featherbed would in time prove capable of accommodating a wide variety of different power units: twins, triples, fours and v-twins, all could be made to fit with a little ingenuity.

There have been several specials constructed with the Vincent v-twin engine, such as that offered here, which was built in the UK in 2005 by John Mossey Restorations. The machine’s major components consist of a replica ‘wide-line’ Featherbed frame and a Black Shadow engine, the latter dating from 1955. Other noteworthy features include a Manx-type swinging arm; Quaife five-speed gearbox; Smith Kanrin brakes; Ceriani forks and shock absorbers; electronic ignition; and an electric starter. The current (Swedish) owner purchased the Norvin new from Phil Cotton Motorcycles and since acquisition has ridden it only 20 kilometres (approximately 12 miles). Presented in commensurately excellent condition, this unique Norvin café racer is offered with specification details, email correspondence, workshop manual supplement, copy magazine article, dating letter, copy MoT certificate (expired 2006), DVLA authorisation certificate, copy UK V5C document and current Swedish registration papers.

458

Entièrement restaurée par Robin James Engineering

BSA 610 cm3 DBD34 Gold Star 1960

Immatriculation n° THV 167 (UK)
Cadre n° CB32 10397
Moteur n° DBD34GS 5901 (voir texte)

Le mercredi 30 juin 1937, une Empire Star 500 pilotée par le grand Walter Handley réussit à boucler le tour de Brooklands à 100 miles (160 km/h) préludant à ses victoires en course et décrochant la 'Gold Star' (l'étoile d'or) qui allait conférer à la nouvelle BSA super sport son nom si évocateur. La Gold Star d'après guerre, probablement la meilleure des motos de course de production, allait être la machine de base des épreuves type Clubman dans les années 1950. En fait, ce fut la domination de ce modèle dans le Clubman's TT de l'île de Man qui fut à l'origine de la suppression de cette épreuve après la double victoire du pilote de Gold Star, Bernard Codd, en catégorie Senior et Junior. Tandis que ses versions dérivées pour trials et scrambles démontraient la polyvalence du modèle en signant un palmarès impressionnant dans les épreuves tout terrain, pour la majorité des passionnés, la DBD34 500 cm3 en version Clubman est la 'Goldie absolue'. La DBD, dernière des 500 Gold Star routières, apparut en 1956 lorsque la fameuse boîte à rapports courts RRT2 et le frein avant de 190 mm furent montés d'origine. Dès lors, le 'mono' sportif à jamais populaire de BSA changea peu jusqu'à sa disparition tant regrettée en 1963. Aujourd'hui, la Gold Star qui apparaît comme une des motos anglaises d'après guerre le plus recherchées, bénéficie du soutien d'un club de collectionneurs parmi les plus enthousiastes.

On Wednesday 30th June 1937, a specially prepared Empire Star 500 ridden by the great Walter Handley achieved a 100mph lap of the Brooklands circuit on its way to a debut race victory and award of the 'Gold Star' that would give BSA's new super sports model its evocative name. Possibly the most successful production racing motorcycle ever, the post-war Gold Star formed the mainstay of Clubman's racing in the 1950s. In fact, it was the model's domination of the Isle of Man Clubman's TT which led to the event being dropped after Gold Star rider Bernard Codd's 1956 Senior/Junior double victory. While its trials and scrambles derivatives demonstrated the design's versatility by chalking up an equally impressive record in off-road competition, for the majority of enthusiasts the 500cc DBD34 in Clubman's trim is the epitome of the 'Goldie'. The DBD, the ultimate road going 500 Gold Star, appeared in 1956 when the famous RRT2 close-ratio gearbox and 190mm front brake became standard equipment. From then on BSA's perennially popular sporting single changed little until its much-lamented demise in 1963. Today, the Gold Star remains one of the most highly sought after of post-war British motorcycles and is supported by a most enthusiastic owners' club.

Livrée neuve à G. Warwick, East Ham, en novembre 1960 et achetée à Phil Cotton Motorcycles par l'actuel propriétaire (Suédois) en 2003, cette très désirable BSA Gold Star doit être une des plus belles sur le marché actuellement car elle est offerte à la sortie d'une restauration totale réalisée sans considération de prix par Robin James Engineering.

La reconstruction s'est déroulée de 2006 à 2011 pour un coût d'environ 70 000 euros comme le montrent les factures et un compte-rendu détaillé des travaux de 60 pages présent au dossier (dont nous conseillons la lecture). Depuis son achèvement, la Goldie qui n'a parcouru que quelques kilomètres d'essais se présente dans un état exceptionnellement bon.

En cours de restauration, quelques modifications ont été introduites visant à éliminer un certain nombre de faiblesses bien connues des Gold Star : citons les sièges de soupapes adaptés au « sans plomb », les joints toriques des tubes des tiges de culbuteurs, une pompe à huile à grand débit, une amélioration du graissage des culbuteurs, un embrayage Triumph, un clapet anti-retour sur le réservoir d'huile et des amortisseurs de fourche à double effet de Norton Commando. En plus, les carters ont été changés, le moteur réalésé et « allongé » jusqu'à 610 cm3 et un démarreur électrique installé.

Totalement restaurée et très améliorée sur le plan mécanique, cette magnifique Gold Star dans son ultime version DBD34 est offerte avec les factures susmentionnées et des copies de la lettre de datation, les anciens certificats du MoT, l'ancien document V5C britannique et les documents actuels d'immatriculation en Suède. On notera que le numéro moteur a été refrappé.
€18,000 - 22,000

Supplied new to G Warwick, East Ham, November 1960 and purchased from Phil Cotton Motorcycles by the current (Swedish) owner in 2003, this ultra-desirable BSA Gold Star has to be one of the very best currently available, as it is offered fresh from a no-expense-spared total restoration undertaken by Robin James Engineering.

The rebuild was carried out between 2006 and 2011 at a cost of £55,710 (approximately €70,000), as evidenced by all bills and a 60-page detailed report on the work on file (close inspection recommended). Since completion, the Goldie has covered only a relative handful of test miles and is presented in commensurately excellent condition.

During the rebuild a number of detailed modifications were made to address some well-known Gold Star weaknesses. These included unleaded-compatible valve seats; pushrod tube O-ring seal; special high-capacity oil pump; improved rocker feed arrangements; a Triumph clutch; an oil tank non-return valve; and Norton Commando compression/rebound fork dampers. In addition, the crankcases were replaced; the engine bored and stroked to 610cc; and an electric starter fitted.

Fully restored and extensively re-engineered, this beautiful Gold Star in the model's ultimate, DBD34 incarnation is offered with the aforementioned invoices and copies of the dating letter, old MoT certificates, old UK V5C document and current Swedish registration papers. It should be noted that the engine number has been re-stamped.

459
MV Agusta 750 cm3 F4 Serie Oro 2000

Cadre n° ZCGF400AAXV00294
Moteur n° F4AX000349

Cette MV Agusta F4 Serie Oro fut, neuve, la propriété de dernier président du MV Agusta Club de Grande Bretagne. Vendue par Three Cross Motorcycles en mars 2000, elle porte le n° 294 dans la série des 300 modèles seulement fabriqués pour marquer la relance de la marque MV Agusta et elle fait partie de 21 motos de ce type livrées officiellement au Royaume-Uni. Coûtant environ 23 000 livres à son lancement (environ 35 000 euros à l'époque), une Serie Oro valait deux fois plus que la F4 Strada standard, mais ces motos furent toutes vendues avant la livraison tant la demande fut importante.

La plus grande partie du kilométrage de l'Oro fut accomplie au cours des dix-huit premiers mois passés aux mains d'Alan avec 1 256 km au compteur relevés lors du deuxième entretien en septembre 2001. Elle demeura ensuite pratiquement inutilisée jusqu'en mai 2008, date à laquelle 1 260 km seulement furent enregistrés. En mai 2008, Alan reçut une demande de Giacomo Agostini,15 fois Champion du Monde, lui demandant le prêt de la Serie Oro afin de parcourir le circuit de l'île de Man pour un documentaire qu'il réalisait pour la chaîne de télévision Moto TV en compagnie d'un autre ancien Champion du Monde, Marco Luchinelli (voir les copies des photos présentes au dossier). Par la suite, les rétroviseurs et des photos furent signés par les deux champions et les manuels d'utilisation par le seul Agostini.

This MV Agusta F4 Serie Oro was owned from new by the late chairman of the MV Agusta Owners Club of Great Britain, Mr Alan Elderton. Supplied via Three Cross Motorcycles in March 2000, it is number '294' of only 300 Serie Oro models built to mark the re-launch of the MV Agusta brand and one of only 21 official UK-supplied examples. Costing around £23,000 in the UK when launched (approximately €35,000 at that time) the Serie Oro was twice as expensive as the standard F4 Strada yet every single one had been sold prior to delivery, such was the demand.

Most of the Oro's miles were covered in the first 18 months of Alan's ownership, with 780 (1,256 kilometres) being recorded at the second service in September 2001. It then remained virtually unused until May 2008, by which time only 831 miles (1,260 kilometres) had been recorded. In May 2008 Alan received a request from 15-time World Champion Giacomo Agostini to borrow his Serie Oro to ride around the Isle of Man TT course for a documentary he was working on for the television station Moto TV together with another former World Champion, Marco Lucchinelli (see copies of photographs on file). Subsequently, mirror casings and photographs were signed by both riders and the handbooks by Agostini alone.

Malheureusement, Alan Elderton, membre fondateur du MV Agusta Owners Club GB et son président depuis 1998, disparut en novembre 2009. Le vendeur actuel acheta la Serie Oro à la veuve d'Alan, Kaye, en novembre 2010, date à laquelle le compteur affichait 1 490 km. En décembre 2010, la moto bénéficia d'un entretien complet par le concessionnaire officiel MV Agusta, Forza Italia. En plus, le système d'alarme installé par Three Cross fut démonté, une nouvelle batterie installée et la machine démarra pour la première fois depuis son retour de l'île de Man.

Le vendeur a piloté la MV en deux occasions : une première fois en septembre 2011 pour prendre les photos vues ici et une seconde fois le 29 mai 2012 pour le dernier contrôle technique du MoT. Propriété du vendeur, la MV est restée exposée dans le hall d'exposition posés sur deux stands pour préserver les pneus. La batterie a été rechargée tous les mois et le moteur démarré jusqu'à mise en température de fonctionnement (les freins étant aussi actionnés) tous les deux mois. Le compteur n'affiche que 1540 km.

Présentée dans un état absolument superbe, la machine est offerte avec un important dossier historique, ses manuels, des articles de magazine et le document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C. (On notera que l'immatriculation 'A14 ORO' a été conservée par le vendeur.) En résume, une occasion exceptionnelle d'acquérir un exemplaire parfaitement documenté et peu utilisé de cette MV particulièrement destinée à la collection.
€27,000 - 30,000

Sadly, Alan Elderton, founder member of the MV Agusta Owners Club of GB and its chairman since 1998, passed away in November 2009. The current vendor acquired the Serie Oro from Alan's widow, Kaye in November 2010, at which time the odometer reading was 925 miles (1,490 kilometres). In December 2010 the machine was fully serviced by MV Agusta authorised dealership Forza Italia. In addition, the alarm system installed by Three Cross was removed, a new battery fitted and the motorcycle started for the first time since its return from the Isle of Man.

The vendor has ridden the MV on only two occasions: firstly in September 2011 to take the photographs seen here and secondly on May 29th 2012 for its last MoT test. While in the current ownership the MV has been kept on showroom display, supported on twin paddock stands (to conserve the tyres). The battery is charged every month and the engine started and taken up to normal running temperature (and the brakes operated) every other month. The current odometer reading is only 955 miles (1,540 kilometres).

Presented in superb condition, the machine is offered with a large folder of history, correspondence, handbooks, magazine articles, photographs and UK V5C registration document. (It should be noted that the registration 'A14 ORO' is being retained by the vendor). An exciting opportunity to acquire a fully documented, little used example of this most collectible of modern MVs.

Giacomo Agostini au guidon de la Serie Oro au TT de l'Ile de Man. Le lot est accompagné de duplicatas des photos.
Giacomo Agostini riding the Serie Oro around the Isle of Man TT course. Copies of the photographs are offered with the lot.

460 Ω
Équipée d'un moteur R100/7
BMW 980 cm3 R60/2 1967

Cadre n° 1810573
Moteur n° 6170446

À la fin de 1954, BMW remplaça sa gamme de twins existante par les R50 et R69. Les moteurs furent peu modifiés, les changements les plus significatifs concernant le cadre et la partie cycle qui comprenait désormais une fourche avant Earles à roue poussée et une suspension arrière à bras oscillants. La R67/2, modèle moins comprimé très apprécié par les sidecaristes, ne fut pas remplacée avant l'arrivée pour 1956 de la R60 équipée d'une version moins comprimée du moteur R69. Le marché du side-car était important pour BMW et les nouvelles liaisons inférieures de la fourche avant incorporaient des points de montage alternatifs donnant une chasse différente dans le cas où un side-car serait attelé. En 1960, la gamme des flat-twins révisée fut désignée « /2 ». La plupart des changements se situaient dans le moteur qui bénéficiait d'un carter et d'un vilebrequin renforcés, de segments de piston chromés, d'une ventilation interne améliorée, de nouveaux poussoirs et d'un embrayage plus robuste.

Cette R60/2 1967 combine l'élégance traditionnelle des BMW des années 1960 à la puissance et à la commodité d'utilisation du moteur R100/7 plus moderne (1979) qui, avec ses 59 ch, est plus de deux fois plus puissant que l'original. La transformation effectuée par le précédent propriétaire, Chris Bond, par Larry Junge de Bavarian Cream Restorations à Boring, Oregan (USA) en 2006-2007 s'est accompagnée du montage d'une fourche avant et d'un frein avant à double disque de R60 S. Offrant tout le style d'une BMW classique avec la puissance et la fiabilité d'une moderne « BM », la machine proposée avec son titre de circulation américain est soumise au paiement des droits de douane applicables aux importations dans l'EU.
€7,500 - 9,000

At the end of 1954, BMW replaced its existing twins range with the R50 and R69. The engines were little altered, significant changes being concentrated on the frame and cycle parts, which now featured an Earles-type leading-link front fork and swinging-arm rear suspension. The R67/2, a lower-compression model much favoured by sidecarists, was not replaced until the arrival for 1956 of the R60, which used a low-compression version of the R69 engine. The sidecar market remained an important one for BMW, and the new front fork's bottom link incorporated alternative mounting points giving suitable trail should a 'chair' be attached. In 1960 the flat-twins range was revised as the '/2', most of the changes being inside the engine, which received a strengthened crankcase and crankshaft, hard-chromed piston rings, improved internal ventilation, new cam followers and a stronger clutch assembly.

This 1967 R60/2 combines the elegantly traditional looks of 1960s BMWs with the power and convenience afforded by a more modern R100/7 engine dating from 1979, which with 59bhp on tap has more than double the maximum output of the original. The conversion, undertaken for previous owner Chris Bond by Larry Junge of Bavarian Cream Restorations in Boring, Oregon, USA during 2006/2007, included fitting the front fork and twin-disc front brake from an R90S. Offering all the style of a classic BMW together with the power and reliability of a modern 'Beemer', the machine is offered with US Certificate of Title. EU import duty is payable on this Lot.

461
Zündapp KS750 side-car ‘Sahara’ c.1941

Fondée pendant la Grande Guerre pour produire des armements, Zündapp se reconvertit dans la production motocycliste après le conflit sous la direction de son nouveau propriétaire, le Dr Fritz Neumeyer, et sortit sa première machine, une deux-temps à moteur Levis, en 1921. En 1924, Zündapp commença à produire ses propres moteurs en vendant cette année-là plus de 10 000 machines et en 1933 introduisit le premier des bicylindres quatre temps opposé à plat qui firent la renommée de la marque. Les premiers modèles latéraux de 398 cm3 et 496 cm3 furent suivis en1939 par la K600 (598 cm3) qu, comme ses devancières, utilisait l’inhabituelle boîte à quatre rapports par chaînes due à Richard Küchen et une transmission par arbre. La première Zündapp « twin » à soupapes en tête, la KS600 apparut en 1939 et servit de base à la KS750. Développée spécifiquement pour la Wehrmacht, l’attelage KS750 était équipé d’un side-car Steib à roue tractée par arbre, d’une marche arrière, de freins hydrauliques et de roues interchangeables. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, la KS750 servit sur tous les fronts, sa production dépassant celle de la BMW R75 avec environ 18 600 unités jusqu’à l’arrêt des fabrications en 1944.

Cet exemplaire découvert en Grèce a été immatriculée pour usage civil en 1958. Le propriétaire actuel l’acheta en 1996. Restaurée en 2002 avec l’aide de Vassilios Papaionaou et peinte de la teinte jaune sable Sahara caractéristique des engins de l’Afrika Korps, elle possède sa boîte à huit rapports (2x4) et marche arrière, son support de mitrailleuse, ses boîtes à munitions, ses sacoches en cuir,, son jerrycan, sa roue de secours, etc. Présentée en état de fonctionnement, la moto qui a bénéficié d’un entretien récent est décrite comme étant en bon état général, mais dépourvue de tout document.
€12,500 - 17,000

Founded at the height of WWI to manufacture armaments, Zündapp found a new role post-war as a producer of motorcycles under the direction of new owner, Dr Fritz Neumeyer, building its first machine, a Levis-powered two-stroke, in 1921. The firm began making its own engines in 1924, selling more than 10,000 machines that year, and in 1933 introduced the first of the four-stroke flat twins that it is best remembered for. The initial 398cc and 498cc sidevalve models were followed in 1939 by the 598cc K600, the latter, like its predecessors, employing designer Richard Küchen’s un-conventional all-chain four-speed ‘gearbox’ and shaft final drive. A frame and girder fork made of pressed steel were advanced features. Zündapp’s first overhead-valve twin, the KS600, appeared in 1939 and would provide the basis for the KS750. Developed specifically for service with the Wehrmacht, the KS750 motorcycle combination featured shaft drive to the Steib sidecar’s wheel, reverse gear, hydraulic brakes and interchangeable wheels. During WW2 the KS750 saw service on every front, its production outstripping that of the similar BMW R75 with some 18,600 built before production was discontinued in 1944.

This example was discovered in Greece and first registered for civilian use in 1958. The current owner acquired the machine in 1996. Restored in 2002 with the assistance of Vassilios Papaioanou and finished in the Sahara sand yellow typical of vehicles used by the Afrika Korps, it has the eight-speed dual-ratio transmission with locking differential and reverse gear; machine gun bracket; ammunition cases, leather panniers, jerrycan, spare wheel, etc. Presented in running order, the machine benefits from a recent service and is described as in generally very good condition. There are no documents with this Lot.

462
Zündapp K800 type militaire c.1933

Moteur n° 141375

Fondée pendant la Grande Guerre pour produire des armements, Zündapp se reconvertit dans la production motocycliste après le conflit sous la direction de son nouveau propriétaire, le Dr Fritz Neumeyer, et sortit sa première machine, une deux-temps à moteur Levis, en 1921. En 1924, Zündapp commença à produire ses propres moteurs en vendant cette année-là plus de 10 000 machines et en 1933 introduisit le premier des bicylindres quatre temps opposé à plat qui firent la renommée de la marque. Ces types formèrent une large gamme de types diversifiés tous désignés sauf les plus petits deux-temps par la lettre « K » (pour kardan, ou transmission par arbre). Parmi les premiers modèles produits figurèrent les K400 (398 cm3) et K500 (496 cm3) à moteurs bicylindres à plat latéraux associés à l'inhabituelle boîte à quatre rapports par chaînes due à Richard Küchen et, comme la désignation l'indique, une transmission par arbre. Un autre type Küchen fut introduit au même moment, : il s'agissait d'un moteur quatre cylindres opposé à plat de 598 cm3 (K600) ou de 798 cm3 (K800).

Comme sur tous les types de grosse cylindrée et capables de supporter les contraintes et les efforts imposés par les plus mauvaises routes, le cadre et la fourche étaient fabriqués en tôle emboutie, solution très avancée à l'époque. La nouvelle gamme Zündapp rencontra un immense succès et en septembre 1933, la firme sortit sa 100 000e machine, presque un exploit au bout d'un peu plus de dix ans de production pour un constructeur de motos. Les plus grosses Zündapp furent livrées en grand nombre aux forces armées allemandes pendant la Seconde Guerre mondiale, les versions militaires étant identifiées par le suffixe « W » (pour Wehrmacht).

Cette rare et ancienne Zündapp K800 a été restaurée en 2002 avec l'aide de Vassilios Papaionaou. Présentée en état de fonctionnement, cette moto qui a bénéficié d'un entretien récent est décrite comme étant en très bon état général. Aucun document ne l'accompagne.
€11,000 - 15,000

Founded at the height of WWI to manufacture armaments, Zündapp found a new role post-war as a producer of motorcycles under the direction of new owner, Dr Fritz Neumeyer, building its first machine, a Levis-powered two-stroke, in 1921. The firm began making its own engines in 1924, selling more than 10,000 machines that year, and at the Berlin Motor Show in 1933 introduced the first of the horizontally opposed, four-stroke twins that it is best remembered for. These formed part of an extensive and diverse range of models, all but the smallest two-stroke being designated by the letter 'K' (for kardan, meaning 'shaft'). Among the models premiered were the K400 (398cc) and K500 (496cc) sidevalve twins, both of which employed designer Richard Küchen's unconventional all-chain four-speed 'gearbox' and, as the designation suggests, shaft final drive. Introduced at the same time was another Küchen design: a horizontally opposed four made in 598cc (K600) and 798cc (K800) capacities.

Common to all the larger models and eminently suited to withstanding the stresses and strains imposed by travel on unmade roads, the robust frame and girder forks were made of pressed steel, an advanced feature at the time. The new Zündapp range was an enormous success and in September 1933 the firm produced its 100,000th machine, quite an achievement after little more than a decade as a motorcycle manufacturer. The larger Zündapps saw service in substantial numbers with the German Army during WW2, military versions being identified by a 'W' (Wehrmacht) model suffix.

This rare, early Zündapp K800 was restored in 2002 with the assistance of Vassilios Papaioanou. Presented in running order, the machine benefits from a recent service and is described as in generally very good condition. There are no documents with this Lot.

463
Norton 490 cm3 Model 16H moto militaire c.1944

Cadre n° W91116
Moteur n° W93521

Introduite en 1921, la Norton Model 16H 490 cm3 latérale allait être sans cesse modernisée pendant plus de 30 ans. La 16H servit les forces alliées tout au long de la Seconde Guerre mondiale au cours de laquelle elle représenta la majeure partie des plus de 100 000 Norton fournies aux forces britanniques et du Commonwealth. Ces machines furent modifiées en fonction des nécessités opérationnelles et la 16H se révéla très bien adaptée aux tâches militaires en étant de construction relativement simple et facile à entretenir tout en offrant une garde au sol supérieure à la moyenne et des performances globales correctes. Cet exemplaire fut acheté sur l'aérodrome militaire Hassani d'Athènes (devenu l'aéroport civil d'Ellenikon) à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Restaurée en 2007 avec l'aide de Vassilios Papaioanou et présentée en état de fonctionnement, elle a bénéficié récemment d'un entretien. Elle est décrite comme étant en bon état général, mais dépourvue de tout document d'immatriculation.
€5,500 - 7,000

Introduced in 1921, the 490cc sidevalve-engined Model 16H would be continuously up-dated for the next 30-plus years. The 16H saw service with the Allies throughout WW2, forming the majority of the 100,000-or-so Nortons supplied to British and Commonwealth armed forces. Machines were modified to meet the needs of their particular sphere of operations and the 16H proved well suited to military work, being relatively simple in construction and easily maintained while possessing better-than-average ground clearance and good all-round performance. This example was bought from Athens' Hassani military airport (later the Ellenikon civilian airport) at the end of WW2. Restored in 2007 with the assistance of Vassilios Papaioanou and presented in running order, it benefits from recent servicing and is described as in generally very good condition. There are no documents with this Lot.

464
Ariel 346 cm3 W/NG c.1942

Cadre n° XG37008
Moteur n° GBH26849

Les versions Standard des monocylindres Ariel conçus par Val Page furent abandonnées pour la saison 1936 en faveur de deux nouveaux modèles De Luxe à soupapes en tête : la 250 cm3 LG et la 350 cm3 NG en complément des sportives Red Hunter. Au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, les stocks de motos Ariel (comme ceux d'autres marques) furent réquisitionnés par l'autorité militaire pour être alloués aux forces armées britanniques en attendant la mise au point de la version militaire de la « 350 mono » désignée « W/NG » qui apparut en 1940 pour être produite pendant toute la guerre. Cet exemplaire fut acheté sur l'aérodrome militaire Hassani d'Athènes (devenu l'aéroport civil d'Ellenikon) à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Restaurée en 2007 avec l'aide de Vassilios Papaioanou et présentée en état de fonctionnement, elle a bénéficié récemment d'un entretien. Elle est décrite comme étant en bon état général et dépourvue de tout document d'immatriculation.
€4,300 - 5,500

For the 1936 season the Standard versions of Ariel's Val Page-designed singles were dropped and two new overhead-valve De Luxe models introduced: the 250cc LG and 350cc NG, complementing the sporting Red Hunters. When WW2 broke out, existing stocks of Ariel motorcycles (and those of other makes) were requisitioned for allocation to the British Armed Forces, pending the development of a military version of the 350cc single, designated 'W/NG', which first appeared in 1940 and was manufactured throughout the war. This example was bought from Athens' Hassani military airport (later the Ellenikon civilian airport) at the end of WW2. Restored in 2007 with the assistance of Vassilios Papaioanou and presented in running order, it benefits from recent servicing and is described as in generally very good condition. There are no documents with this Lot.

La Collection des Motos de Grand Prix Garelli

Lorsque l'ingénieur Adalberto Garelli créa une usine de production de motocyclettes en 1919, il le fit avec d'autant plus d'assurance que le prototype Garelli avait été soumis aux essais les plus rigoureux. Depuis des années, l'Armée italienne avait organisé des compétitions de motos en vue très certainement de retenir les meilleurs modèles pour des utilisations militaires et Garelli avait obtenu un record de succès inégalé. La machine d'Adalberto Garelli était une deux-temps de 350 cm3 dont le modèle avait été déposé en 1912. En janvier 1914, il avait même réussi à gravir jusqu'en haut du col du Mont-Cenis dans les Alpes en dépit de conditions atmosphériques des plus défavorables et au grand étonnement de l'officier commandant le poste militaire situé au sommet.

Adalberto Garelli n'avait pas choisi un moteur à deux temps par hasard car il avait été employé précédemment par le département Marine de FIAT qui travaillait sur l'application de ce type de moteur à la propulsion des sous-marins en surface. Il devint ensuite directeur de la division Motos de Bianchi pour laquelle il dessina une boîte à trois rapports avant de travailler pour Stucchi, autre marque importante.

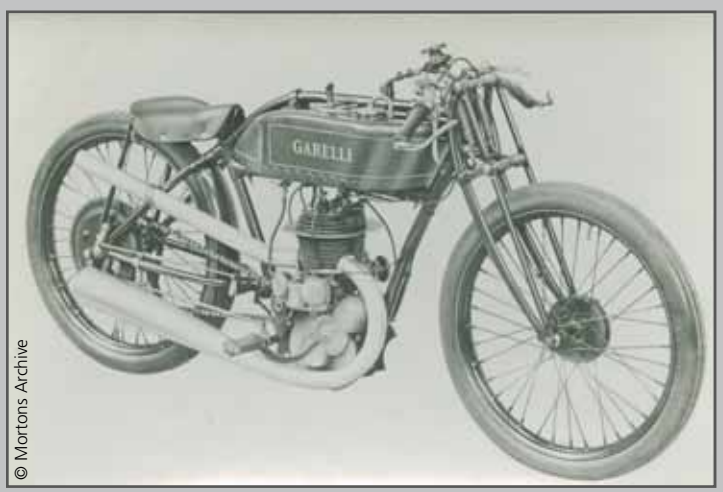
Le moteur de moto de Garelli était du type à deux cylindres à chambre commune et carter commun. Les deux pistons partageaient le même axe sur le pied de bielle et par conséquent se déplaçaient ensemble. En plaçant les orifices de transfert dans un cylindre et l'orifice d'échappement dans l'autre, on pouvait réaliser un calage de distribution symétrique et donc augmenter le rendement. Des systèmes analogues furent ensuite utilisés par DKW et Puch (mais avec deux bielles ou un bielle en fourche) Toujours soucieux de l'excellente publicité que rapportaient les victoires en compétition, Garelli engagea une des premières machines sorties de son usine de Milan dans un autre rallye organisé par l'Armée. Disputé en mars 1919, ce fut la très difficile épreuve Gênes-Trento-Trieste-Vérone-Gênes dans laquelle la machine de Garelli fut menée à la victoire par Ettore Girardi, chef pilote essayeur au service motocycliste de l'Armée à Parme. La première participation officielle de Garelli dans une compétition sportive eut certainement un effet bénéfique, le système sans soupapes perfectionné suscitant un très grand intérêt et les militaires italiens concluant qu'il « résolvait brillamment les problèmes habituels des motocycles et en particulier des deux-temps ». Des louanges méritées s'il en fut.

Afin de démontrer que cette première victoire n'était pas due au hasard, en octobre 1919, Garelli s'engagea dans le formidable « Raid Nord-Sud ». Cette course s'étendait de Milan à Naples sur une distance d'environ 865 km qui en faisait la plus longue épreuve motocycliste du monde à l'époque. Cette fois encore le pilote fut Ettore Girardi qui, comme espéré, rapporta la deuxième grande victoire de Garelli. Quatre autres motos seulement parvinrent à l'arrivée : deux Sunbeam, une Motosacoche et une Douglas.

La production étant lancée, Garelli poursuivit activement son programme de compétition et ses machines ne tardèrent pas à dominer la scène sportive italienne. En 1922, l'équipe officielle s'aventura pour la première fois à l'étranger et prit les trois premières places du Grand Prix de l'Union Motocycliste de France à Strasbourg. Plus tard dans l'année, Garelli signa une autre victoire historique quand Ernesto Gnesa gagna le « Grand Prix des Nations », épreuve inaugurale du nouvel autodrome de Monza, en battant d'ailleurs toutes les machines de 500 cm3 .

Nombreux sont les grands pilotes de course dans le monde dont la carrière a débuté sur deux roues et des deux meilleurs Italiens furent, avant de passer sur quatre roues, des pilotes Garelli : Tazio Nuvolari et Achille Varzi. En fait, la première victoire connue de Nuvolari fut obtenue au guidon d'une 350 Garelli à Parme en 1923, année même où le jeune Varzi, 18 ans, remportait huit épreuves de suite et décrochait le titre de Champion d'Italie pour le constructeur milanese. Garelli couronna une année faste en retournant à Monza pour y battre de façon stupéfiante 76 records de vitesse.

L'équipe d'usine se retira de la compétition à la fin de la saison 1924, mais pendant quelques années encore, des Garelli remportèrent des courses pilotées par des privés. L'un d'eux, Ermino Visioli, fut à l'origine de la première participation d'une Garelli au TT de l'Ile de Man où il abandonna dans le TT Junior 1926 au troisième tour. Et l'usine qui demeura active dans le domaine des records revint de Monza en 1926 avec un étonnant 126 km/h.



© Mortons Archive

Après 1926, Garelli commença à se diversifier dans d'autres fabrications et la production motocycliste déclina peu à peu. À partir de 1958, la firme produisit, entre autres matériels, des démarreurs à air comprimé pour moteurs aéronautiques et marins, des compresseurs pour avions militaires et des générateurs pour chars d'assaut. Ce devait être une véritable réorientation des activités. La dernière moto Garelli d'avant guerre sortit d'usine en 1935, mais auparavant, une importante modernisation était intervenue sous la forme d'une boîte à trois vitesses qui imposa une refonte totale du carter moteur/transmission.

Après la guerre, la firme revint à ses origines motocyclistes quoique dans une démarche plus modeste. Les dernières années 1940 et jusqu'au début des années 1950 furent en Europe une période d'austérité, les peuples libérés, mais épuisés par six années de guerre cherchant avant tout à disposer d'un moyen de transport motorisé, même modeste. Ce fut l'âge d'or de la bicyclette motorisée et l'une des propositions le plus réussies fut le Mosquito de Garelli qui, sous sa forme initiale, se montait sur le cadre et sous le pédalier pour entraîner la roue arrière au moyen d'un galet de friction.

Bientôt la firme se remit à produire de vraies motos sans qu'il y eut toutefois de projet de retour sur les circuits. En 1961, Garelli fusionna avec Agrati, un des plus importants fabricants italiens de pièces de cycles. Après la fusion, l'usine Garelli de Sesto San Giovanni se consacra à la fabrication des moteurs, tandis que l'usine Agrati de Monticello ajoutait une production de cadres de motos et de cyclomoteurs au catalogue.

La société étant reconstituée sous la direction de Daniele Agrati, la décision fut prise de revenir sur la piste en quête de nouveaux records du monde. En novembre 1963, deux Garelli 50 cm3 spécialement préparées par l'ingénieur William Soncini, réglées pour tourner à l'alcool et équipées de carénages intégraux dits « poubelle » établirent huit records du monde à Monza dont celui des 24 heures à la moyenne de 108,834 km/h, record qui tient toujours. Les cyclos Garelli sport des années 1970 ne reçurent pas pour rien l'appellation « Rekord ».

Il semble que l'activité sportive fût assez ralentie dans les années 1960, mais vers la fin des années 1970, Garelli commença à s'y intéresser plus sérieusement. En 1976, la Garelli 50 cm3 de Locati termina deuxième du Championnat d'Italie de la Montagne et quand un autre prototype 50 cm3 piloté par Alberto Jeva se montra prometteur dans une manche du Championnat d'Italie Senior à Monza en septembre 1979, l'usine commença à être approchée par des pilotes intéressés. Parmi ceux-ci se trouvait l'Italien Eugenio Lazzarini qui avait déjà remporté un Championnat du Monde pour MBA (125 cm3) et Kreidler (50 cm3). Néanmoins à cette date, Daniele Agrati sentit qu'il n'était pas en mesure de propoer à Lazzarini une monture vraiment compétitive. Il fallut attendre 1982 pour voir Lazzarini remporter un Grand Prix au guidon d'une Garelli d'usine, époque où il avait ajouté un autre titre mondial en 50 cm3 à son palmarès aux commandes d'un Iprem sur base Kreidler.

En réalité, Lazzarini avait été sous contrat depuis le début de 1981, mais la mise au point de la nouvelle machine de 50 cm3 de Garelli avait été ponctuée de problèmes. En milieu d'année, Lazzarini sembla avoir perdu patience et il imposa une refonte du type en demandant un carter en aluminium usiné dans la masse et un cadre monocoque, également en aluminium, de sa propre conception. La nouvelle machine se montra aussitôt prometteuse en donnant 16 ch en toute sécurité, mais il fallut l'arrivée d'un nouvel élément dans l'équipe Garelli pour qu'elle révèlât tout son potentiel.

À la fin de 1981, Garelli recruta Jan Thiel, ingénieur hollandais spécialiste du deux temps qui avait déjà connu des réussites en Grands Prix avec Jamathi, Bultaco, Piovaticci et Minarelli. En même temps, Garelli passa un accord avec Minarelli, cette dernière devant fournir des moteurs pour la gamme des routières 125 cm3 et racheta les actifs et l'équipe du service course de Minarelli dont son pilote vedette, Angel Nieto. Ainsi, du même coup, Garelli acquit une machine et un pilote compétitifs en catégorie 125, Nieto ayant remporté le Championnat du Monde 125 pour Minarelli en 1981. Progressivement développée par Garelli, cette simple deux-temps allait devenir l'une des motos de Grands Prix le plus titrées de tous les temps.

L'année suivante, Nieto empocha six victoires en 125 dans la quête de son 11e titre mondial et le premier pour Garelli. Lazzarini prenant le deuxième place, cela suffit à valoir en plus à Garelli le championnat Constructeurs. Lazzarini termina aussi deuxième du Championnat du Monde 50 cm3 la même année. Le titre 1982 de Nieto allait marquer le début d'une période de succès en Grands Prix sans précédent pour Garelli qui, à la fin de la décennie avait collectionné cinq autres titres mondiaux Pilotes et quatre autres titres Constructeurs. C'est cette période faste que représentent les Garelli ex usine de la Collection dont on trouvera le détail dans les fiches descriptives individuelles.

En 1987, la société Agrati-Garelli fut mise en liquidation. Réorganisée sous la raison sociale « Garelli SpA », la firme a lutté pour sa survie pendant quelques années, mais en novembre 1991, les portes de l'usine se sont fermées définitivement, la marque Garelli passant sous le contrôle de Fantic. Après la disparition de celle-ci, Garelli fut reprise pour devenir « Nuova Garelli SpA » et jouer un nouveau rôle en important des scooters de conception italienne produits en Extrême-Orient.

À la suite de la fermeture du département compétition, les Garelli d'usine furent données aux pilotes ou cédées à des collectionneurs privés italiens dont le vendeur actuel qui, après leur acquisition, accepta d'une exposer une partie au musée de Giancarlo Morbidelli à Pesaro.

The Garelli Grand Prix Collection

When engineer Adalberto Garelli established a factory to manufacture motorcycles in 1919 he did so with confidence, for the prototype Garelli had already been subjected to rigorous testing. For many years the Italian Army had organised competitions for motorcycles, no doubt with an eye to securing the best designs for military use, and Garelli had achieved an unmatched record of successes. Adalberto Garelli's motorcycle was a 350cc two-stroke, the design of which he had registered in 1912. In January 1914 he even succeeded in riding it to the top of the Moncenisio Pass in the Alps despite having to contend with the most appalling weather, much to the astonishment of the officer commanding the army barracks at the summit.

Adalberto Garelli's choice of a two-stroke engine was no accident, for he had previously been employed in FIAT's marine division, working on the application of this type of power unit to the surface propulsion of submarines. He then moved on to head Bianchi's motorcycle division, for whom he designed a three-speed transmission, and next worked for Stucchi, another prominent make.

Garelli's motorcycle engine was of the 'split single' type, featuring two cylinders linked by a common combustion chamber and sharing the same crankcase. The two pistons shared a common gudgeon pin and thus rode and fell together. Placing the transfer ports in one cylinder and the exhaust port in the other enabled symmetrical port timing to be obtained, thus increasing efficiency. Similar systems would later be used by both DKW and Puch.

Ever mindful of the valuable publicity that competition successes generated, Garelli entered one of the first machines to leave his factory in Milan in yet another Army-organised rally. Held in March 1919, this was the gruelling Genoa-Trento-Trieste-Verona-Genoa event in which Garelli's entry was ridden to victory by Ettore Girardi, chief test rider at the military motorcycle establishment in Parma. Garelli's first official participation in a sporting event certainly had the desired effect; considerable interest was shown in its advanced 'valveless' design, the Italian military reporting that it 'successfully solves the usual drawbacks of motorcycles in general and in particular the two-stroke'. Praise indeed.

To demonstrate that this initial success had been no fluke, in October 1919 Garelli entered the formidable 'Raid Nord-Sud'. The course ran from Milan to Naples, a distance of around 865 kilometres (approximately 540 miles), making it the world's longest motorcycle race at the time. Once again the rider was Ettore Girardi, who duly brought back Garelli's second major trophy. Only four other machines completed the race: two Sunbeams, a Motosacoche and a Douglas.

With production under way, Garelli continued to pursue an active competitions programme and its machines soon came to dominate Italian national events. In 1922 the works team ventured abroad for the first time, taking the first three places in the 350cc race in the French Grand Prix at Strasbourg. Later that same year Garelli scored yet another historic success, Ernesto Gnesa winning at the newly completed Monza circuit's inaugural 'Gran Premio delle Nazioni' meeting and beating all the 500cc entries in the process.

Many of the world's great racing drivers have started their competition careers on two wheels, and two of Italy's finest were Garelli riders before graduating to four wheels: Tazio Nuvolari and Achille Varzi. Indeed, Nuvolari's first recorded victory came aboard a 350 Garelli at Parma in 1923 while that same year the 18-year old Varzi won eight consecutive races to secure the Italian Championship for the Milanese manufacturer. Garelli topped off an amazing year by returning to Monza to set an outstanding 76 world speed records.

The factory team withdrew from racing at the end of the 1924 season, though for a few more years Garellis continued to be raced with success by privateers. One of the latter, Ermino Visioli, was responsible for Garelli's first Isle of Man TT entry, retiring from the 1926 Junior race on the third lap. The factory continued to be active in record breaking, and in 1926 came away from Monza with a mind-boggling 126 in the bag.
After 1926 Garelli began to diversify into other areas of manufacturing, and motorcycle production gradually declined. From 1928 the factory began turning out, among other products, compressed air starters for aero and marine engines, compressors for military aircraft and generators for tanks. It would turn out to be a shrewd move. The last Garelli motorcycle made pre-war left the factory in 1935.

© Mortons Archive

Before then a major update had arrived in the form of a three-speed gearbox, which necessitated a complete redesign of the crankcase/transmission casting. Post-war the company returned to its motorcycle roots, albeit in rather modest fashion. The late 1940s and early 1950s were austere times in Europe, where a populace worn down by six years of war was eager to get its hands on any kind of motorised transport, no matter how modest. This period was the cycle motor's heyday and one of the most successful designs was Garelli's Mosquito, which in its initial form was fixed to the bicycle frame beneath the bottom bracket and drove the rear wheel by means of a friction roller.

Before long the firm was producing proper motorcycles again, though there were as yet no plans for a return to the racetracks. In 1961 Garelli merged with Agrati, one of Italy's largest bicycle component manufacturers. After the merger, Garelli's factory at Sesto San Giovanni concentrated on engine manufacture while Agrati's Monticello works added the production of motorcycle and moped frames to its repertoire. With the reconstituted company now under the control of Daniele Agrati, it was decided to return to the track in search of new world records. In November 1963 two 50cc Garellis specially prepared by engineer William Soncini, running on alcohol fuel and equipped with all-enveloping 'dustbin' fairings, set eight world records at Monza, including a new 24 hours mark at an average speed of 108.834km/h (67.59mph), which has yet to be broken. Garelli's sports mopeds of the 1970s weren't called 'Rekord' without reason.

There seems to have been little further sporting activity in the 1960s but towards the end of the 1970s Garelli began to take matters more seriously. In 1976 Locati's 50cc Garelli finished 2nd in the Italian Mountain Championship, and when another 50cc prototype ridden by Alberto Jeva showed promise in a round of the Senior Italian Championship at Monza in September 1979, the factory began to receive approaches from interested riders.

Among the latter was the Italian Eugenio Lazzarini, who had already won World Championships for MBA (125cc) and Kreidler (50cc). However, at this time Daniele Agrati felt that he was not in a position to offer Lazzarini a competitive ride. It would be 1982 before Lazzarini would enjoy Grand Prix success aboard a works Garelli, by which time he had added another 50cc World Championship to his tally riding the Kreidler-based Iprem.

In actual fact, Lazzarini was a contracted rider from the beginning of 1981 but development of Garelli's new 50cc racer was fraught with difficulties. Mid-year, Lazzarini appears to have lost patience and insisted on a redesign, specifying a crankcase machined from aluminium billet and a monocoque frame, also in aluminium, of his own design. The new machine immediately showed promise, producing a reliable 16bhp, but it would take the addition of a new member to the Garelli team to realise its full potential.

At the end of 1981 Garelli recruited Jan Thiel, a Dutch engineer and two-stroke engine expert, who had already enjoyed Grand Prix success with Jamathi, Bultaco, Piovaticci and Minarelli. At the same time Garelli concluded an agreement with Minarelli for the latter to supply engines for its 125cc road range, and acquired the assets and staff of Minarelli's racing department, including its star rider, Angel Nieto. Thus, at a stroke, Garelli acquired a competitive machine and rider for the 125cc class, Nieto having won the 125cc World Championship for Minarelli in 1981. Progressively developed by Garelli, this simple two-stroke twin would turn out to be one of the most successful Grand Prix racing motorcycles of all time.

The following year Nieto scored six wins in the 125cc class on his way to securing his 11th World Championship and Garelli's first. With Lazzarini finishing 2nd overall it was more than enough to secure Garelli the manufacturers' title as well. Lazzarini also finished 2nd in the 50cc World Championship that year. Nieto's 1982 title victory would signal the start of a period of unprecedented success at Grand Prix level for Garelli, which had accumulated a further five riders' and four manufacturers' World Championships by the decade's end. It is this period that is represented by the ex-works Garellis in the Collection and is dealt with in their individual descriptions.

In 1987 the Agrati-Garelli company went into receivership. Reorganised as 'Garelli SpA', the company struggled on for a few more years but in November 1991 the factory gates closed for good and the Garelli brand was acquired by Fantic. Following the latter's demise, Garelli passed into new hands, becoming 'Nuova Garelli SpA' and finding a new role as importer of Italian-designed scooters from the Far East. Following the racing department's closure, the works Garellis were either given to their riders or sold to various Italian private collectors, including the current vendor who, since their acquisition, has allowed a selection to be displayed in Giancarlo Morbidelli's museum in Pesaro.

© Mortons Archive

465
Garelli 50 cm3 Moto de Record

Cadre n° 2270302

Au début des années 1960, la firme Garelli réorganisée sous le contrôle de Daniele Agrati prit la décision de revenir à la piste en vue de battre des records du monde, activité qu'avait privilégiée Garelli avant la guerre. En novembre 1963, deux Garelli 50 cm3 spécialement préparées par l'ingénieur William Soncini et fonctionnant à l'alcool, équipées d'un réservoir à grande capacité et d'un carénage intégral enveloppant établirent huit records du monde à Monza dont celui des 24 heures à la moyenne de 108, 834 km/h qui tient toujours. Les pilotes étaient Gianemilio Marchesani, Robert Patrignani, Giulio Parnigotti, Luciano Spinello et GianPiero « Zubani ». En vue d'extraire un maximum de vitesse de ces petites machines, un second jeu de repose-pieds fut installé sur des supports reculés vers la roue arrière permettant aux pilotes d'adopter une position de pilotage très couchée et plus aérodynamique. Pour faciliter le pilotage de nuit obligatoire pour un record sur 24 heures, un unique phare fut installé dans le nez du carénage comme on peut le voir sur cette machine.

€50,000 - 75,000
Sans Réserve

In the early 1960s, with the reconstituted Garelli now under the control of Daniele Agrati, it was decided to return to the track in search of world records, which had been one of Garelli's major competition activities in pre-war days. In November 1963 two 50cc Garellis specially prepared by engineer William Soncini, running on alcohol fuel and equipped with large-capacity fuel tanks and all-enveloping 'dustbin' fairings, set eight world records at Monza, including a new 24 hours mark at an average speed of 108.834km/h (67.59mph), which has yet to be broken. The riders were Gianemilio Marchesani, Luigi Pastori, Robert Patrignani, Giulio Parnigotti, Luciano Spinello and GianPiero 'Zubani'. In order to wring every last ounce of speed from the tiny machines, a second set of footrests was fitted on brackets extending back towards the rear wheel, enabling the riders to obtain a lower, more aerodynamic riding position. To facilitate the night-time running necessarily involved in any 24-hour record attempt, a solitary headlight was fitted in the fairing's nose, as may be seen on this machine.

50cc SPORT
GARELLI

ORT 50 cc

466
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1983/84

Cadre n° AG-125GP-005 IT

À la fin de 1981, Garelli renforça son service courses en recrutant Jan Thiel, ingénieur hollandais spécialiste des moteurs deux temps, qui avait déjà remporté des victoires en Grands Prix avec Jamathi, Bultaco, Piovaticci et Minarelli. Au même moment, Garelli conclut un accord avec Minarelli concernant la fourniture de moteurs pour sa gamme 125 routière et, parallèlement reprit les actifs et le personnel du département compétition de Minarelli dont son pilote vedette, Angel Nieto . Ainsi, d'un seul coup, Garelli acquit une machine et un pilote compétitifs en catégorie 125, Nieto ayant remporté le Championnat du Monde 125 pour Minarelli en 1979 et 1981.

Pour 1982, le cadre monocoque en aluminium conçu par Eugenio Lazzarini pour la 50 cm3 Garelli de course fut adopté pour la 125 twin en remplacement de l'ancien cadre en treillis tubulaire en acier, mais le moteur demeura essentiellement celui de l'époque Minarelli. Ce sera donc une transition sereine pour Nieto, l'Espagnol dominant les débats comme en 1981 en remportant six courses et finissant la saison Champion du Monde avec 111 points devant Lazzarini deuxième avec deux victoires et 95 points.

La machine proposée ici, qui représente la machine de Grand Prix 125 cm3 bicylindre de Garelli telle qu'elle fut pilotée en 1983-1984 par Nieto et Lazzarini, se caractérise comme le modèle de 1982 par une fourche avant à anti-plongée mécanique.

At the end of 1981 Garelli strengthened its racing department by recruiting Jan Thiel, a Dutch engineer and two-stroke engine expert, who had already enjoyed Grand Prix success with Jamathi, Bultaco, Piovaticci and Minarelli. At the same time Garelli concluded an agreement with Minarelli for the supply of engines for its 125cc road range, and at the same time acquired the assets and staff of Minarelli's racing department, including its star rider, Angel Nieto. Thus, at a stroke, Garelli acquired a competitive machine and rider for the 125cc class, Nieto having won the 125cc World Championship for Minarelli in 1979 and 1981.

For 1982 the aluminium monocoque chassis, designed by Eugenio Lazzarini for Garelli's 50cc racer, was adopted on the 125cc twin, replacing the old tubular steel trellis frame; the engine though, remained essentially as it had been during the Minarelli days. It would be an untroubled transition for Nieto, the Spaniard dominating proceedings as he had done in 1981, winning six races and finishing the season as World Champion with 111 points. Lazzarini came 2nd with two wins and 95 points.

The machine offered here represents Garelli's 125cc twin-cylinder Grand Prix racer, as campaigned during 1983/84 by Nieto and Lazzarini, and like the '82 design features mechanical anti-dive on the front forks.

Nieto fut encore en grande forme en 1983 en remportant six des douze courses du calendrier et en terminant Champion du Monde avec 102 points. Lazzarini signa une victoire et finit troisième du championnat avec 67 points. Ce fut pratiquement le même scénario en 1984, Nieto signant six victoires lors de son 13e et dernier Championnat du Monde, mais Lazzarini, cette fois, termina deuxième.

Il est difficile de dater avec précision les anciennes motos de compétition car très peu d'entre elles terminent une saison dans l'exacte configuration du début. Cette machine en est précisément un exemple : elle porte un carénage revêtu d'une livrée vue lors de la saison 1983, mais elle comporte des prise latérales NACA plus souvent associées au modèle 1984. La fourche avant semble être une Ceriani montée à partir de 1985 (à la place de la Marzocchi) et le bras oscillant porte un sticker DDD alors que Garelli semble n'avoir adopté cette marque de chaîne qu'en 1987.

Cette moto figure page 148 de l'ouvrage « Agrati Garelli : 80 anni di storia » de Daniele Agrati et Roberto Patrignani. Malheureusement, on ignore qui la pilota et quels furent ses résultats

€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Nieto was in dominant form again in 1983, winning six of the 12 races on the calendar and finishing as World Champion with 102 points. Lazzarini took one win, finishing 3rd in the Championship with 67 points. It was pretty much the same story in 1984, Nieto claiming six victories on his way to a 13th and final World Championship, though on this occasion Lazzarini finished 2nd.

Old racing motorcycles are difficult to date with total accuracy, as few finish a season in exactly the same specification that they started it. This particular machine is a case in point; it carries a fairing with livery seen during the 1983 season yet has the NACA side ducts more commonly associated with the 1984 design; the front fork appears to be a Ceriani, which was fitted from 1985 (replacing Marzocchi); and the swinging arm carries a DID sticker, yet Garelli appears to have first used this make of chain in 1987!

This actual machine is featured on page 148 of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Roberto Patrignani. Unfortunately, is not known who rode it or what results were achieved.

467
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course 1987

La moto offerte ici représente la machine de Grand Prix 125 cm3 bicylindre de Garelli telle qu'elle fut pilotée sous les couleurs du « Team Italia » par Fausto Gresini et Luca Cadalora . Team Italia avait été créé en 1984 en vue de révéler et de former de jeunes pilotes que pourraient recruter les écuries officielles selon leurs besoins. Les premiers essais furent effectués en juin à Monza où Luca Cadalora, Stefano Caracchi, Ezio Gianola et Fausto Ricci tournèrent sous le regard attentif d'Eugenio Lazzarini sur le point de se retirer de la compétition pour devenir directeur d'équipe.

Du fait que la 125 de Garelli avait été la référence de la catégorie au cours des trois saisons précédentes, il n'est probablement pas surprenant que le succès vienne très tôt couronner les efforts du Team Italia, Gresini s'emparant du titre de Champion du Monde 1985 avec trois victoires et 109 points. En dépit du fait que le coéquipier de Gresini, Gianola, décrochât aussi une victoire, le titre Constructeurs échut à MBA. Gianola fut aussi Champion d'Italie.

The machine offered here represents Garelli's 125cc twin-cylinder Grand Prix racer as campaigned during 1987 under the 'Team Italia' banner by Fausto Gresini and Luca Cadalora. Team Italia had been formed during 1984 as a means of nurturing up-and-coming riders who could be drafted into the works team as and when required. The first tests were conducted in June at Monza, where Luca Cadalora, Stefano Caracchi, Ezio Gianola and Fausto Ricci lapped under the watchful eye of Eugenio Lazzarini, soon to retire from racing and acting in a managerial role.

Given that Garelli's 125 had been the class of the field for the preceding three seasons it is perhaps not so surprising that success came early to Team Italia, Gresini taking the 1985 World Championship with three wins and 109 points. Despite the fact that Gresini's team-mate Gianola also managed a win, the manufacturers' title went to MBA. Gianola also took the Italian Championship.

Pour la saison 1986, Team Italia engagea Luca Cadalora pour épauler Gresini en catégorie 125, tandis que Maurizio Vitali se voyait confier une des nouvelles 250. Comme prévu, la lutte en 125 tourna au duel entre les Garelli Boys qui, entre eux deux, raflèrent huit des onze manches, Caldera finissant en tête avec 122 points devant Gresini (114 points). Il va sans dire que Garelli prit le titre Constructeurs avec une confortable avance.

Quand Caladora rejoignit Marlboro Yamaha, Bruno Casanova fut engagé à sa place pour 1987 pour être totalement dominé par son coéquipier plus expérimenté, Gresini remportant onze des douze manches en ne manquant que la dernière quand il chuta alors qu'il menait la course ! Néanmoins, les cinq deuxièmes places suffirent à lui assurer la place de brillant deuxième au championnat. Ainsi la 125 twin de Garelli signa une glorieuse sortie de la scène sportive avec un résultat sans précédent : six titres Pilotes dans le Championnat du Monde à son actif. La saison1988 allait en effet être réservée aux 125 monocylindres.

€7,000 - 12,000
Sans Réserve

For the 1986 season Team Italia recruited Luca Cadalora to partner Gresini in the 125cc class while Maurizio Vitali was given one of the new 250s. True to form, the 125cc contest turned out to be a two-horse race between the Garelli boys, who between them won eight of the 11 rounds, Cadalora coming out on top with 122 points to Gresini's 114. Needless to say, Garelli took the manufacturers' championship by a wide margin.

With Cadalora on his way to Marlboro Yamaha, Bruno Casanova was hired as replacement for 1987 but was completely overshadowed by his more experienced team-mate, Gresini winning 11 of the 12 races and only failing in the final round when he fell while in the lead! Nevertheless, Casanova's five 2nd place finishes were enough to ensure him of runner-up spot in the Championship. Thus Garelli's 125cc twin bowed out of racing with an unprecedented six consecutive riders' World Championships to its credit. From the start of the 1988 season the 125cc class would be for single-cylinder machines only.

468

Ex-Eugenio Lazzarini

Garelli Grand Prix 50 cm3 Moto Course 1983

Cadre n° AG.50.002.IT

Triple Champion du Monde, Eugenio Lazzarini fut engagé comme pilote officiel à partir du début de 1981, mais la mise au point de la nouvelle machine de course de 50 cm3 de Garelli généra de nombreux problèmes. À la mi-saison, Lazzarini qui sembla s'impatienter imposa une refonte du projet en spécifiant un carter de vilebrequin usiné dans la masse et un cadre monocoque, également en aluminium, de sa propre conception. La nouvelle machine montra aussitôt ses promesses en délivrant 16 ch en toute sécurité, mais il fallut l'arrivée d'un nouvel élément dans l'équipe Garelli pour qu'elle révèle la totalité de son potentiel. À la fin de 1981, Garelli recruta Jan Thiel, ingénieur hollandais spécialiste des moteurs deux temps, qui avait déjà remporté des victoires en Grands Prix avec Jamathi, Bultaco, Piovaticci et Minarelli. Offrant à la fois vitesse et fiabilité, la « 50 » revitalisée de Garelli mena Lazzarini trois fois à la victoire pour sa première saison à égalité avec le futur Champion du Monde Stefan Dörflinger sur Kreidler. Lazzarini finit à la deuxième place du championnat 1982 avec 69 points derrière Dörflinger avec 81 points.

La machine présentée ici qui date de 1983 est équipée du système anti-plongée mécanique apparu cette année-là. Une fois encore, Lazzarini obtint trois victoires – en Espagne, Yougoslavie et Italie (GP des Nations) – et pour la deuxième année consécutive termina avec 69 points. Par une coïncidence imprévisible, Dörflinger gagna trois fois et devint Champion du Monde avec 81 points comme en 1982. L'ex champion du monde Ricardo Tormo fit quelques apparitions au guidon de la « 50 » Garelli en 1983 et gagna le GP de San Marino à Imola, succès qui garantit le Championnat du Monde des Constructeurs à Garelli.

€12,000 - 17,000
Sans Réserve

Three-time World Champion Eugenio Lazzarini was a contracted rider from the beginning of 1981 but development of Garelli's new 50cc racer was fraught with difficulties. Mid-year, Lazzarini appears to have lost patience and insisted on a redesign, specifying a crankcase machined from aluminium billet and a monocoque frame, also in aluminium, of his own design. The new machine immediately showed promise, producing a reliable 16bhp, but it would take the addition of a new member to the Garelli team to realise its full potential. At the end of 1981 Garelli recruited Jan Thiel, a Dutch engineer and two-stroke engine expert, who had already enjoyed Grand Prix success with Jamathi, Bultaco, Piovaticci and Minarelli. Showing both speed and reliability, Garelli's revitalised '50' took Lazzarini to three wins in its debut season, the same number as eventual World Champion, Kreidler-mounted Stefan Dörflinger. Lazzarini ended up 2nd in the 1982 title chase with 69 points to Dörflinger's 81.

The machine offered here dates from 1983 and has the mechanical anti-dive mechanism that was new for that year. Once again Lazzarini scored three wins – in Spain, Yugoslavia and Italy (Grand Prix des Nations) – and for the second successive year finished runner-up with 69 points. In an unlikely coincidence, Dörflinger won three times and became World Champion with 81 points, the same total as in 1982. Ex-World Champion Ricardo Tormo made a handful of appearances on the Garelli '50' in 1983 and won the San Marino Grand Prix at Imola, a result that guaranteed the Manufacturers' World Championship for Garelli.

469
Minarelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1979

Cadre n° EVM-125-160-US

À la fin de 1981, Garelli renforça son service courses en recrutant Jan Thiel, ingénieur hollandais spécialiste des moteurs deux temps, qui avait déjà remporté des victoires en Grands Prix avec Jamathi, Bultaco, Piovaticci et Minarelli. Au même moment, Garelli conclut un accord avec Minarelli concernant la fourniture de moteurs pour sa gamme 125 routière et, parallèlement reprit les actifs et le personnel du département compétition de Minarelli dont son pilote vedette, Angel Nieto . Ainsi, d'un seul coup, Garelli acquit une machine et un pilote compétitifs en catégorie 125, Nieto ayant remporté le Championnat du Monde 125 pour Minarelli en 1979 et 1981.

La moto proposée ici représente la 125 GP bicylindre de Minarelli telle qu'elle fut pilotée lors de la saison 1979 par Angel Nieto et Pier Paolo Bianchi. Parler de saison réussie serait une litote car Nieto afficha une domination insolent en remportant huit courses pour finir Champion du Monde avec 120 points, soit plus du double de son suivant immédiat, Maurizio Massimiani de MBA. Bianchi gagna une fois et termina 10e du championnat avec 35 points. Sous cette forme, la 125 GP de Minarelli fut proposée aux clients pour 1980, année où la machine officielle recevait un frein avant à double disque. Malheureusement, on ignore qui a piloté effectivement cette machine et ses résultats en course.

€6,000 - 8,000
Sans Réserve

At the end of 1981 Garelli strengthened its racing department by recruiting Jan Thiel, a Dutch engineer and two-stroke engine expert, who had already enjoyed Grand Prix success with Jamathi, Bultaco, Piovaticci and Minarelli. At the same time Garelli concluded an agreement with Minarelli for the latter to supply engines for its 125cc road range, and at the same time acquired the assets and staff of Minarelli's racing department, including its star rider, Angel Nieto. Thus, at a stroke, Garelli acquired a competitive machine and rider for the 125cc class, Nieto having won the 125cc World Championship for Minarelli in 1979 and 1981.

The machine offered here represents Minarelli's 125cc twin-cylinder Grand Prix racer as campaigned during 1979 by Angel Nieto and Pier Paolo Bianchi. To say that this was a successful season would be something of an understatement, for Nieto was in dominant form, winning eight races and finishing as World Champion with 120 points, more than double the total of the second-place finisher, MBA's Maurizio Massimiani. Bianchi took one win, finishing 10th in the Championship with 35 points. In this form Minarelli's 125cc racer was offered to customers for 1980, by which time the works bikes had been updated with a twin-disc front brake. Unfortunately, it is not known who rode this actual machine or what results were achieved.

470
MBA 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1985

MBA (initialement pour Morbidelli Benelli Armi puis Motori Benelli Armi) fut fondée vers la fin de 1975 en vue de fabriquer des versions de production des excellentes machines de Grand Prix 125 et 250 cm3 de Morbidelli. Cette marque avait été fondée à Pesaro, Italie, par Giancarlo Morbidelli dont l'activité principale, la production de machines à bois, finançait sa passion pour la course motocycliste. La première apparition de Morbidelli en Grands Prix eut lieu en 1969 avec une mono 50 cm3 conçue par Franco Rhingini, suivie par une 125 twin. Jorg Möller, précédemment chez Kreidler, entra dans l'équipe comme ingénieur en chef en 1974 et récompensa son employeur avec un premier titre de Champion du Monde en 1975, Paolo Pileri cueillant le titre en 125. Pileri fut encore Champion du Monde en 125 en 1976.

MBA (initially Morbidelli Benelli Armi and later Motori Benelli Armi) was founded towards the end of 1975 to manufacture production versions of Morbidelli's successful 125cc and 250cc Grand Prix racers. Morbidelli had been founded in Pesaro, Italy by Giancarlo Morbidelli whose line of business was manufacturing woodworking machinery, which provided the means to fund his passion for motorcycle racing. Morbidelli's first foray into Grand Prix racing came in 1969 with a 50cc single designed by Franco Rhingini, which was followed by a 125cc twin. Jorg Möller, previously with Kreidler, joined the team as chief engineer in 1974 and rewarded his employers with their first World Championship in '75, Paolo Pileri taking the 125cc title. Pileri was 125cc World Champion again in 1976.

L'année suivante allait être la meilleure saison de Morbidelli, le constructeur italien s'emparant des titres mondiaux en 125 et en 250 avec respectivement Pier Paolo Bianchi et Mario Lega, tandis qu'Eugenio Lazzarini apportait un autre titre en 1978. À cette époque, le partenariat de Morbidelli avec Benelli était bien engagé et plus de la moitié du plateau des 125 en Grands Prix était constitué de motos MBA, situation qui perdura jusque dans les années 1980. Mais Minarelli et Garelli allaient dominer la catégorie 125 en ne laissant à MBA qu'un seul autre titre mondial des pilotes (Bianchi en 1980) et un seul titre mondial constructeurs (en 1985). L'historique de cet exemplaire est inconnu.

€7,000 - 12,000

Sans Réserve

The following year would turn out to be Morbidelli's most successful, the Italian manufacturer taking the 125cc and 250cc World Championships with Pier Paolo Bianchi and Mario Lega respectively, while Eugenio Lazzarini added another 125cc title in 1978. By this time Morbidelli's joint venture with Benelli was well under way and more than half the 125cc grid at Grands Prix would be mounted on MBA machinery, a situation that continued well into the 1980s. Minarelli and Garelli though, would be the dominant forces in the 125cc class, restricting MBA to one further riders' World Championship (1980: Bianchi) and one manufacturer's title in 1985. Nothing is known about the history of this example.

471
Garelli 250 cm3 Grand Prix Moto Course c.1985

Cadre n° AG.250.GP.002.IT

Pendant la saison 1984, Garelli commença l'étude d'une nouvelle machine de course pour la catégorie 250 cm3. Conçue par Jan Thiel, elle roula pour la première fois vers la fin de l'année et fut essayée sur la piste de Monza en novembre par le nouveau pilote Maurizio Vitali. Le nouveau moteur était un V-twin refroidi par liquide avec admission par disque qui fut installé dans un cadre monocoque en aluminium typiquement Garelli, une ouverture étant découpée du côté gauche pour pouvoir accéder à la bougie du cylindre arrière. Une suspension White Power fut installée à chaque bout, la fourche avant étant équipée du système anti-plongée désormais bien connu. Avec 72 ch à 12 000 tr/min, la nouvelle machine de course 250 cm3 frôlait 250 km/h.

La 250 Garelli débuta en Grand prix en mars 1985 sur le circuit sud-africain de Kyalami où son déficit de compétitivité a dû être très décevant pour une équipe habituée à accumuler les succès en catégorie 125. En course, Vitali finit 13e tandis que le pilote vedette Angel Nieto manquait sa qualification.

During 1984 Garelli began work on a new racer for the 250cc class. Designed by Jan Thiel, it first ran towards the end of the year and was track tested at Monza in November by new signing, Maurizio Vitali. The new engine was a water-cooled v-twin with disc valve induction, which went into Garelli's trademark aluminium monocoque frame, an aperture being cut in the left side to enable access to the rear cylinder's spark plug. White Power suspension was used at both ends, the front fork being equipped with the now familiar mechanical anti-dive. With 72bhp on tap at 12,000 rpm, Garelli's new quarter-litre racer had a top speed of around 250km/h (155mph).

The 250 Garelli made its Grand Prix debut in March 1985 at South Africa's Kyalami circuit, where its lack of competitiveness must have come as a bitter blow for a team that had grown accustomed to unalloyed success in the 125 class. In the race, Vitali finished 13th while star rider Angel Nieto failed to qualify.

En réalité, Nieto fut tellement déçu qu'il suggéra d'abandonner le cadre monocoque en faveur d'un cadre tubulaire fourni par le constructeur espagnol Kobas. Nieto n'obtint pas satisfaction et quitta Garelli à la fin d'une saison désastreuse. La 6e place de Vitali en Espagne fut le seul classement de l'équipe dans les points. Comme on le vit, Nieto aurait eu raison quand un cadre tubulaire essayé à Misano en fin d'année démontra que le monocoque était tout simplement trop bas. Néanmoins, le premier titre mondial de Fausto Gresini en 125 apporta à Garelli quelque consolation.

La fourche inversée et la suspension arrière monobras de la machine sont des développements introduits pour la saison 1986. Maurizio Vitali, seul représentant de Garelli en catégorie 250 cm3 cette année-là avec une 15e place au championnat et 12 points.

€8,000 - 13,000
Sans Réserve

Indeed, so disillusioned was Nieto that he suggested the monocoque be ditched in favour of a tubular frame sourced from the Spanish manufacturer, Kobas. Nieto failed to get his way and left Garelli at the end of a disastrous season, Vitali's 6th place in Spain being the team's only finish in the points. As it happened, Nieto would be proved correct when a tubular frame tried at Misano at the year's end demonstrated that the monocoque was simply too low. Nevertheless, Fausto Gresini's first 125cc World Championship provided Garelli with some consolation.

This machine's 'upside down' front fork and monoshock rear suspension are developments introduced for the 1986 season. Maurizio Vitali was Garelli's sole representative in the 250cc class that year, finishing 15th in the World Championship with 12 points.

472

Garelli 250 cm3 Grand Prix Moto Course 1986

Engagée pour la première fois en 1985, la 250 Grand Prix de Garelli ne répondit pas aux attentes et ne connut pas le succès de la 125 twin. En tout début de saison, le cadre monocoque en aluminium fut critiqué apparaissant trop rigide et trop bas, mais malgré l'essai de solutions alternatives, les résultats espérés n'arrivèrent jamais. La machine proposée ici représente un développement tardif du type doté d'un cadre tubulaire en acier Golinelli. Cette machine figure page 154 de l'ouvrage « Agrati Garelli 80 anni di storia » par Daniele Agrati et Roberto Patrigiani.

€8,000 - 13,000

Sans Réserve

First raced in 1985, Garelli's 250 Grand Prix racer failed to live up to expectations and never enjoyed anything like the success of the 125cc twin. Early on in its first season the aluminium monocoque chassis had been criticised for being too stiff and too low, yet despite various alternatives being tried the desired results never materialised. The machine offered here represents an early development incorporating a Golinelli tubular steel frame. This actual machine is featured on page 154 of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Roberto Patrignani.

473

Garelli 250 cm3 Grand Prix Moto Course 1988

Cadre n° G250GP 003

Cette moto représente une version tardivement développée de la 250 GP de Garelli datant probablement de 1988 lorsque le soin de défendre les couleurs officielles fut confié à Team Pileri. Paolo Casoli, seul membre de l'équipe engagé en 250 cette année-là, ne récolta que trois points sur l'ensemble de la saison. Cette machine figure page 156 de l'ouvrage « Agrati Garelli 80 anni di storia » par Daniele Agrati et Roberto Patrigiani.

€8,000 - 13,000

Sans Réserve

The machine offered here represents a later development of Garelli's 250cc Grand Prix racer, probably dating from 1988 when Team Pileri was entrusted with running the works effort. Paolo Casoli was the team's sole representative in the 250cc class but scored only three points all season. This actual machine is featured on page 156 of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Roberto Patrignani.

474

Garelli 250 cm3 Grand Prix Moto Course c.1986

Cadre n° AG.250.GP.001.IT

Cette moto représente une version tardivement développée de la 250 GP de Garelli apparue sous cette forme en 1986 lorsque le seul représentant de la marque, Maurizio Vitali termina 15e au Championnat du Monde avec 12 points engrangés sur trois arrivées seulement. Sa livrée totalement noir suggère qu'elle courut pour la dernière fois en 1988 lorsque le soin de défendre les couleurs officielles fut confié à Team Pileri. Paolo Casoli, seul membre de l'équipe engagé en 250 cette année-là, ne récolta que trois points sur l'ensemble de la saison.

€8,000 - 13,000

Sans Réserve

The machine offered here represents a later development of Garelli's 250 GP racer, which was first seen in this form in 1986 when sole representative Maurizio Vitali finished 15th in the World Championship with 12 points from only three finishes. Its all-black livery suggests the machine was last used in 1988 when Team Pileri was entrusted with running the works effort. Paolo Casoli was the team's sole representative in the 250cc class that year but scored only three points all season.

475

Garelli 250 cm3 Grand Prix Moto Course 1989

Engagée pour la première fois en 1986, la 250 Grand Prix de Garelli ne répondit pas aux attentes et ne connut pas le succès de la 125 twin. En tout début de saison, le cadre monocoque en aluminium fut critiqué apparaissant trop rigide et trop bas, mais malgré l'essai de solutions alternatives, les résultats espérés n'arrivèrent jamais. La machine proposée ici représente un développement tardif du type doté d'un cadre double poutre Moretti en aluminium. Cette machine figure page 155 de l'ouvrage « Agrati Garelli 80 anni di storia » par Daniele Agrati et Roberto Patrigiani.

€8,000 - 13,000

Sans Réserve

First raced in 1985, Garelli's 250 Grand Prix racer failed to live up to expectations and never enjoyed anything like the success of the 125cc twin. Early on in its first season the aluminium monocoque chassis had been criticised for being too stiff and too low, yet despite various alternatives being tried the desired results never materialised. The machine offered here represents a later development incorporating a Moretti aluminium twin-spar frame. This actual machine is featured on page 155 of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Roberto Patrignani.

476

Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1988

Cadre n° A.G.125.M.002

La machine de Grand Prix 125 cm3 de Garelli fut équipée de divers types de suspensions et de freins pendant sa période de développement et « 002 » est dotée d'un bras oscillant non renforcé, d'une fourche avant inversée et d'un frein avant à disque unique et quatre pistons. (Un bras oscillant renforcé, une fourche « normale » et deux disques furent aussi essayés.)

€7,000 - 12,000

Sans Réserve

Garelli's single-cylinder 125 racer featured various alternative suspension and braking arrangements during the course of its development and '002' incorporates an un-braced swinging arm, 'upside-down' front fork and single Brembo front disc brake with 4-piston calliper (a braced swinging arm, 'right-way-up' fork and twin discs were tried also).

477

Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1988

Cadre n° A.G.125.M.003

La machine de Grand Prix 125 cm3 de Garelli fut équipée de divers types de suspensions et de freins pendant sa période de développement et « 003 » est dotée d'un bras oscillant non renforcé, d'une fourche avant inversée et d'un frein avant à disque unique et quatre pistons. (Un bras oscillant renforcé, une fourche « normale » et deux disques furent aussi essayés.)

€7,000 - 12,000

Sans Réserve

Garelli's single-cylinder 125cc racer featured various alternative suspension and braking arrangements during the course of its development and '003' incorporates an un-braced swinging arm, 'upside-down' front fork and single Brembo front disc brake with 4-piston calliper (a braced swinging arm, 'right-way-up' fork and twin discs were tried also).

478
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course c.1988

Cadre n° 004

Lorsque la FIM changea le règlement de la catégorie 125 pour 1988, en la réservant aux monocylindres, elle signifia la fin de la route pour l'extraordinaire machine bicylindre de Garelli qui avait dominé les six saisons précédentes. Comme ses concurrents, le constructeur italien qui dut repartir de la feuille blanche a dû aussi estimer relativement simple de construire un monocylindre de125 cm3 du fait qu'il avait développé et fait courir une 125 twin depuis quelques années. Le moteur monocylindre qui utilisait la même admission à disque et les mêmes cotes d'alésage et de course - 56 x 50,6 mm – que la 250 fut installé dans un cadre monocoque en aluminium typiquement Garelli équipé d'une fourche avant inversée White Power et d'une suspension arrière monobras pour la première fois.

Team Pileri se vit confier la mission de gérer l'effort de la marque en compétition pour 1988, les pilotes étant le Champion du Monde en titre Fausto Gresini et l'Espagnol Miguel Reyes (125 cm3) plus Paolo Casoli (250). La saison connut des débuts assez prometteurs, Gresini terminant 4e de la manche d'ouverture en Espagne pour ne terminer dans les points qu'une autre seule fois et manquant même parfois de se qualifier.

When the FIM changed the rules for the 125cc class for 1988, restricting machines to one cylinder, it marked the end of the road for Garelli's outstanding twin-cylinder racer, which had reigned supreme for the preceding six years. Like their rivals, the Italian manufacturer had to start with a clean sheet of paper and should have found building a 125cc single a relatively simple matter, given the fact that it had been developing and racing a 250 twin for the past few years. The single-cylinder engine used the same disc valve induction and 56x50.6mm bore/stroke dimensions as the 250, and was carried in Garelli's trademark aluminium monocoque chassis, the latter sporting a White Power 'upside-down' front fork and monoshock rear suspension for the first time.

Team Pileri was entrusted with running the works effort for 1988, the riders being reigning World Champion Fausto Gresini and Spaniard Miguel Reyes (125cc) plus Paolo Casoli (250cc). The season started promisingly enough, Gresini finishing 4th at the opening 125cc round in Spain, but he would only finish in the points on one more occasion and sometimes failed to qualify.

Reyes fit un peu mieux, finissant la saison à la 14e place du championnat avec 34 points. Mais Garelli avait connu mieux. Comme dans le cas de la malchanceuse 250, la monocoque rigide de la 125 fit l'objet de critiques et l'équipe essaya un cadre « twin spar » Honda RS 125 à Assen (voir Lot 483) ainsi qu'un cadre Moretti ressemblant beaucoup au Yamaha TZ250 Deltabox (voir Lot 482). Néanmoins, Gresini n'en fut pas satisfait et l'ingénieur Jan Thiel ne voulant plus entendre parler d'hybrides quitta une firme en plein désarroi.

La 125 de Garelli reçut à l'époque divers types de suspensions et de freins et « 004 » comporte un bras oscillant renforcé, une fourche avant « normale » et un frein avant à disque unique Brembo à quatre pistons. (Un bras oscillant non renforcé, une fourche inversée et un frein double disque furent aussi essayés.)

€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Reyes fared slightly better, ending the season in 14th place in the Championship with 34 points. Even so, it was not what Garelli had been used to. Just like that of the ill-starred 250, the 125's rigid monocoque was targeted for criticism and the team tried a stock Honda RS125 twin-spar chassis at Assen (see Lot 483) and also a Moretti frame that looked a lot like a Yamaha TZ250 Deltabox (see Lot 482). Nevertheless, Gresini was still not satisfied and designer Jan Thiel refused to have anything to do with the hybrids, leaving the team in disarray.

Garelli's 125 featured various alternative suspension and braking arrangements at this time and '004' incorporates a braced swinging arm, 'right-way-up' front fork and single Brembo front disc brake with 4-piston calliper (an un-braced swinging arm, 'upside-down' fork and twin discs were tried also).

479
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course 1989

Cadre n° 001-1

A la fin d'une décevante saison 1988, Garelli et Team Pileri se séparèrent. À cette époque, Garelli rencontrait des difficultés financières : l'usine de Sesto fut fermée et la production regroupée à l'usine de Monticello. Peu d'argent restait disponible pour la compétition, mais la firme fut encore présente en catégorie 125 cm3, ses pilotes étant pour 1989 Domenico Brigaglia et Emilio Cuppini. Les meilleurs classements de Brigaglia furent une place de 6e en Autriche et de 7e en Grande-Bretagne, tandis que Cuppini ne récoltait pas un seul point sur sept départs. Ces mauvais résultats marquèrent effectivement la fin de l'engagement de Garelli en Grands Prix. En 1991, l'usine ferma et Daniele Agrati dispersa les machines encore présentes dans le service compétition auprès de collectionneurs privés sélectionnés.

La machine proposée ici représente l'ultime développement de la Garelli 125 cm3 de Grand Prix. Elle a conservé son cadre monocoque en aluminium caractéristique, les différences le plus visibles par rapport à la version précédente étant une partie centrale plus haute et un renforcement du support du pivot du bras oscillant. On notera la présence du sticker « Grand Prix Brno » sur le carénage. Cette moto figure page 149 de l'ouvrage « Agrati Garelli : 80 anni di storia » de Daniele Agrati et Roberto Patrignani.

€7,000 - 12,000
Sans Réserve

At the end of the disappointing 1988 season, Garelli and Team Pileri went their separate ways. By this time Garelli was in financial difficulty: the plant in Sesto was closed and production concentrated on its factory at Monticello. There was little money available for racing, though the firm was once again represented in the 125cc class, its riders for 1989 being Domenico Brigaglia and Emilio Cuppini. Brigaglia's best placings were 6th in Austria and 7th in Great Britain, while Cuppini managed not a single point from seven starts. This sorry state of affairs effectively signalled the end of Garelli's involvement in Grand Prix racing. In 1991 the factory closed and Daniele Agrati dispersed the racing department's remaining machines among selected private collectors.

The machine offered here represents the final development of Garelli's 125cc Grand Prix racer. It still retains the characteristic aluminium monocoque chassis, the most obvious changes from the immediately preceding version being a deeper centre section and increased bracing at the swinging arm pivot. Note the 'Grand Prix Brno' sticker on the fairing. This actual machine is featured on page 149 of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Roberto Patrignani.

480
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course 1989

Cadre n° 002-1

La machine proposée ici représente l'ultime développement de la Garelli 125 cm3 de Grand Prix. Elle a conservé son cadre monocoque en aluminium caractéristique, les différences le plus visibles par rapport à la version précédente étant une partie centrale plus haute et un renforcement du support du pivot du bras oscillant. On notera la présence du sticker « Grand Prix Brno » sur le carénage.
€7,000 - 12,000
Sans Réserve

The machine offered here represents the final development of Garelli's 125cc Grand Prix racer. It still retains the characteristic aluminium monocoque chassis, the most obvious changes from the immediately preceding version being a deeper centre section and increased bracing at the swinging arm pivot. Note the 'Grand Prix Brno' sticker on the fairing.

481
Garelli 125 cm3 Grand Prix Moto Course 1989

Cadre n° 004-1

La machine proposée ici représente l'ultime développement de la Garelli 125 cm3 de Grand Prix. Elle a conservé son cadre monocoque en aluminium caractéristique, les différences le plus visibles par rapport à la version précédente étant une partie centrale plus haute et un renforcement du support du pivot du bras oscillant. On notera la présence des stickers « Grand Prix Brno » et « Grand Prix of Japan » sur le carénage.
€15,000 - 22,000
Sans Réserve

The machine offered here represents the final development of Garelli's 125cc Grand Prix racer. It still retains the characteristic aluminium monocoque chassis, the most obvious changes from the immediately preceding version being a deeper centre section and increased bracing at the swinging arm pivot. Note the 'Grand Prix Brno' and 'Grand Prix of Japan, Suzuka' stickers on the fairing.

482
Garelli 125c cm3 Grand Prix Moto Course 1988

Cadre n° 005-1

Comme dans le cas de la malchanceuse 250 de Garelli, la monocoque rigide de la 125 fit l'objet de critiques et l'équipe essaya un cadre « twin spar » Honda RS 125 de série à Assen (voir Lot 11) ainsi qu'un cadre Moretti ressemblant beaucoup au Yamaha TZ250 Deltabox (voir Lot 483). Néanmoins, le pilote n°1 Fausto Gresini n'en fut pas satisfait et l'ingénieur Jan Thiel ne voulant plus entendre parler d'hybrides quitta une firme en plein désarroi.
€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Just like that of Garelli's ill-starred 250, the 125's rigid monocoque chassis was a target of criticism. The team tried a stock Honda RS125 twin-spar chassis at Assen (see Lot 483) and also a Moretti frame that looked a lot like a Yamaha TZ250 Deltabox. It is the latter machine that is offered here. Nevertheless, the team's No.1 rider Fausto Gresini was still not satisfied and designer Jan Thiel refused to have anything to do with the hybrids, leaving the team in disarray.

483
Honda RS125 Partie Cycle 1988

Cadre n° AG 125M 002

Comme dans le cas de la malchanceuse 250 de Garelli, la monocoque rigide de la 125 fit l'objet de critiques. L'équipe essaya un cadre « twin spar » Honda RS 125 de série à Assen ainsi qu'un cadre Moretti ressemblant beaucoup au Yamaha TZ250 Deltabox (voir Lot 482). Portant le numéro de cadre « AG 125M 002 », la machine proposée ici représente la partie cycle Honda RS125 essayée à titre expérimental au cours de la saison 1988.
€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Just like that of Garelli's ill-starred 250, the 125's rigid monocoque was the target of criticism. The team tried a stock Honda RS125 twin-spar chassis at Assen and also a Moretti frame that looked a lot like a Yamaha TZ250 Deltabox (see Lot 482). Carrying the Garelli frame number 'AG 125M 002', the machine offered here represents the Honda RS125 rolling chassis that was tried experimentally during the 1988 season.

484
Garelli 349 cm3 Routière c.1924

Cadre n° MG2862
Moteur n° 5296

Le deux temps deux cylindres à chambre commune de Garelli conserva le principe de fonctionnement original de son créateur jusqu'à la fin de la production au milieu des années 1930. La moto proposée ici est caractéristique du modèle d'après la Première Guerre mondiale avec sa magnéto placée en avant des cylindres, sa boîte intégrale à deux rapports - cette dernière étant une version simplifiée de la boîte conçue par Adalberto Garelli pour Bianchi – et sa transmission finale à chaîne. Cette machine comporte des caractéristiques à la fois des modèles Turismo et Gran Sport dont les repose-pieds trottoirs et les garde-boue à joues des premiers et le guidon sport des seconds. On notera l'absence d'un frein avant qui fut encore en option pendant un an ou deux. Détail curieux : il existe deux pédales de frein – une de chaque côté – qui actionnent le frein arrière.
€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Garelli's split-single two-stroke stayed true to its maker's original conception until production ceased in the mid-1930s. The machine offered here is typical of the post-WWI design complete with magneto in front of the cylinders, integral two-speed gearbox - the latter a simplified version of that designed by Adalberto Garelli for Bianchi – and chain final drive. This machine incorporates features of both the Turismo and Gran Sport models, boasting the former's foot boards and valanced mudguards, and the latter's sports handlebars. Note the absent front brake, which would not be standard equipment for another year or so. Interestingly, there are two brakes pedals – one on either side – both of which operate the rear drum brake.

485
Garelli 350 cm3 Tipo 331 Routière c.1932

Cadre n° 3611
Moteur n° 5728

Après 1926, Garelli commença à diversifier ses productions et la part de la moto déclina peu à peu. À partir de 1928, l'usine commença à produire des démarreurs à air comprimé pour moteurs aéronautiques et marins, des compresseurs pour l'aéronautique militaire et des générateurs pour les tanks. Ce changement d'activité fut marquant : la dernière moto Garelli d'avant guerre sortit d'usine en 1935. Cet exemplaire de la fin de la production d'avant guerre se distingue par son réservoir en selle de conception récente à l'époque. Curieusement, bien que Garelli eût déjà adopté le sélecteur de vitesse manuel, le mécanisme au pied d'origine fut conservé. Malheureusement cette moto n'a plus son double échappement d'origine avec ses deux sorties en queue de poisson.
€6,000 - 8,000
Sans Réserve

After 1926 Garelli began to diversify into other areas of manufacturing and motorcycle production gradually declined. From 1928 the factory began turning out, among other products, compressed air starters for aero and marine engines, compressors for military aircraft and generators for tanks. It would turn out to be a shrewd move. The last Garelli motorcycle made pre-war left the factory in 1935. This example of a late pre-war Garelli features the newly fashionable saddle tank. Unusually, although Garelli had by now adopted a hand gear change, the original foot change mechanism was retained. Sadly, this machine has lost its original dual exhaust system with twin 'fishtail' silencers. The motorcycle is offered with its original Italian registration papers recording correct engine dimensions but incorrect capacity (500cc).

486

Ex-Fred Merkel, Championnat du Monde Superbike

Honda VFR750R RC30 Moto Course 1989/90

Cadre n° HMRC30-2000429

Comme beaucoup de champions américains d'hier et d'aujourd'hui, Fred Merkel se montra parfaitement capable de rivaliser avec les meilleurs pilotes du monde au niveau international. Son ascension fut météorique depuis ses 10 victoires obtenues dès sa première année en AMA National Championship. Entre 1984 et 1986 il remporta trois championnats AMA Superbike pour Honda avant d'en être exclu inexplicablement, motivant ainsi son transfert en Europe. Établi en Italie, Merkel signa avec l'équipe Rumi pour le premier Championnat du Monde Superbike de 1988. Il apporta un très appréciable parfum de notoriété à cette série débutante en étant la seule vraie vedette en course outre l'ancien Champion du Monde en 500, Marco Lucchinelli. Avec ses cascades de cheveux blonds bouclés, Merkel avait plutôt l'air d'une rock star heavy metal que d'un champion motocycliste.

Rumi engageait alors la RC30 Superbike de Honda mais l'usine ne soutenait aucune écurie Honda en WSB et comme les autres pratiquants de la RC30, ils connurent au début leur lot de problèmes de fiabilité. Néanmoins, la régularité de Merkel fut récompensée par une victoire en Hongrie et des points à chaque arrivée excepté sur le circuit super rapide de Hockenheim où les Honda furent battues par les Bimota et les Ducati à injection.

Lors de la manche finale courue à Manfield Park en Nouvelle-Zélande, le championnat s'était réduit à un duel à trois entre Merkel, Davide Tardozzi (Bimota) et Fabrizio Pirovano (Yamahca). Maître de ses nerfs sous la pluie, Merkel remporta la première manche et finit 5e dans la eonde pour devenir le premier Champion du Monde en Superbike.

Like many American champions before and since, Fred Merkel proved more than capable of competing with the world's best on the international stage. His rise to fame was meteoric, starting with a record 10 wins in his debut year of AMA National Championship racing. Between 1984 and 1986 he won three AMA Superbike Championships for Honda before being inexplicably sacked, hence the move to Europe. Settling in Italy, Merkel bagged a ride with the Rumi team for the inaugural World Superbike Championship in 1988. He brought much needed star quality to the fledgling series, being the only really big name competing apart from ex-500cc World Champion Marco Lucchinelli.

His hair a cascading mass of golden curls, Merkel looked more like a heavy metal rock star than a motorcycle racer. Rumi were running Honda's new RC30 superbike, though there was no factory support for any of the Honda teams in WSB, and, like most of the other RC30 runners, they experienced reliability problems initially. Nevertheless, Merkel's consistency was rewarded with a win in Hungary and points at every round except super-fast Hockenheim where the Hondas were outclassed by the fuel-injected Bimotas and Ducatis.

By the final round, held at New Zealand's Manfield Park, the championship had boiled down to a three-horse race between Merkel, Davide Tardozzi (Bimota) and Fabrizio Pirovano (Yamaha). Keeping his nerve in wet conditions, Merkel won the first race and finished 5th in the second to become superbike racing's first World Champion.

Détenteur désormais du n°1, Merkel resta chez Rumi avec la RC30 pour la saison 1989. Une fois encore, le championnat s'acheva en Nouvelle-Zélande alors que Fred avait déjà gagné trois fois : deux fois en Hongrie et une fois au Canada. Lorsque le seul autre prétendant, son collègue sur Honda Stéphane Mertens, chuta dans la première course, tout ce que Fred eut à faire fut d'amener la RC30 sur la ligne dans la seconde pour décrocher le titre mondial, son deuxième, avec 272 points contre 265 pour Mertens, vainqueur de la manche.

Les affaires reprirent comme d'habitude au début de la saison 1990 et la RC30 de Merkel soutenue par Rumi finit première du WSB en Grande-Bretagne, en Hongrie et en Allemagne avant qu'un accident aux essais aux 8 Heures de Suzuka n'éliminât Fred pour le reste de la saison. En troisième position au moment de l'accident, il finit sixième du championnat en fin de saison. Merkel demeura avec Honda l'année suivante, mais les Ducati étaient imbattables. Il partit chez Yamaha puis signa pour une écurie Ducati privée en milieu de saison 1993 avant de retourner en championnat AMA où il recommença à accumuler les victoires en catégorie 750 Supersport. Il se retira de la compétition à la fin de 1995 après un autre grave accident.

Pilotée pour la dernière fois dans le World Superbike 1990, cette RC30 ex Merkel fut vendue par le Team Rumi en octobre de cette même année à Roberto Patrignani qui la céda au vendeur actuel en juillet 1991 (voir courrier de confirmation dans le dossier).
€16,000 - 20,000
Sans Réserve

Now carrying the 'No.1' plate, Merkel stayed with Rumi and the RC30 for the 1989 season. Once again the championship went down to the wire in New Zealand, by which time Fred had won three times: twice in Hungary and once in Canada. When the only other contender, fellow Honda rider Stephane Mertens, crashed out of the first race, all Fred had to do was bring the RC 30 home near the front in race two to clinch his second World Championship, which he did with 272 points to race-winner Mertens' 265.

It was business as usual at the start of 1990, Merkel and the Rumi-backed RC30 finishing on the WSB podium's top step in Great Britain, Hungary and Germany before a practice crash at the Suzuka 8 Hours race effectively ruled him out for the rest of the year. Ranking third at the time of the accident, he ended up sixth in the Championship at the season's end. Merkel stuck with the Honda for another year but by this time the Ducatis were all but unbeatable. He switched to Yamaha, then joined a private Ducati team part way through 1993 before returning to the AMA Championship, resuming his winning ways in the 750 Supersport category. He retired from racing at the end of 1995 following another serious crash.

Last used during the 1990 World Superbike season, this ex-Merkel RC30 was sold by the Rumi team in October of that year to Roberto Patrignani, who in turn sold it to the current vendor in July 1991 (see confirmation letter on file).

487

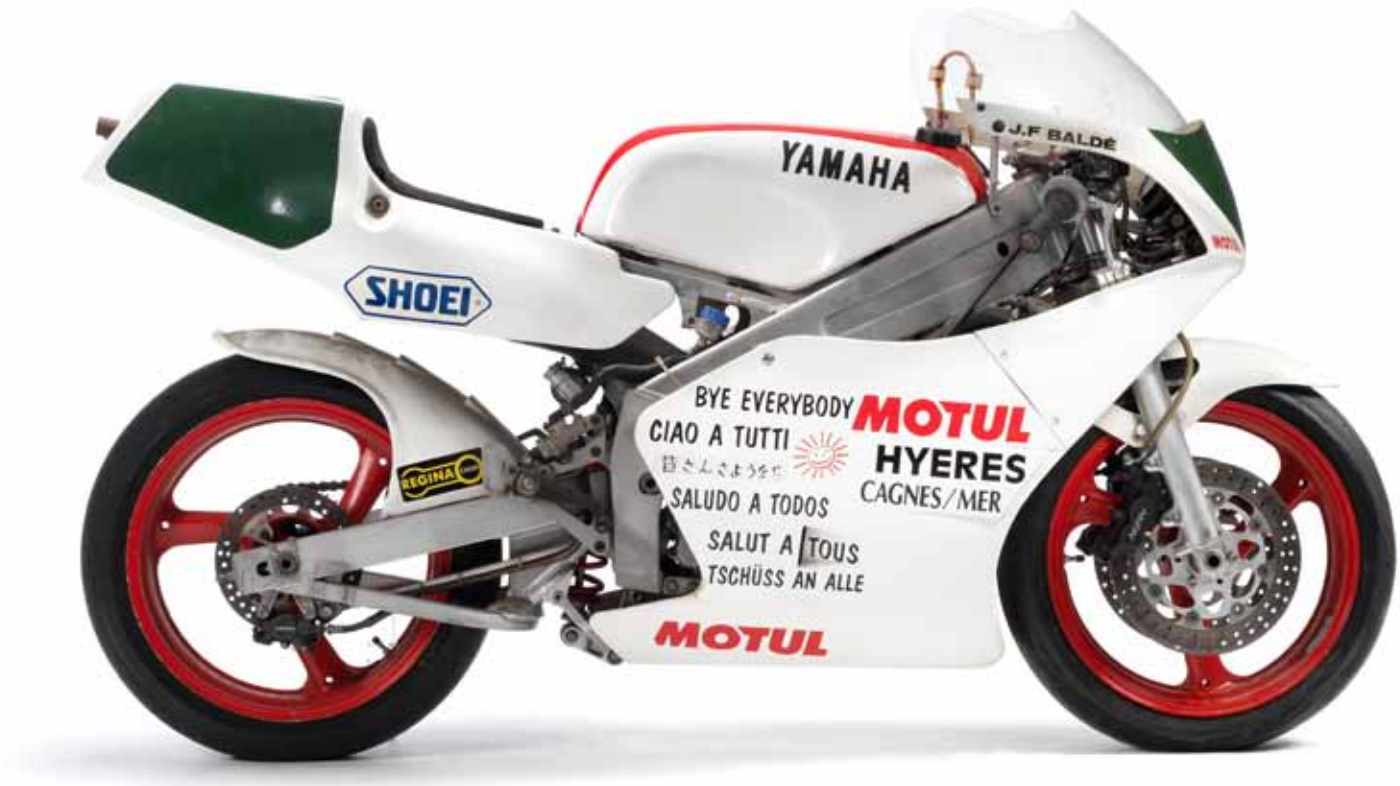
Ex-Jean-Francois Baldé

Yamaha TZ250W Grand Prix Moto Course 1989

Cadre n° 003229

Machine de base pendant longtemps de la catégorie 250 cm3 aux niveaux national et international, la Yamaha deux cylindres deux temps mérita bien le titre d'« amie des privés ». À la suite de son adoption réussie sur les machines bicylindres d'usine de 1972, le refroidissement par liquide apparut sur les machines de course « clients » avec l'introduction de la gamme TZ en 1973. La puissance était identique à celle des types antérieurs TD/TR à air, mais la fiabilité avait été très améliorée. Au cours de la décennie suivante, le moteur TZ fut modernisé avec une admission à clapets, des soupapes d'échappement additionnelles, des cylindres séparés et un vilebrequin à rotation inversée, mais l'architecture générale demeura celle d'un twin parallèle. Côté partie cycle, les disques remplacèrent les tambours originaux et un cadre surbaissé fut adopté en même temps qu'un bras oscillant en alliage léger. L'adoption d'une admission à clapets en 1985 fut un développement marquant suivi aussitôt par un tout nouveau cadre « Deltabox » en aluminium.

The mainstay of 250cc class racing at national and international level for many years, the twin-cylinder two-stroke Yamaha well deserved the title of 'privateer's friend'. Following its successful adoption for the 1972 works twins, water cooling first appeared on Yamaha's over-the-counter racers with the introduction of the TZ range in 1973. Power output remained the same as that of the preceding air-cooled TD/TR models, but reliability was much improved. Over the succeeding decade the TZ engine was updated with reed-valve induction, exhaust power valves, separate cylinders and a backwards-rotating crankshaft, but the layout always remained that of a parallel twin. On the chassis side, discs replaced the original drum brakes, a 'lowboy' frame was introduced and an aluminium-alloy swinging arm adopted. One of the most significant developments was the adoption of crankcase-reed induction in 1985, which was immediately followed by a totally new 'Delta-box' aluminium alloy chassis; then in 1988 the cylinders were reversed on the TZ250U and a side-loading cassette gearbox introduced. The TZ250W of 1989 represented a further, though relatively minor, revision of this new design.



Puis en 1988, les cylindres furent inversés sur la TZ 250U et une boîte à cassette à chargement latéral fut introduite. La TZ 205W de 1989 représenta une nouvelle révision, quoique relativement mineure, du nouveau type. Malgré ces améliorations, à cette époque, la fin du moteur TZ traditionnel était écrite et en 1991, Yamaha fut en phase avec ses rivaux Honda et Aprilia en introduisant un V-twin sur la TZ 205B (La TZ était restée en piste si longtemps que Yamaha ayant épuisé l'alphabet dut repartir à « A » en 1990). Sous cette nouvelle forme, la TZ poursuivit sa route jusque dans les années 1990.

Cette TZ 250 W fut pilotée par le Français Jean-François Baldé lors de sa dernière saison en Grands Prix en 1989, ce qui explique la présence de nombreux messages d'adieu dans toutes les langues sur le carénage. Baldé qui avait commencé sa carrière en Grands Prix en 1973 en catégorie 500 obtint sa première victoire (sur une 250 Kawasaki) en 1981, finit deuxième du Championnat du Monde 250 cm3 cette année-là, son meilleur résultat.

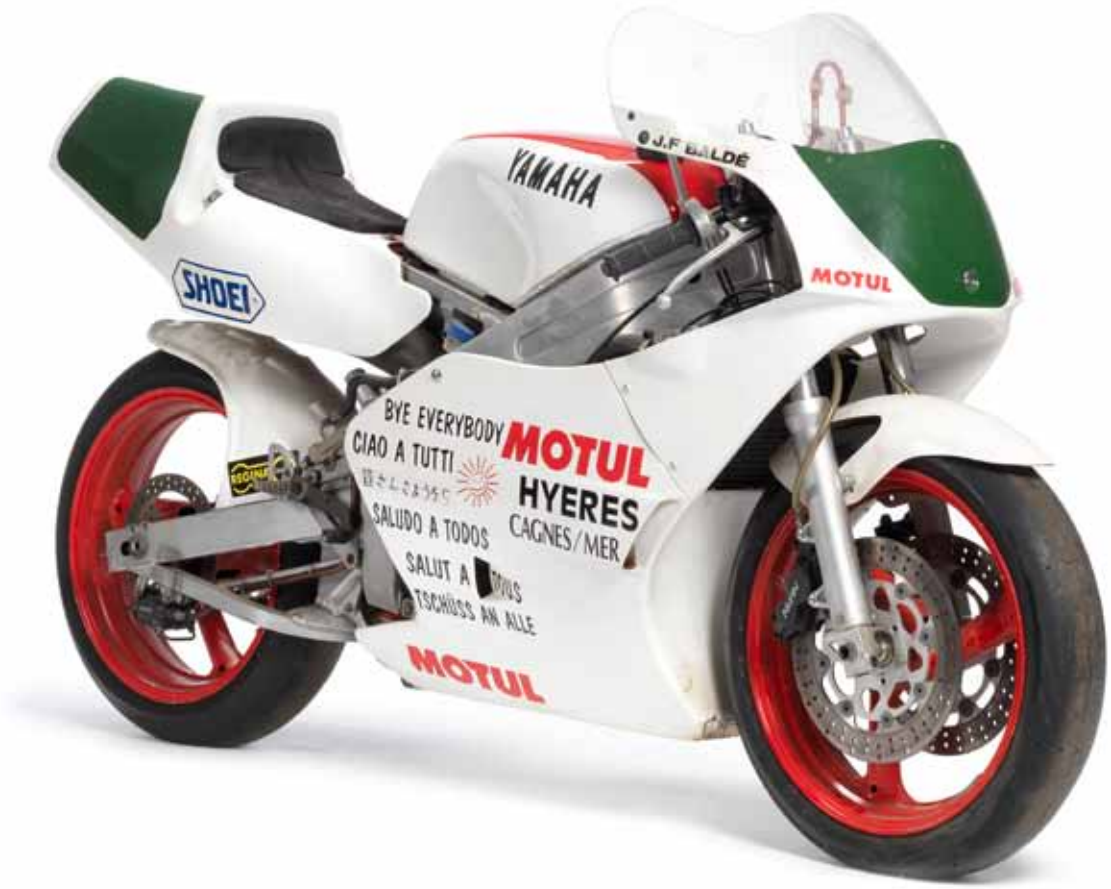
En 16 ans de carrière en Grands Prix, il prit plus de 200 départs et obtint cinq premières places. Malheureusement, il ne marqua pas de points en 1989. La catégorie 250 ayant disparu des Championnats du Monde, ces machines de Grand Prix spéciales devinrent de plus en plus recherchées par les collectionneurs et cette TZ 250W représente une occasion exceptionnelle d'acquérir un exemplaire piloté par un des meilleurs Français des années 1970-1980.

€3,500 - 5,000
Sans Réserve

Despite these advances, by this time the writing was on the wall for the traditional TZ engine and in 1991 Yamaha fell into step with rivals Honda and Aprilia by introducing a v-twin on the TZ250B (the TZ had been around for so long that Yamaha had all but exhausted the alphabet and been forced to start again at 'A' in 1990). In its new form the TZ continued on into the 1990s.

This particular TZ250W was campaigned by the French rider Jean-François Baldé in his final season of Grand Prix racing in 1989, hence the multi-lingual farewell messages on the fairing. Baldé had begun his Grand Prix career in 1973 in the 500cc class and scored his first victory (riding a 250cc Kawasaki) in 1981, finishing 2nd in the 250cc World Championship that year, his best-ever result. In a 16-year career in Grands Prix, he started over 200 races and finished on the podium's top step five times. Sadly, there were to be no points-scoring finishes in 1989.

With the 250cc class now defunct at World championship level, these purpose-built Grand Prix racers are becoming increasingly collectible and this TZ250W represents a wonderful opportunity to acquire an example raced by one of France's foremost Grand Prix stars of the 1970/80s.



488
Garelli 348 cm3 Moto Course 1926

Cadre n° 522
Moteur n° G132

Alan Cathcart avec Lot 488

L'équipe officielle Garelli abandonna la compétition à la fin de la saison 1924, mais pendant quelques années, des Garelli continuèrent d'être pilotées avec succès par des compétiteurs privés. Un de ces derniers, Ermino Visioli, fut responsable de la première participation d'une Garelli au TT de l'île de Man en 1926. La machine de Vistoli impressionnante avec ses quatre carburateurs et ses deux échappements à chambres de détente et sorties en queue de poisson devait avoir une sonorité sensationnelle. Malheureusement, la complexité de la machine fut aussi son point faible car Visioli fut contraint à l'abandon au troisième tour du TT Junior quand un câble d'accélérateur cassa.

The Garelli factory team withdrew from racing at the end of the 1924 season, though for a few more years Garellis continued to be raced with success by privateers. One of the latter, Ermino Visioli, was responsible for Garelli's first Isle of Man TT entry in 1926. Visioli's machine certainly looked formidable with its four carburettors and two expansion-chamber exhausts complete with 'fishtails', and must have sounded glorious. Sadly, the Garelli's complexity would prove to be its undoing, Visioli being forced to retire from the Junior race on the third lap when a throttle cable broke.

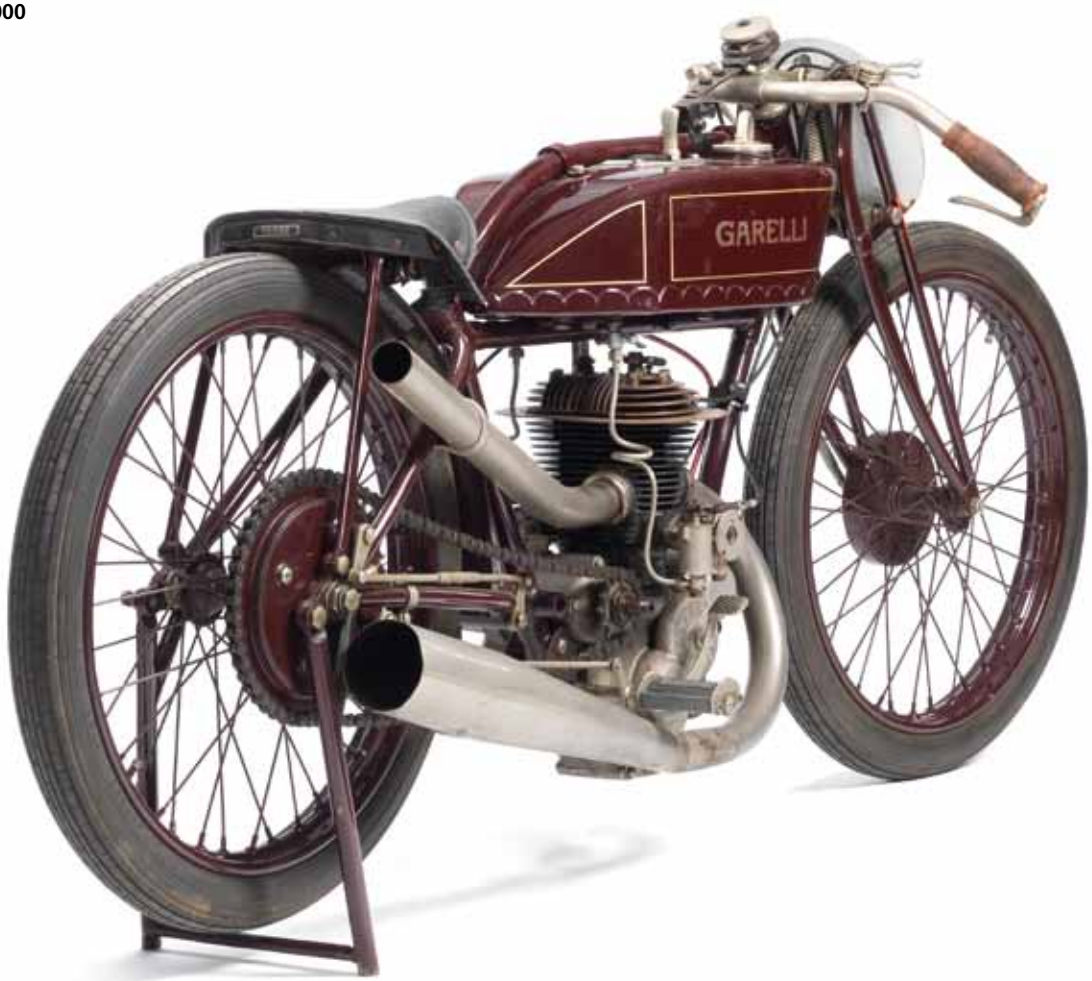
Back in Italy the factory continued to be active in record breaking and in May 1926 came away from Monza with a mind-boggling 126 in the bag. Although the machines used were 350s, they proved fast enough to take records in the 500cc, 600cc, 750cc and 1,000cc classes as well!

En Italie, l'usine continua ses attaques sur les records et en mai 1926 revint de Monza avec un incroyable record à 126 km/h. Bien que les machines fussent des 350, elles furent assez rapides pour s'imposer aussi dans les catégories 500, 600, 750 et 1000 cm3 !

Cette machine représente la Garelli 350 GP dans sa version finale. Sous cette forme, le deux-temps à deux cylindres et chambre commune donnait 20 ch à 4 500 tr/min suffisant à garantir une vitesse supérieure à 130 km/h. On notera la bride antithermique en cuivre entre le cylindre et la culasse et la combinaison de tubes d'échappement à passage direct et à mégaphone. Le moteur était alimenté et graissé avec un mélange à 17 pour cent d'huile et la boîte intégrale offrait deux rapports. Cette machine illustrée sur la couverture de l'ouvrage « Agrati Garelli ; 80 anni di storia » par Daniele Agrati et Roberto Patrignani a été essayée par Alan Cathcart pour un article paru dans le magazine *Classic Racer* vers 1983. Une version révisée de cet article est prévue pour publication dans le numéro de *The Classic Motorcycle* de février 2013.

€30,000 - 40,000
Sans Réserve

The machine offered here represents the 350 Grand Prix Garelli in its final incarnation. In this form the slit-single engine produced a maximum of 20bhp at 4,500rpm, which was good enough for a top speed of over 130km/h (81mph). Note the heat dissipating copper flange between the cylinder and head, and the combination of straight and megaphone exhaust pipes. A petroil mix of 17% was used to lubricate the engine, which was built in unit with a two-speed gearbox. This actual machine is featured on the front cover of 'Agrati Garelli: 80 anni di storia' by Daniele Agrati and Poberto Patrignani and was tested by Alan Cathcart for an article in *Classic Racer* magazine circa 1983. A revised version of this article is scheduled for publication in the February 2013 edition of *The Classic MotorCycle*.



489
Garelli 349 cm3 Routière c.1926

Cadre n° MG4109
Moteur n° G7103

Le deux-temps deux cylindres à chambre commune de Garelli conserva le principe de fonctionnement original de son créateur jusqu'à la fin de la production au milieu des années 1930. La moto proposée ici est caractéristique du modèle d'après la Première Guerre mondiale avec sa magnéto placée en avant des cylindres, sa boîte intégrale à deux rapports - cette dernière étant une version simplifiée de la boîte conçue par Adalberto Garelli pour Bianchi – et sa transmission finale à chaîne. Malgré la présence d'un frein avant, ce modèle a conservé sa commande peu courante de frein arrière par deux pédales, une de chaque côté. On notera l'absence de la pédale du sélecteur.
€7,000 - 12,000
Sans Réserve

Garelli's split-single two-stroke stayed true to its maker's original conception until production ceased in the mid-1930s. The machine offered here is typical of the post-WWI design complete with magneto in front of the cylinders, integral two-speed gearbox - the latter a simplified version of that designed by Adalberto Garelli for Bianchi - and chain final drive. Although equipped with a front brake, this model retains the unusual method of rear brake operation by means of two pedals, one on either side of the machine. It should be noted that the gear pedal is missing

Propriétés supplémentaires

490
Honda RTL 250 S Trials 1985

Cadre n° RTL250SF-5593
Moteur n° RTL250E-0005695

Machine de compétition performante destinée aux pilotes de haut niveau, la RTL 250 S « Trials » de Honda fut un modèle de série limitée assemblée manuellement et produite en assez petit nombre par le département compétition de la firme, HRC (Honda Racing Corporation). Son introduction en 1985 résultait d'un long et difficile programme de développement qui avait débuté à la fin des années 1970 au moment où Honda avait décidé que pour prendre une large part du marché alors en plein boom des motos de trials, il fallait produire une machine capable de vaincre au plus haut niveau.

En 1982, Eddy Lejeune devint Champion du Monde de Trial au guidon de la RTL360 d'usine. Premier championnat du monde disputé par Honda, cette victoire fut aussi la première d'un machine à moteur quatre temps, mettant ainsi fin à une ère de domination du deux-temps qui remontait au championnat inaugural de la spécialité en 1975 et, dans le cas du Championnat d'Europe, aux années 1960. Lejeune fut encore Champion du Monde avec Honda en 1983 et 1984 et la RTL250 S de la saison suivante intégra un grand nombre de leçons recueillies au cours du développement des machines victorieuses de Lejeune. La RTL250 S ne fut produite par HRC que pendant quatre ans et nombreux sont ceux qui considèrent que le modèle de la première année de production, avec sa garde au sol supérieure, reste le plus pur et le plus désirable.

De nos jours, les exemplaires survivants de cette série limitée sont extrêmement rares et recherchés et surtout quand ils sont dans cet état. La restauration « niveau concours » de cette « excellente survivante » fut effectuée en France par le réputé spécialiste de la marque en trial, Patrice Duchesne en 2009. Propriété du vendeur (privé) depuis 2008, la Honda stockée depuis sa remise en état est restée en excellente condition, démarrée régulièrement et instantanément, et très silencieuse.
€5,000 - 7,000

A top-flight competition machine aimed at expert riders, Honda's RTL250S trials iron was a limited-edition model handmade in relatively small numbers by the company's racing department, HRC (Honda Racing Corporation). Its introduction in 1985 followed a long and difficult development programme that had begun back in the early 1970s when Honda decided that to capture a major slice of the burgeoning market for trials motorcycles it would have to produce one capable of success at the highest level.

In 1982 Eddy Lejeune became World Trials Champion riding the works RTL360. Honda's first in the World Championship, his victory was also the first ever by a four-stroke machine, ending a period of two-stroke dominance that stretched back to the Championship's inaugural year of 1975 and in the case of the European Championship, to the 1960s. Lejeune was World Champion again for Honda in 1983 and 1984, and the following year's RTL250S incorporated many of the lessons learned in developing Lejeune's championship-winning machines. The RTL250S was produced by HRC for only four years, many considering the first year of production model, which boasted increased ground clearance, as the purest and most desirable.

Today, survivors of this limited-edition model are extremely rare and highly sought after, and all the more so in this condition. The concours-standard restoration of this 'excellent survivor' was carried out in France by renowned marque trials specialist Patrice Duchesne in 2009. Owned by the private vendor since 2008, the Honda has been stored since completion and remains in excellent condition, started regularly, its engine 'on the button' and very quiet. Offered with a copy of the period HRC specification sheet.

491
Guazzoni 50cc Course 1970

Cadre n° 49

L'usine Guazzoni fut fondée à Milan (Italie) en 1935 par Aldo Guazzoni (1908-1978). À ses débuts, la firme construisit des machines équipées de moteurs provenant de fournisseurs extérieurs avant de se tourner vers la production de tricycles. Après la guerre, Guazzoni devint concessionnaire Motori Morini à Milan et revint à la fabrication de motos en 1950 en produisant un type à moteur deux temps de 150 cm3 pour FBM de Bologne. Comme beaucoup d'autres petites firmes italiennes, Guazzoni allait se consacrer au marché des machines ultra légères et tout au long des années1960 et jusque dans les années 1970, produisit une série d'élégantes routières à tendance sportive comme les Cadetti et les Matta dont beaucoup étaient équipées d'un moteur deux temps à distributeur rotatif avec cylindres retournés (échappement à l'arrière), disposition qui allaitr devenir une caractéristique de la marque. Guazzoni ferma ses portes en 1976. La Guazzoni six vitesses de course « client » proposée ici est pourvue d'un moteur de ce type qui serait capable d'atteindre 15 000 tr/min. L'historique de cette machine n'est pas connu sinon qu'elle aurait couru en Italie. Proposée sans papiers (type de course).
€4,300 - 5,000

The Guazzoni factory was founded in Milan, Italy in 1935 by Aldo Guazzoni (1908-1978). At first the company built models fitted with proprietary engines before turning to the manufacture of three-wheelers. After the war Guazzoni became the Milan concessionaire for Motori Morini and in 1950 returned to the manufacture of motorcycles, making a 150cc two-stroke model for FBM of Bologna. Like many other small Italian concerns, Guazzoni would concentrate its efforts of the ultra-lightweight market, and throughout the 1960s and into the 1970s produced a succession of stylish sports roadsters such as the Cadetti and Matta. Many of them used rotary-valve two-stroke engines with reversed cylinders (exhaust at the rear), a feature that became something of a company hallmark. Guazzoni closed in 1976. The un-restored Guazzoni six-speed production racer offered here has just such an engine, which is said to be capable of 15,000 revs. The machine's history is not known, other than the fact that it was raced in Italy. There are no documents with this Lot.

492

Ex-Bert Fruin, Isle of Man TT

Fruin Dartela 50 cm3 six vitesses Course 1962

Moteur n° 31663

Cette moto de course de 50 cm3 est l'œuvre d'un ingénieur indépendant, H. L. "Bert" Fruin d'Hillington (Middlesex) constructeur d'une série d'intéressantes "spéciales" dans les années 1950 et 1960 dont une moto bicylindre 125 cm3 à 2 ACT et un moteur modulaire V4/V8. Propriétaire de la firme HL Fruin Motorcycles à Hillington, Bert aborda la compétition avec ses machines de course Dartela 50 cm3 construites sur base Demm Demon en les pilotant au TT de l'Ile de Man en 1962 et 1963 où il abandonna à chaque occasion. (Il construisit aussi une « quatre » de 200 cm3 en reprenant le haut moteur Demm et des composants NSU plus récents vendus sous forme de kit dont un carter et un jeu de plans d'ensemble mobile). Préparé par Bert, le moteur 50 cm3 Demon fut installé dans une partie cycle maison. Malgré de bonnes performances face aux excellentes Itom, la Dartela était handicapée par sa boîte à trois rapports (contre quatre pour l'Itom) si bien que pour le TT de l'Ile de Man 1962 inaugural de la catégorie 50 cm3, Bert conçut un cadre plus long susceptible de recevoir un surmultiplicateur additionnel Albion à deux rapports (en fait une boîte de cultivateur agricole convenablement modifiée) donnant six rapports au total. La boîte intégrale était actionnée par une poignée tournante côté gauche et le surmultiplicateur par un sélecteur au pied droit. Pilotée par Bert Fruin en personne, l'unique Dartela six vitesses abandonna sur problème moteur dès le premier tour du TT 50 cm3, épreuve remportée par Ernst Degner sur Suzuki. Bert connut un autre abandon au TT 1963, mais on ignore s'il pilotait la Dartela six vitesses dans cette course. Conservée dans un musée depuis 15 ans, cette machine unique en son genre est en état de fonctionnement, mais elle nécessite une révision complète avant de reprendre la piste. Offerte avec un copieux dossier de coupures de presse.
€3,000 - 3,700

This 50cc racing motorcycle is the work of independent engineer H L 'Bert' Fruin of Hillingdon, Middlesex, who constructed a series of technically interesting 'specials' in the 1950s and 1960s, including a DOHC 125cc twin-cylinder racer and a modular V4/V8 engine. Proprietor of H L Fruin Motorcycles in Hillingdon, Bert began competing on his Italian Demm Demon-based 50cc two-stroke Dartela racers in the late 1950s and rode them at the Isle of Man TT in 1962 and 1963, retiring on both occasions. (He also built a 200cc Four using Demm top-ends and later NSU Quickly components, which was sold in kit form as a crankcase and set of crankshaft blueprints). Further tuned by Bert, the 50cc Demon engine went into a frame of his own design. Although it fared reasonably well against the ubiquitous Itoms, the Dartela was handicapped by its three-speed gearbox (the Itoms had four speeds) so for the inaugural 50cc Isle of Man TT in 1962, Bert produced a longer frame to accommodate an additional Albion two-speed 'overdrive' gearbox (actually a horticultural cultivator 'box, suitably modified) giving six speeds in total. The integral gearbox was operated by a twist-grip on the left handlebar, the overdrive by a foot change on the right. Ridden by Bill Fruin himself, the solitary six-speed Dartela retired with engine trouble on the first lap of the 50cc TT, a race won by Suzuki-mounted Ernst Degner. Bert recorded another 'DNF' at the 1963 TT but it is not known whether he rode the six-speed Dartela on that occasion. Kept on museum display for the last 15 years, this unique machine is in running condition but will nevertheless require re-commissioning before returning to the racetrack. Offered with sundry press cuttings.

493
Parilla 175 cm3 MSDS 1956

Cadre n° 500896

Fondée en 1946, Parilla introduisit son type à arbre à cames en tête qui établit sa réputation en 1954. Construit sous diverses formes jusqu'à la fermeture de la firme en 1964, il s'agissait d'un monocylindre de175 cm3 caractérisé par un arbre à cames entraîné par chaîne placé sur le flanc de la culasse attaquant les deux soupapes par de courtes tiges de culbuteur. Très belle, la Parilla était aussi extraordinairement rapide, un modèle compétition pas encore rodé étant chronométré à 153 km/h par un magazine américain. Naturellement, le type à arbre à cames dans la culasse qui se montra très efficace sur les circuits fut suivi par des versions portées à 200 et 250 cm3. Anciennement restaurée, cette Parilla 175 MSDS qui a fait partie sans fonctionner d'une collection privée est en bon état de présentation. Nous avons cependant noté que le moteur doit être revu et que, par conséquent, la machine est vendue strictement dans l'état où elle se présente.

€5,000 - 7,000

Founded in 1946, Parilla introduced the high-camshaft model, for which it is best remembered, in 1954. Built in various versions up to the company's closure in 1964, it was a 175cc single featuring a chain-driven camshaft mounted on the side of the cylinder head, the two valves being operated via short pushrods. Stunningly beautiful, the Parilla was also exceedingly quick, one not-yet-run-in competizione model being clocked at over 96mph by an American magazine. Not surprisingly the 'high-cam' model proved extremely successful on the racetrack, and enlarged versions of 200cc and 250cc capacity followed. An older restoration, this Parilla 175 MSDS has been kept on display as part of a private collection and presented in generally excellent cosmetic condition. However, we are advised that the engine requires attention and thus the machine is sold strictly as viewed.

494
Coventry-Eagle 980 cm3 Flying-8 Latérale 1925

Immatriculation n° YL 6543 (UK)
Cadre n° 36244
Moteur n° KTC/U 13585/VSC

« La Coventry-Eagle Flying-8, qui mérite pleinement le surnom de « Pullman Express » donné par Motor Cycling, représente le plus haut degré de luxe, de confort et de vitesse qu'on puisse proposer sur deux roues. »
Coventry-Eagle

Cette Flying-8 à moteur latéral, immatriculée pour la première fois à Londres en 1925, fut longtemps la propriété du pilier du Vintage Motor Cycle Club, Cliff Barham, d'Enfield. Lorsqu'elle appartenait à ce dernier, la Flying Eight alors attelée à un side-car était régulièrement engagée dans les épreuves du VMCC au cours des années 1970. Le dossier historique qui l'accompagne contient des photos de Cliff Barham et de la Coventry-Eagle aux Barbury, Windsor et Chiltern Runs ainsi qu'au Manx Rally. Avec les années, la machine a reçu un certain nombre de pièces non standard dont les leviers de commande, la poignée de gaz tournante, le carter de chaîne et le silencieux, tandis que le moteur installé actuellement date de 1932. Une remise en état entreprise en 2006/2007 a porté sur les roues, les pneus et les chambres, les freins et la Magdyno outre une réfection du moteur.

En avril 2008, le propriétaire à cette date, M. A. White mit la moto en vente chez Bonhams à Stafford où elle fut achetée par les vendeurs actuels. Depuis cette acquisition, la Flying-8, entretenue par le même mécanicien qui avait restauré la version à soupapes en tête que possèdent aussi les vendeurs, a été stockée dans un musée chauffé au sein d'une importante collection privée au Royaume-Uni et n'a été utilisée qu'occasionnellement.

Présentée en bon état général, la machine est offerte accompagnée des photos d'époque, de coupures de pesse, de nombreuses factures de restauration, d'un manuel d'utilisation (en reproduction), d'une correspondance, du programme du Banbury Run (1973), d'un log book (liste de propriétaires) ancien modèle (établi en 1970), d'un certain nombre de vignettes fiscales, d'un MoT expiré (en août 2008) et du document d'immatriculation au Royaume-Uni V5 de Swansea.
€44,000 - 56,000

'The Coventry Eagle Flying-8, worthily designated the "Pullman Express" by Motor Cycling, represents the highest attainable luxury, comfort and speed on two wheels.' – Coventry Eagle.

This sidevalve-engined Flying-8 was first registered in London in 1925 and for many years was owned by Vintage Motor Cycle Club stalwart, Cliff Barham of Enfield. During the latter's ownership the Flying Eight formed part of a motorcycle combination that was a regular participant in VMCC events throughout the 1970s. The accompanying history file contains photographs of Cliff Barham and the Coventry Eagle at the Banbury, Windsor and Chiltern Runs, as well as the Manx Rally. Over the years the machine has acquired a number of non-standard components including the control levers, throttle twist-grip, chaincase and muffler, while the engine currently fitted dates from 1932. Professional refurbishment undertaken in 2006/2007 included the wheels, tires/tubes, brakes and magdyno, in addition to an engine overhaul.

In April 2008 the then owner, Mr A White, offered the machine for sale at Bonhams' Stafford auction where it was purchased by the current vendors. Since acquisition the Flying-8 has been maintained by the same engineer that restored the vendors' overhead-valve version and has been kept in heated museum premises as part of their important private collection in the UK, seeing only occasional use.

Presented in generally good condition, the machine is offered with the aforementioned period photographs, various press cuttings, sundry restoration invoices, (reproduction) instruction manual, assorted correspondence, Banbury Run program (1973), old-style continuation logbook (issued 1970), a quantity of expired tax discs, expired MoT (August 2008) and UK Swansea V5C registration document.

495 Ω

Ex-Team Obsolete

Re-création d'une Benelli 350 cm3 Grand Prix 1969 (Course)

Cadre n° 008
Moteur n° N.6

Apparue dès 1960, la quatre-cylindres Benelli 250 ne se montra réellement compétitive qu'en avril 1962 lorsque Silvio Grassetti fit débuter la machine à Imola. Malgré une élimination dans cette première course pour cause de soupape tordue, Grassetti stupéfia les milieux de la compétition une semaine plus tard à Cesenatico en battant les Honda officielles apparemment invincibles de Jim Redman et de Tom Phillis. Le grand Tarquino Provini fut recruté pour 1964, mais malgré une boîte à sept rapports et davantage de chevaux, Benelli se trouva dans l'impossibilité de remporter un Grand Prix. Le développement se poursuivit en 1965 avec l'adoption d'une boîte à huit rapports, mais à cette date, Honda alignait une six-cylindres 250 cm3 confiée au meilleur pilote du monde : Mike Hailwood. En dépensant au mieux ses déjà maigres ressources, Benelli accéléra son programme en développant une 350 et une 500 (en fait, 413 cm3) à 16 soupapes.

Provini contraint à la retraite pour cause de blessure, Benelli engagea Renzo Pasolini qui récompensa vite la confiance de ses nouveaux employeurs en remportant les championnats d'Italie 1968 en 250 et en 350. En 1969, il réaffirma la compétitivité de la 350 en battant le Champion du Monde en titre, Giacomo Agostini sur MV, six fois sur sept dans le championnat italien.

Although it was first seen in 1960, the 250 Benelli four did not race competitively until April 1962, when Silvio Grassetti debuted the bike at Imola. Although eliminated by a bent valve in that first race, Grassetti stunned the racing world a week later at Cesenatico, beating the seemingly invincible works Hondas of Jim Redman and Tom Phillis. The great Tarquinio Provini was signed for 1964, but even with a seven-speed gearbox and more power, Benelli found it impossible to win a Grands Prix. Development continued into 1965, an eight-speed gearbox being new for that season, but by now Honda were fielding a six-cylinder 250 ridden by the best rider in the world – Mike Hailwood. Spreading its limited resources even more thinly, Benelli pressed ahead with developing a 16-valve 350 and a 500 (actually 413cc).

With Provini forced into premature retirement through injury, Benelli signed Renzo Pasolini who promptly rewarded his new employers' faith by winning the 250 and 350 Italian Championships in 1968. In 1969 he reaffirmed the 350's competitiveness by beating MV-mounted reigning World Champion Giacomo Agostini six times out of seven in the Italian Championship. By this time the last of the Japanese manufacturers had pulled out of the World Championships, clearing the way for the Benelli fours to grab a slice of Grand Prix glory.

À cette date, le dernier des constructeurs japonais s'était retiré des championnats de monde, laissant la voie libre aux quatre-cylindres Benelli qui s'octroyèrent une petite part de gloire en Grands Prix. Agostini et MV-Agusta restèrent inaccessibles en 350 et 500 au niveau mondial, mais en 250, Benelli prit ensuite le meilleur sur la Yamaha de Kent Andersson et l'Ossa de Santiago Herrero, l'Australien Kel Carruthers rapportant le Championnat à Pesaro. Il y eut ensuite quelques apparitions sporadiques des quatre-cylindres 350 et 500 les années suivantes (les quatre-cylindres 250 avaient été interdites) mais la glorieuse saison 1969 marqua la fin des efforts de Benelli en Grands Prix.

La re-création de la quatre-cylindres Benelli offerte ici a pour base un cadre de chez Harris Performance Products copié sur un original prêté par le réputé collectionneur de Benelli Giancarlo Morbidelli, et un moteur 16 soupapes avec boîte à 7 rapports construit par Morbidelli Equippe. Il s'agit d'une fidèle re-création des Benelli 350 de l'ère Pasolini qui défiaient la puissante équipe MV-Agusta en 1968-1969 et qui bénéficie des plus récents développements apportés à ce modèle.

La Benelli achetée par Team Obsolete en 2006 fut pilotée par Stu Carter au Mid-Ohio en 2010. Team Obsolete lui fit subir ensuite une profonde réfection avec montage d'un vilebrequin neuf Falicon et de cylindres traités au Nikasil. En juillet 2011, Dave Roper mena la Benelli à la victoire dans la catégorie 350 GP aux Mid-Ohio Vintage Days. La machine est présentée prête à courir après avoir parcouru seulement 160 km sur piste depuis sa reconstruction. Le vendeur la considère comme la meilleure des six exemplaires existants.

Seront joints au lot des pignons de chaînes de rechange, des pistons et des soupapes ainsi que des notes techniques concernant la reconstruction, les résultats en course et des données techniques. D'autres pièces sont disponibles auprès du vendeur.
Estimation sur demande

Agostini and MV Agusta remained unassailable in the 350 and 500 classes at World level, but in the 250 category Benelli eventually got the better of Kent Andersson's Yamaha and Santiago Herrero's Ossa, Australian Kel Carruthers bringing the Championship back to Pesaro. There were sporadic appearances by the 350 and 500 fours over the next few years (four-cylinder 250s having been banned) but that glorious 1969 season effectively marked the end of Benelli's Grand Prix campaign.

The Benelli four re-creation offered here consists of a Harris Performance Products frame, copied from an original loaned by famed Benelli collector Giancarlo Morbidelli, and a 16-valve, seven-speed Benelli engine built by Morbidelli Equippe. It is an accurate re-creation of the Pasolini-era Benelli 350s that challenged the mighty MV Agusta team during 1968/69, and incorporates the last developments employed on this model.

The Benelli was acquired by Team Obsolete in 2006 and raced by Stu Carter at Mid-Ohio in 2010. Team Obsolete then treated it to a major rebuild with a new Falicon-improved crankshaft and Nikasil-plated cylinders. In July 2011, Dave Roper rode the Benelli to a win in the 350GP class at the Mid-Ohio Vintage Days meeting. It is now in race-ready condition with only 100 miles of track use since the rebuild. The vendor believes that it is the best of the six examples extant.

Included in the sale are alternative rear sprockets, pistons and valves together with detailed rebuild notes, race records and technical information. Additional spares are available from the vendor.

496

Ex-Larry Strung

Laverda 750SFC Course Production

Cadre n° 17137 (see text)

« Ainsi, avec impétuosité et sans contestation, la750 Laverda occupa le rang qu'elle méritait parmi l'élite mondiale de la moto. Conçue comme un rapide de la route et éprouvée dans les courses d'endurance les plus impitoyables, elle était rapide, infatigable et très civilisée, une machine de qualité pour connaisseurs. » L J K Setright, On Two Wheels.

Produite en quantité strictement limitée – 549 exemplaires furent construits en cinq séries entre 1971 et 1976 – la 750 SFC « course client » est aujourd'hui une des premières twins Laverda à collectionner et donc une des plus recherchées. Cette 750 SFC a été à l'origine la propriété de l'importateur et pilote canadien de Laverda, Lawrence « Larry » Strung, qui l'a utilisée pour remporter le Super Vintage Championship du Canada en 1986.

'Thus impetuously and unquestionably, the 750 Laverda took its rightful place among the élite of the world's motor cycles. Designed as a highway express, and proven in the most punishing of long-distance races, it was fast, tireless and very well behaved, a machine of connoisseur quality.' - L J K Setright, On Two Wheels.

Built in strictly limited numbers - only 549 were produced in five batches between 1971 and 1976 - the 750SFC production racer is today one of the most collectible of Laverda's early twins and thus highly sought after. This particular 750SFC was originally owned and raced by the Canadian Laverda importer, Lawrence 'Larry' Strung, who used it to win that country's 1986 Super Vintage Championship.

Une des plus rapides 750 SFC à l'époque avec environ 85 ch à la poignée, la machine de Strung a été préparée et améliorée par Steve Feree de Blaine (Minnesota), ingénieur mécanicien réputé également responsable des Ducati construites par Reno Leoni et pilotées par Jimmy Adamo en catégorie Pro-Twins. Avec Strung aux manettes, la Laverda a courut les Daytona 200 à la fin des années 1980 et au début des années 1990 en récoltant une septième place au « 750 Grand Prix » 1991 (voir l'article du magazine, le programme de la course et les résultats au dossier). L'actuel propriétaire a piloté la SFC dans quelques épreuves historiques en Europe.

Dans les années 1970, la machine fut utilisée sur la route au Canada et elle possède une immatriculation permettant sa réimmatriculation si l'acheteur le désire. Actuellement, la Laverda possède le cadre n° 17137 mentionné sur le document d'immatriculation faisant partie des 100 motos environ construites pour le marché nord-américain en juin/juillet 1974 (voir l'extrait du Registre dans le dossier). Le cadre original – sans numéro – est joint au lot ainsi que le bras oscillant d'origine, le bras caissonné monté actuellement étant préféré pour sa rigidité supérieure sur les circuits rapides comme Daytona et Spa-Francorchamps. Les autres spécifications concernent une culasse améliorée, un jeu de rapports courts (Cambio Corsa), un allumage électronique Lucas, une fourche avant Ceirani, des amortisseurs Marzocchi, des étriers de frein Brembo, des roues Borrani à jante aluminium, un compte-tours Kröber, des poignées Tomaselli et des projecteurs Marchal.
€29,000 - 34,000

One of the fastest 750SFCs around at that time, with circa 85bhp on tap, Strung's was tuned and prepared by Steve Ferree of Blaine, Minnesota, a highly respected engineer also involved with the Reno Leoni-built Ducatis ridden by Jimmy Adamo in the Pro-Twins class. With Strung aboard, the Laverda competed at the Daytona 200 meeting in the late 1980s/early 1990s, recording a 7th place finish in the 1991 '750 Grand Prix' event (see magazine article, race programme and results sheet on file). The current owner has ridden the SFC at a few historic events in Europe.

During the 1970s the machine was used on the road in Canada and comes with the relevant registration papers enabling it to be reregistered should the new owner so desire. At the moment the Laverda incorporates the frame (number '17137') listed on the registration document, which started life in one of approximately 100 machines built for the North American market in June/July 1974 (see Registry records on file). The original (un-stamped) frame is included in the sale together with the original tubular swinging arm, the box-section 'arm fitted at present being preferred for its superior stability on fast tracks such as Daytona and Spa-Francorchamps. Other specification highlights include a gas-flowed cylinder head, close-ratio (Cambio Corsa) gear set, Lucas electronic ignition, Ceriani front fork, Marzocchi shock absorbers, Brembo brake callipers, Borrani alloy wheel rims, Kröber rev counter, Tomaselli handlebars and Marchal headlights.

497
MV Agusta 350 Sport c.1977

La première MV 350 routière de production fut lancée au Salon de Milan de 1971. Monté en bloc avec la boîte, le moteur était un bicylindre compact à soupapes en tête équipé de carburateurs Dell'Orto, d'une transmission primaire par pignons et d'une boîte à 5 rapports. Deux versions furent proposées : la tourisme 350 GT et la sport 350 B. Elles firent place pour 1975 à leurs équivalentes redessinées à « bloc carré ». Le moteur conservait la même architecture, mais la puissance atteignait 34 ch à 8 500 tr/min avec une nette augmentation des performances.

La 350 Sport « Ipotesi » proposée ici a été construite par un mécanicien moto professionnel sous la forme d'une réplique de la moto d'usine de Phil Read, une MV 500 Grand Prix telle qu'il l'avait pilotée lors des Championnats du Monde 1973 et 1974 qu'il remporta. Le carénage signé par Phil et Umberto Massetti, autre pilote de MV en Grands Prix, porte aussi la mention « Competizione di Manfredo Moto » en référence au constructeur du moteur. Les principales spécifications comprennent un carénage d'origine usine MV, un réservoir d'origine 750 S America, une fourche avant Ceirani de 35 mm, des amortisseurs Marzocchi, des roues Ducati, des freins à disque Scarab, un échappement spécial à mégaphone 2 en 4, une selle spéciale garnie en Nubuck , des poignées bracelets Tomaselli et un compte-tours d'origine Veglia. Le moteur préparé et doté de grosses soupapes et d'un vilebrequin équilibré est donné pour 35 ch à 8 500 tr/min. D'un poids d'environ 138 kg, cette Ipotesi réputée être la plus rapide dans le MV Club allemand semble être une monture idéale pour les manifestations et les épreuves historiques.

€5,500 - 6,500

MV's first production 350 roadster was introduced at the Milan Show in 1971. Of unitary construction, its engine was a compact, twin-cylinder, overhead-valve unit featuring twin Dell'Orto carburettors, geared primary drive and a five-speed gearbox. Two versions were made: the 350GT tourer and 350B sports. They were replaced by restyled, 'square case' equivalents for 1975. The basic engine architecture remained unchanged but power went up to a claimed 34bhp at 8,500 revs with a commensurate increase in performance.

The 350 Sport 'Ipotesi' offered here has been built by a professional motorcycle mechanic as a replica of Phil Read's works MV 500cc Grand Prix racer as campaigned during his World Championship-winning years of 1973 and 1974. The fairing has been signed by Phil and Umberto Masetti, another of MV's Grand Prix riders, and also carries the legend 'Competizione di Manfredo Moto', a reference to the engine builder. Specification highlights include an original MV works fairing; original 750S America fuel tank; Ceriani 35mm front fork; Marzocchi shock absorbers; Ducati wheels; Scarab disc brakes; a special 2-into-4 megaphone exhaust system; handmade Nubuck-covered seat; Tomaselli clip-on handlebars; and an original Veglia tachometer. The tuned engine incorporates large valves and a balanced crankshaft, and is said to produce 35bhp at 8,500rpm. Weighing around 138kg (304lb), this reputedly is the fastest Ipotesi in the German MV Club and would make an ideal mount for parades and classic track days.

498

Anciennement propriété du Champion du Monde Wayne Gardner

Honda VF1000 R 1986

Cadre n° SC162 200 400

Une des 350 VF1000 R livrées neuves en Europe en 1986, cet exemplaire qui fut d'abord la propriété de Wayne Gardner, vainqueur du Championnat du Monde 500 cm3 pour Honda en 1987, porte les couleurs de Rothmans, principal sponsor de la firme japonaise à l'époque. Nous savons par l'actuel vendeur, collectionneur privé qui posséda jusqu'à 50 machines, qu'elle comporte diverses modifications visant à l'amélioration des performances : boîte à air modifiée et gicleurs de carburateurs différents, joint de culasse plus mince pour obtenir un rapport de compression de 11 :1 (10,5 :1 standard), et nouvel échappement. Le moteur arrive ainsi à 125 ch (au lieu de 100 initialement).

Le compteur a enregistré au total 31 000 km et la moto a bénéficié d'un entretien à 29 400 km. Les travaux récemment effectués ont concerné les joints toriques du système de refroidissement, le nettoyage et l'étanchéité du réservoir effectués par un professionnel, la réfection des freins et le nettoyage par ultrasons des carburateurs plus le remplacement habituel des bougies, des fluides et des filtres. La batterie, la chaîne DID et les pneus Bridgestone BT45 sont assez récents. La machine est offerte avec un dossier de factures et la carte grise suisse indiquant le nom de Wayne Gardner.
€3,800 - 4,800

One of only 530 VF1000Rs delivered new to Europe in 1986, this example was first owned by Wayne Gardner, winner of the 500cc World Championship for Honda in 1987, and is finished in the colours of Rothmans, the Japanese company's headline sponsor at that time. We are advised by the current vendor, a private collector who once owned some 50 machines, that it incorporates various modifications intended to improve performance. These include a modified air box and altered carburettor jetting; thinner cylinder head gasket for a compression ratio of 11.0:1 (standard 10.5:1) and a modified exhaust system. The result is a maximum power output of around 125bhp (up from 100bhp).

A total of only 31,000 kilometres is recorded on the odometer and the machine was last serviced at 29,400 kilometres. Works carried out in recent years include renewing the cooling system O-rings; professionally cleaning and sealing the fuel tank; overhauling the brakes and ultrasonically cleaning the carburettors, plus the usual changes of spark plugs, fluids and filters. The battery, DID chain and Bridgestone BT45 tyres are relatively new. The machine is offered with sundry invoices and Swiss Carte Grise recording Wayne Gardner as owner.

Automobiles d'Exception
Jeudi 7 février 2013

Collectors' Motor Cars
Thursday 7 February 2013
Lots 501 - 626 at 4.30pm

501
Panhard et Levassor X72 Berline Panoramique 1934

Châssis n° 97472
Moteur n° 97472

Introduite en 1934, la version Panoramique se caractérise par un style de carrosserie spécial qui la distingue de ses contemporaines avec des montants de pare-brise élargis pour contenir de petites glaces quart-de-rond améliorant la vision latérale. D'où l'appellation de cette voiture. Construite selon les traditionnels principes d'excellence mécanique de Panhard, environ 2 500 exemplaires de la Panoramique tous types confondus furent produits jusqu'à la fin du modèle en 1938.

Dotée de la conduite à droite comme la plupart des voitures haut de gamme et sportives françaises, cette Panhard et Levassor est équipée d'un moteur six cylindres 2,5 litres du type Knight sans soupapes adopté dès 1911. Conservée dans un exceptionnel état d'origine, la voiture fut achetée à Colmar en 1964 par le frère du dernier propriétaire, élève ingénieur à Strasbourg à cette date, et elle est restée dans sa collection jusqu'au début de cette année.

L'influence Art Déco est manifeste dans les détails de style comme les lampes sur l'aile arrière gauche, la planche de bord peinte imitation bois et le tableau d'instruments finement rainuré. La voiture est peinte couleur bronze avec garnitures en drap brun (sous housses vertes), tandis que les tapis assortis sont protégés à l'avant par des tapis en caoutchouc. Carrosserie, peinture et chromes sont décrits comme étant en très bon état comme la mécanique, le moteur ayant bénéficié d'une réfection de la pompe à essence et du carburateur. La voiture est accompagnée de ses manuels d'utilisation et de sa carte grise française.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Introduced in 1934, the Panoramique featured a unique body style that made it stand out from its contemporaries, incorporating a 'double A-post' windscreen support designed to improve visibility. It was this feature that gave the car its name. Built to Panhard's traditionally high standards, some 2,500 examples of the Panoramique had been produced in various versions by the time production ceased in 1938. Of right-hand drive configuration like many pre-war French automobiles, this Panhard et Levassor has a 2.5-litre, six-cylinder engine of the Knight sleeve-valve type first used by the company in 1911.

Preserved in highly original condition, the car was purchased in Colmar in 1964 by the last owner's brother, who was an engineering student in Strasbourg at that time, and remained in his collection until earlier this year. Art Deco influence is apparent in details such as the indicator cluster on the left rear wing, the painted imitation wood dashboard and the delicately slotted instrument panel. The car is finished in bronze with brown fabric upholstery (protected by green covers) while the matching carpets are protected by rubber mats in the front. Its bodywork, paintwork and chrome are described as in very good condition, as are the mechanicals, the engine benefiting from an overhauled fuel pump and carburettor. The car is offered with two instruction manuals and French Carte Grise.

Photo credit: Michael Rietveld

502
FIAT 600 Multipla 1956

Châssis n° 100.108 059877
Moteur n° 100.008 764889

Concept récemment ressuscité avec bonheur, le ' monospace ' Multipla fit son apparition en 1956. Sur la base de la plate-forme de la berline 600, première voiture à moteur arrière deFIAT, la très polyvalente Multipla reçut la suspension avant de la ' 1100 ' et une conduite avancée.

Cette configuration permit de loger trois rangs de sièges pour la version six places, la dernière rangée repliée créant un utile espace de chargement de 1,6 m2. Avec 22 ch tirés de son moteur quatre cylindres de 633 cm3, les performances étaient naturellement modestes et la vitesse maximale n'atteignait que 88 km/h. Il existait aussi des versions taxi et des 4/5 places.

Les performances de la berline comme de la Multipla furent énormément améliorées avec l'arrivée de la version 600 D de 767 cm3 en 1960. La puissance passée à 27 ch permit l'adoption d'un rapport final plus long et la vitesse maximale augmenta à 108 km/h. Environ 130,000 Multipla de tous modèles furent produites jusqu'à l'arrêt de la production en 1966. De nos jours, ces charmants petits véhicules très pratiques font partie des FIAT d'après guerre le plus recherchées.

Nous savons que cette FIAT Multipla d'origine non restaurée était en état de marche quand elle fut stockée (le moteur n'est pas bloqué). Elle n'a pas de document d'immatriculation.
€10,000 - 20,000
Sans Réserve

A concept successfully revived in recent years, the Multipla 'people carrier' first appeared in 1956. Based on the unitary construction 600 saloon, FIAT's first rear-engined car, the uniquely versatile Multipla featured front suspension taken from the 1100 model and forward controls. The latter arrangement enabled three rows of seats to be installed in the six-seater version that, with the rearmost two rows folded flat, provided a useful load-carrying platform of 18ft². With just 22bhp available from the 633cc four-cylinder engine, performance was, necessarily, modest, the Multipla's top speed being around 55mph. Taxi and 4/5-seater versions were available also.

The performance of both the saloon and Multipla was considerably improved with the arrival of the 767cc 600D version in 1960. Maximum power went up to 27bhp, which permitted a higher final drive ratio to be used, and top speed increased to around 68mph. Around 130,000 Multiplas of all types had been made by the time production ceased in 1966 and today these charming and highly practical little vehicles are among the most sought after of all post-war FIATs.

We are advised that this original and un-restored FIAT Multipla was in running condition when placed in storage some time ago (the engine remains free). There are no documents with this Lot.

Photo credit: Michael Rietveld

503
Ford Fairlane Club Sedan 1956

Châssis n° M6AT-134110

Introduite en 1955 comme nouvel haut de gamme de Ford, la série Fairlane – désignée par le nom de la propriété de Henry Ford ' Fair Lane ' à Dearborn – qui venait rivaliser avec la très réussie Bel Air de Chevrolet fut proposée sous six styles de carrosserie différents et avec au choix des moteurs à six cylindres ou V8.

La gamme Fairlane offrait un style spécifique avec des ' paupières ' chromées au-dessus des phares et une moulure latérale mouvementée soulignant un schéma de peinture en deux teintes contrastées disponible en option avec supplément. Parmi les styles de carrosseries proposés, la variante Town Sedan fut la plus diffusée suivie par la club Victoria puis la Club Sedan dont 142 629 exemplaires furent vendus en 1956 sur une production totale de Fairlane de 665 306 exemplaires.

Deux moteurs V8 étaient proposés au choix : un 272 (4,5 litres) standard et un 292 (4,8 litres) Thunderbird donnant respectivement 162 et 193 ch La boîte standard était une ' manuelle ' à trois rapports avec, en option, un overdrive ou une automatique Ford-O-Matic. Rapides, élégantes et solidement construites, les Fairlane sont depuis quelque temps de plus en plus appréciées et recherchées par les amateurs d'Americana des années 1950.

Nous savons que cette Ford Fairlane Club Sedan est en état de marche et accompagnée de ses papiers néerlandais. La plaque de châssis précise qu'elle est dotée du préférable moteur V8 Thunderbird 292 (codé ' M ').
€10,000 - 20,000
Sans Réserve

Introduced as Ford's new top-of-the-range model in 1955, the Fairlane - named after Henry Ford's 'Fair Lane' mansion in Dearborn - was rival to Chevrolet's successful Bel Air and came in six different body styles with a choice of six-cylinder or V8 engines. The Fairlane range had its own distinctive style, featuring chromed headlight 'eyebrows' and a prominent, swooping side stripe, with eye catching two-tone paintwork available as an extra cost option. Of the body styles available, the Town Sedan variant was the most popular followed by the Club Victoria and then the Club Sedan, 142,629 examples of which were sold in 1956 out of a total Fairlane production that year of 665,306 units. There was a choice of two V8 engines – 272ci (4.5-litre) standard and 292ci (4.8-litre) Thunderbird – producing 162 and 193bhp respectively. The stock transmission was a three-speed manual, with overdrive and Ford-o-Matic (automatic) transmission as options. Fast, stylish and solidly built, these first-of-the-line Fairlanes have, in recent times, become increasingly appreciated and sought after by discerning collectors of 1950s Americana.

We are advised that this Ford Fairlane Club Sedan is in running order and comes with Netherlands registration papers. The chassis plate indicates that it has the desirable 292ci Thunderbird V8 engine (code 'M').

504
FIAT 500 L 1972

Châssis n° 110F 5095009
Moteur n° 110F 0001225488

La Nuova 500, qui remplaçait la très appréciée 500 Topolino de Fiat, fit ses débuts en 1957. Radicalement différente de sa devancière, d'une conception remontant à l'avant-guerre, la nouvelle petite Fiat était une monocoque avec un toit ouvrant en toile et une suspension à quatre roues indépendantes.

Son moteur bicylindre à soupapes en tête de 500 cm3, refroidi par air était installé à l'arrière. L'austérité basique de la 500 ne fit pas l'unanimité, précipitant l'arrivée d'un modèle amélioré et mieux équipé, notamment dotée d'enjoliveurs de roues, de vitres descendantes, de sièges arrière rembourrés et d'un levier de changement de vitesses au volant. Cette politique d'amélioration au fil des saisons perdura pendant toute la durée de vie de la 500. La 500 L, pour luxe, fut présentée en 1968 pour épauler la 500 F de base. Mécaniquement identique, elle était extérieurement mieux présentée et, à l'intérieur, on trouvait un nouveau tableau de bord, des nouveaux sièges et de nouveaux tapis de sol.

Cette charmante petite Fiat a été complètement restaurée en 2002 et est décrite par le vendeur comme étant en très bon état. Joliment finie en bleu clair avec un intérieur noir, elle repose sur de nouvelles roues à rayons Borrani et est fin prête pour la saison de ski, livrée avec un porte-bagage et des skis en bois. Cette classique 500 L intemporelle est vendue avec son libretto italien, ses papiers FIVA et ASI, et un petit reportage photographique de sa restauration.
€8,000 - 14,000
Sans Réserve

Replacement for FIAT's much-loved 500 'Topolino', the Nuova 500 debuted in 1957. A radical departure from its predecessor's essentially pre-war design, FIAT's new baby featured unitary construction of the chassis/body, an opening fabric roof and all-independent suspension.

Carried at the rear, the half-litre engine was an air-cooled overhead-valve twin. The basic 500's austerity was not well received however, prompting the introduction of a revised and better equipped version endowed with refinements such as hubcaps, wind-down windows, upholstered rear seat and column-mounted switch-gear stalks. This process of step-by-step improvement would continue throughout the 500's life. Introduced in 1968 alongside the standard 500F, the deluxe 500L, while mechanically identical, came with exterior cosmetic enhancements and an improved interior featuring a new instrument panel, seats and floor covering.

This charming little FIAT was comprehensively restored in 2002 and is described by the vendor as in generally very good condition. Attractively finished in light blue with black interior, it sits on new Borrani chromed wire wheels and is ready for the skiing season, coming complete with a luggage rack and wooden skis. This all-time classic FIAT 500L is offered with Italian libretto, ASI and FIVA papers, and some photographic records of its restoration.

505
Peugeot 202 Canadienne 'boisée' 1948

Châssis n° 715608
Moteur n° G2X 1839

D'abord fabriquant d'outils, de moulins à café, de baleines de parapluies et de corsets, Peugeot débuta sa carrière de constructeur d'engins de transport en 1885 en ajoutant la construction de bicyclettes à ses activités. Deuxième plus ancien constructeur du monde, la firme commença par produire un premier tricycle à vapeur en 1889, rapidement abandonné en faveur d'une voiture à moteur thermique, construisant des modèles de plus en plus puissants, avant de lancer la première de ses fameuses Bébé, une voiture légère, en 1900.

Présentée en 1939, la Peugeot 202 était mue par un quatre cylindres à soupapes en tête de 1 133 cm3, associé à une transmission à trois vitesses synchronisées avec un essieu arrière à vis sans fin. Avec une suspension indépendante à l'avant, la 202 reprenait les lignes de la plus grosse 402, ses volumes profilés trahissant l'intérêt pour les voitures aérodynamiques à la fin des années 1930.

Rare survivante d'un modèle déjà peu produit, la 202 vendue ici est une Canadienne, une version utilitaire à carrosserie en bois. On pense qu'il ne fut pas produit plus de 3000 Canadienne qui se vendait à l'époque 50% plus cher que la berline. Avec son attrayante peinture marron, ses portière caractéristiques en bois et un intérieur en tissu beige, cet exemplaire en état d'origine démarra du premier coup lors d'une récente inspection et est présentée comme étant en parfait état de marche avec des boiseries saines. La voiture est vendue avec sa carte grise française.
€27,000 - 35,000

Formerly producers of tools, coffee mills, umbrella spikes and corsetry, Peugeot commenced its long-standing connection with transport in 1885 when it added cycle manufacture to its portfolio. The second oldest motor manufacturer in the world, the company commenced car production in 1889 with a steam-powered tri-car but soon abandoned steam in favour of the internal combustion engine, building a succession of ever larger automobiles before introducing the first of its famous Bébé light cars in 1900.

New for 1939, the Peugeot 202 was powered by a four-cylinder 1,133cc overhead-valve engine coupled to a three-speed synchromesh gearbox with worm drive rear axle. Suspension was independent at the front and the 202 followed the lines of the larger 402, its streamlined styling reflecting the late-1930s preoccupation with passenger-car aerodynamics.

A very rare survivor of an already rare model, the Peugeot 202 offered here is an example of the Canadienne 'woodie' estate car variant. It is believed that only 3,000-or-so Canadiennes were built, at the time costing 50% more than the saloon version.

Attractively finished in maroon with trademark wooden doors and a beige cloth interior, this largely original example started first time on a recent inspection and is described as in working condition, with solid woodwork. The car is offered with French Carte Grise.

506
Lamborghini Espada 1970

Châssis n° X750X0344X
Moteur n° 40366

Cinq ans seulement après le lancement de sa première voiture et trois ans après celui de la sensationnelle Miura, Lamborghini prit encore Ferrari de vitesse en annonçant une vraie quatre places au Salon de Genève 1968.

Portant le nom d'une épée de matador, l'Espada était dessinée selon un style proche de celui de Marzal, une six-cylindres à moteur arrière mort-née, mais elle était dotée d'un moteur V12 à l'avant. Ce groupe qui produisait 325 ch propulsait cet élégant coupé signé Bertone à 242 km/h. Les organes mécaniques de l'Islero étaient réutilisés, mais associés à un châssis type plate-forme, semi monocoque, au lieu du treillis tubulaire de celle-ci.

Introduite en janvier1970, la Série II offrait 25 ch de plus, une vitesse maximale de 250 km/h et une planche de bord réorganisée. Pour l'Espada Série III, la dernière, Lamborghini révisa encore la planche de bord et l'intérieur et améliora les freins et la suspension. La direction assistée ZF devint standard et la boîte automatique une option. À la fin de la production, en 1978, 1 217 Espada avaient été construites, faisant de ce modèle marquant la Lamborghini la plus vendue à cette date.

Cet exemplaire à numéros concordants a été vendu neuf à Milan avant de devenir la propriété du Dr. David Waltos de Baltimore (Maryland, USA). En février 2004, la voiture fut vendue à son troisième propriétaire, Konstantinos Andrikopoulos de Boston (Massachusetts) qui la conserva jusqu'en 2009. L'actuel propriétaire (le quatrième) acheta l'Espada
€15,000 - 25,000
Sans Réserve

A mere five years after introducing its first car and three years after launching the sensational Miura, Lamborghini once again up-staged Ferrari by announcing a full four-seater at the 1968 Geneva Motor Show.

Named after a matador's sword, the Espada was styled similarly to the stillborn, rear-engined, six-cylinder Marzal but carried its 4.0-litre, four-cam V12 up front. The latter produced 325bhp, an output sufficient to propel the distinctive Bertone-styled coupé to 150mph. Islero running gear was employed but wedded to a platform-type, semi-monocoque chassis rather than the former's tubular frame.

Introduced in January 1970, the Series II cars came with an extra 25bhp, a top speed of 155mph and an improved dashboard layout. For the final, Series III, Espada, Lamborghini revised the dash and interior yet again and up-rated the brakes and suspension. ZF power-assisted steering became standard and automatic transmission an option. By the time production ceased in 1978, 1,217 Espadas had been produced, making this landmark model the most successful Lamborghini to date.

This matching-numbers example was sold new in Milan, Italy and was next owned by Dr David Waltos of Baltimore, Maryland, USA. In February 2004 the car passed to the third owner, Konstantinos Andrikopoulos of Boston Massachusetts, who kept it until 2009. The current (fourth) owner purchased the Espada that same year from DigitMotorSport in the USA and brought it to France.

507
Jensen Interceptor série III cabriolet 1975

Châssis n° 2311 1692
Moteur n° 4006630-440-3

Sans doute la plus glamour et la plus prestigieuse de toutes les versions de l'Inteceptor, le cabriolet représentait le nec plus ultra de la firme de West Bromwich au moment de sa présentation, en 1974.

La série 2 offrait une suspension avant améliorée, des freins Girling et un nouvel intérieur, tandis que la série 3, dévoilée en 1971, y ajoutait un moteur 7, 2 litres, de meilleurs sièges, le verrouillage central et des roues en alliage. En 1974, Jensen adopta une version améliorée du V8 Chrysler 7, 2 litres de 330 ch sur la série J MkIII, qui profitait également de tous les équipements, y compris l'air conditionné, qui était montée en série sur l'Interceptor SP qui venait d'être abandonnée.

L'apport majeur cette année-là était l'apparition du cabriolet qui fit ses débuts au Salon de Genève en mars. À cette époque, la plupart des constructeurs avaient abandonné la production de cabriolets dans l'attente d'un règlement fédéral bannissant ce type de carrosserie aux États-Unis. Celui-ci n'arrivant pas, Jensen se trouva en position très favorable sur le marché et vendit 506 cabriolets dans les deux années qui suivirent. Aujourd'hui, l'Interceptor cabriolet est l'un des modèles Jensen les plus recherchés.

Cette conduite à gauche de l'intemporelle Jensen a été vendue neuve aux États-Unis. En 2009, la voiture a été restaurée par le Cropredy Bridge Garage, fameux spécialiste britannique de la marque, tandis que l'habitacle et la capote étaient confiés au spécialiste belge Rolig, de Liège. Avec un embrayage neuf tout récemment installé, la voiture est vendue avec sa carte grise roumaine.
€18,000 - 26,000
Sans Réserve

Arguably the most glamorous and prestigious of all Interceptor variants, the Convertible represented the West Bromwich manufacturer's highest aspirations at the time of its introduction in 1974. The Series II incorporated revised front suspension, Girling brakes and a redesigned interior while the Series III, introduced in 1971, came with a 7.2-litre engine, better seats, central locking and alloy wheels. For 1974 Jensen adopted an improved, 330bhp version of the 7.2-litre Chrysler V8 on the 'J Series' MkIII, which also gained all the equipment, including air conditioning, that had been standard issue on the now-discontinued Interceptor SP.

The major development that year though, was the introduction of the Convertible, which debuted at the Geneva Motor Show in March. By this time most other manufacturers had abandoned the convertible ahead of an expected US ban. When the latter failed to materialise, Jensen was left in a strong position, selling 506 Convertibles in the next two years. Today the Interceptor Convertible is one of Jensen's most sought after models.

This left-hand drive example of Jensen's timeless classic was sold new in the USA. In 2009 the car was restored by the renowned UK marque specialist Cropredy Bridge Garage while the interior and soft-top were re-trimmed by upholstery specialists Rolig in Liège, Belgium. Benefiting from a recent new clutch, the car is offered with Romanian registration papers.

508
Porsche 911SC Carrera 2.7-Litre Coupé 1975

Châssis n° 9115600452
Moteur n° 6650563

La légendaire Porsche RS fut élaborée quand Porsche prit conscience que le poids de son modèle de série de haut de gamme, la 911 S 2,4 litres, limitait son potentiel de développement pour la compétition. On décida donc de produire et de faire homologuer une version allégée pour la compétition. Il en résulta la Carrera RS (RennSport) avec des portes, un toit, un couvercle de coffre et un plancher en tôle plus fine, jusqu'à la grille de levier de vitesse.

Une fois l'homologation acquise, la production de la RS allégée cessa, mais le nom de Carrera fut conserver pour le modèle haut de gamme, qui dans sa nouvelle mouture de série 911 SC était équipé du moteur 2,7 litres de 210 ch monté dans une coque standard avec tous les équipements de série. L'aileron arrière était proposé en option et son absence sur la voiture vendue ne fait que souligner la sobre élégance d'une 911 Carrera sans artifices.

Si l'on s'en réfère à son Porsche Zertifikat, cette voiture fut vendue neuve en Italie avec les options suivantes : peinture blanche Grand Prix, marquage latéral Carrera noir et toit ouvrant métallique coulissant. Les travaux récents, exécutés en 2012, concernent le réfection des freins et un nouveau alternateur, les roulements de roues et les pneus (factures disponibles). Réputée sans oxydation et non accidentée, la voiture a été repeinte dans sa couleur d'origine à une date indéterminée. L'intérieur de cuir noir est présenté comme étant en bon état et la boîte de vitesses et les équipements électriques fonctionnent normalement. Cette 911 Carrera de la première génération, un modèle de plus en plus recherchée, est vendue avec son Einzelgenehmigung autrichien et le Porsche Zertifikat mentionné plus haut.
€55,000 - 65,000

The legendary Porsche RS resulted from the factory's realisation that the weight of its top-of-the-range 2.4-litre 911S production model restricted its development potential for racing. Therefor, it was decided to produced and homologate a special lightweight variant for competition purposes.

The result was the Carrera RS (RennSport), which featured thinner-gauge metal in its doors, roof, boot lid, floors and even in the gearchange platform.

When the homologation targets had been met, the lightweight RS was discontinued but the Carrera name continued on Porsche's top-of-the-range model, which in its new, series-production 911SC form mounted the 2.7-litre, 210bhp engine in a full-weight, fully trimmed bodyshell. The tail spoiler was an option and its absence from this car only serves to emphasise the understated elegance of the 911 Carrera in unadorned form.

According to its accompanying Porsche Zertifikat, this car was originally sold in Italy with the following extras: Grand Prix White paintwork; black 'Carrera' side lettering; and a sliding steel sunroof. Recent works, carried out in the autumn of 2012, included overhauling the brakes and fitting a new alternator, wheel bearings and tyres (invoices available).

Said to be rust-free and undamaged, the car at some time has been repainted in its original colour. The black leather interior in described as in very good condition and both the gearbox and electrics are said to function normally. This highly desirable and increasingly collectible early 911 Carrera is offered with Austrian Einzelgenehmigung and the aforementioned Porsche Zertifikat.

509
Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Coupé 1958 Carrosserie Bertone

Châssis n° 1493 08721
Moteur n° 1315 32399

'En quelques mots, l'Alfa est une petite voiture dotée d'un moteur à 2 ACT très vif, pouvait transporter deux personnes d'un point A à un point B sur toutes sortes de route plus vite que bien des voitures deux fois plus grosses. Et elle le fait non par sa seule vitesse, mais par une merveilleuse combinaison de tenue de route, de compacité et de pur enthousiasme.' - Car & Driver à propos de la Giulietta Sprint.

En introduisant la Giulietta Sprint Série 750 carrossée par Bertone en 1954, Alfa Romeo établit la formule 'petite voiture, grande performance' qui allait caractériser les meilleures créations de la marque milanaise. Le classique quatre cylindres ' double arbre ' d'Alfa avait été réduit à 1,290 cm3 pour la Giulietta Série 750 avec adoption d'un bloc en aluminium.

'The Alfa, in a few words then, is a small car with a rev-happy dohc engine that can carry two people from point A to point B over all types of roads quicker than most cars twice its size. It does this not with blinding speed but with a wonderful combination of roadholding, compact size and sheer willingness.' – Car & Driver on the Giulietta Sprint.

With the introduction of the Bertone-styled 750-Series Giulietta Sprint in 1954, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. Alfa's classic twin-cam four was downsized to 1,290ccc for the 750-Series Giulietta, gaining an alloy cylinder block in the process.

Le coupé Sprint fut bientôt complété par les versions Berlina et Spider, cette dernière signée Pinin Farina et construite sur un empattement un peu plus court. Le succès de la famille Giulietta surprit jusqu'aux gens de chez Alfa. Les objectifs de production furent revus à la hausse et pour satisfaire la demande en faveur d'une augmentation des performances, des versions Veloce plus puissantes des Sprint et des Spider furent introduites.

La nouvelle Giulietta Sprint Veloce allait être vite engagée en course avec succès et elle remporta sa catégorie à la 23e Mille Miglia en terminant 11e au général. Des victoires de catégories furent obtenues dans la Coppa Dolomiti, au Tour de France et à la Mille Miglia avec une victoire absolue à la Coupe des Alpes. La combinaison d'un petit moteur à régime élevé, d'une bon comportement dynamique, d'un châssis rigide et de freins excellents fit de la Giulietta Sprint une voiture d'amateur de conduite par excellence et explique pourquoi ces élégantes Alfa continuent de séduire les passionnés.

Livrée neuve aux Etats-Unis, cette Giulietta Sprint Veloce fut importée de Californie en 1991 avant d'être restaurée en 1995 aux spécifications d'origine par Mec Auto d'Eupen en Belgique. Le moteur a été reconstruit en 2010 et la voiture est accompagnée de la facture correspondante (pour un montant de 8,500 euros), de son manuel italien d'origine et de sa carte grise belge.
€50,000 - 70,000

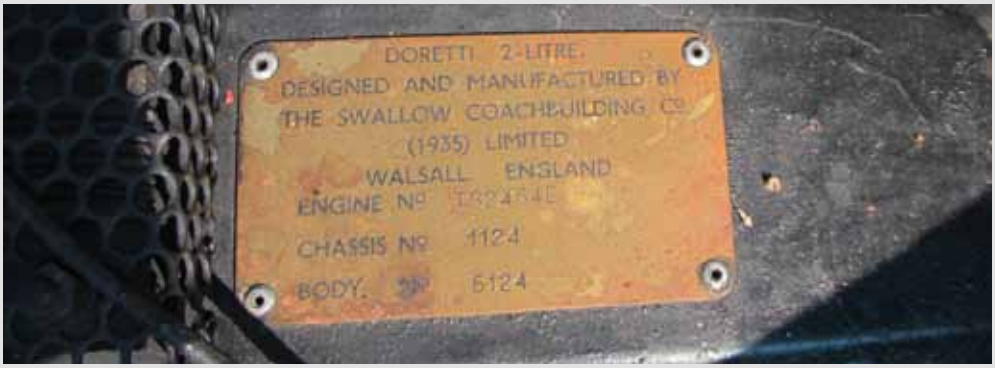
The Sprint coupé was soon joined by Berlina and Spider versions, the latter styled by Pinin Farina and built on a slightly shorter wheelbase. The Giulietta family's success surprised even Alfa themselves; production targets were revised upwards and to satisfy demands for increased performance, upgraded Veloce versions of the Sprint and Spider were introduced.

The new Giulietta Sprint Veloce was soon being raced with outstanding success, winning its class in the 23rd Mille Miglia and finishing 11th overall. Class victories were achieved in the Coppa Dolimiti, Tour de France and Mille Miglia, and the Alpine Rally won outright. The combination of a rev-happy engine, fine-handling, responsive chassis and excellent brakes make the Giulietta Sprint a driver's car par excellence and explains why these stylish Alfa Romeos continue to attract the discerning enthusiast today.

Delivered new in the USA, this Giulietta Sprint Veloce was imported from California in 1991 and in 1995 was restored to correct original specification by Mec Auto of Eupen, Belgium. The engine was rebuilt in 2010 and the car comes with the relevant invoice (for €8,500), its original Italian handbook and Belgian Carte Grise.

510 Ω
Swallow Doretti Roadster 1954

Châssis n° 1024
Moteur n° TS2464E



La voiture de sport Doretti fut construite par la Swallow Coachbuilding Company qui fit partie de l'empire de William Lyons et qui s'était spécialisée dans la construction de side-cars. Paradoxalement, Swallow Sidecars fabriqua les automobiles ' SS ' qui prirent le nom de ' Jaguar ' après 1945. Vendue par Lyons à Tube Investments (TI) et confrontée à un déclin du marché des side-cars, la firme commença à fabriquer la Doretti en 1954 en utilisant le moteur et les trains de la Triumph TR2 installés dans un châssis fabriqué en tubes Reynolds 531 et habillé d'aluminium.

Offrant une vitesse de 160 km/h pour un prix très abordable, la Doretti qui pouvait accepter confortablement des conducteurs de grande taille se vendit bien en Californie où l'une de ses grandes rivales s'appelait Jaguar XK 120. Lyons en fut un peu contrarié et il mit la pression sur TI pour qu'ils suppriment la Doretti en menaçant d'aller voir ailleurs pour certains composants qu'ils fournissaient à Jaguar. TI s'inclina et la production de la Doretti cessa en 1955 après 276 exemplaires. Il en resterait aujourd'hui environ 74 connues.

Toujours doté de son moteur d'origine qui attaque une boîte à quatre rapports et overdrive, le châssis n° 1024 se trouve en Suisse depuis environ trente ans. Bien entretenue en mécanique et toujours bien entreposée, elle a été entièrement repeinte, regarnie et re-chromée et se présente en excellent état général. A la fois belle et rare, cette Doretti est éligible pour la plupart des plus prestigieuses épreuves historiques européennes. La voiture accompagnée de sa carte grise suisse est proposée sans prix de réserve

€35,000 - 50,000

Sans Réserve

The Doretti sports car was built by the Swallow Coachbuilding Company, which was the part of William Lyons' empire that specialised in making sidecars. Somewhat paradoxically, Swallow Sidecars made the 'SS' cars that adopted the 'Jaguar' name post-war. Sold by Lyons to Tube Investments (TI) and facing a declining market for sidecars, the firm began making the Doretti in 1954 using the Triumph TR2 engine and running gear, which went into a chassis fabricated from Reynolds 531 tubing and clothed in aluminium outer panels.

Offering 100mph performance at a bargain price, the Doretti could accommodate taller drivers comfortably and sold well in California where one of its chief rivals was the Jaguar XK120. Lyons was not best pleased and pressured TI to axe the Doretti, threatening to look elsewhere for the components they supplied to Jaguar. TI complied and the Doretti ceased production in 1955 after only 276 had been completed. Around 74 are known to exist today.

Retaining its original engine, which drives via a four-speed/overdrive gearbox, chassis number '1024' has been in Switzerland in the current owner's possession for some 30 years. Well maintained mechanically and always kept garaged, it has been repainted, reupholstered, and re-chromed throughout, and is described as in generally excellent condition. Both beautiful and rare, this Doretti is eligible for many of Europe's most prestigious historic motoring events. The car comes with Swiss Carte Grise and is offered without reserve.

511
Lancia Dilambda Roadster vers 1933

Châssis n° à préciser
Moteur n° 1485

Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobile les plus brillants de tous les temps, fonda sa porpre marque en 1906, après avoir travaillé comme chef des essais chez Fiat. La première Lancia, lancée en 1907, montrait déjà une indépendance de conception et un défi aux conventions qui allait devenir l'une des caractéristiques de la marque jusqu'à la période moderne.

En dehors d'un modèle à moteur six cylindres, la malheureuse Dialfa de 1908/1909, toutes les premières Lancia étaient équipées de moteur quatre cylindres et n'étaient livrées que sous forme de châssis, aucune carrosserie d'usine n'étant proposées à cette époque. La première Lancia, l'Alfa 18/24 HP, retenait les principes que son créateur jugeait indispensables, légèreté, régime élevé, transmission par arbre, essieu avant en acier embouti et direction par vis et écrou. De nouveaux modèles étaient présentés presque chaque année et, la production augmentant, la firme déménagea dans de nouveaux locaux, via Monginevro, à Turin, en 1911.

La première Lancia à moteur en V - la sportive Trikappa à moteur V8 - apparut en 1922, mais c'est la modèle suivant, dévoilé juste après, qui s'avéra être le plus significatif. Considéré comme l'un des jalons majeurs de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda était la première voiture au monde à faire usage d'une structure monocoque porteuse et la première à être propulsé par une moteur V4. L'absence de châssis séparé permettait de loger le moteur, la transmission et l'habitacle plus bas, autorisant une

One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. Military vehicles, lorries, vans and aero engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of 'V'-configuration power plants.

Apart from a solitary six-cylinder model, the relatively unsuccessful Dialfa of 1908/1909, all early Lancias had four-cylinder engines and were only supplied in chassis form, there being no in-house coachworks at this time. Lancia's very first offering, the 18/24hp Alfa, embodied the principles that its maker had come to consider essential: low weight, a high-revving engine, shaft drive, a pressed steel front axle and worm-and-screw steering. New models were introduced on almost a yearly basis – all named after letters of the Greek alphabet – and production increased sufficiently for Lancia to move to larger premises in via Monginevro, Turin in 1911.

Lancia's first V-engined model - the V8 Trikappa sports car - appeared in 1922 but it was the Lambda, launched soon after, that would prove to be of even greater significance. A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda was the world's first car to have a stress-bearing

Photo credit: Michael Rietveld

carrosserie plus aérodynamique, tandis que le système de suspension avant télescopique breveté par Lancia donnait à la Lambda une tenue de route sans équivalent dans sa catégorie. Une caractéristique qui allait rester attachée à l'image des Lancia jusque dans les années 1950.

Contrairement à sa révolutionnaire devancière à moteur V4, la Dilambda à moteur V8 de 1929 ne faisait pas appel à une structure monocoque mais revenait à un châssis séparé. D'un dessin entièrement nouveau, celui-ci affichait une rigidité torsionnelle exceptionnelle exigée par sa suspension avant à roues indépendante. Le retour à un châssis séparé pouvait paraître rétrograde, mais en fait la Dilambda était le modèle haut de gamme de Lancia et s'adressait donc à une clientèle habituée à confier le châssis à un carrossier indépendant pour la réalisation d'une carrosserie personnalisée.

À cette époque, les moteurs en V très fermé étaient devenus la spécialité de Lancia et le moteur à soupapes en tête de 3 960 cm3 de la Dilambda avait des bancs de cylindres ouverts à seulement 24°. Avec ses 100 ch, la Dilambda, dans sa configuration châssis court, pouvait atteindre les 137 km/h, une vitesse exceptionnelle à l'époque. Légèrement modifiée en 1932, la Dilambda resta en production jusqu'en 1935, date laquelle seulement 1 700 de ces luxueuses voitures avaient été construites.

L'élégant roadster Dilmabda proposé à la vente, une conduite à droite, comme toutes les Lancia jusqu'aux années 1950, arbore une réplique de carrosserie dans le style de la carozzeria Touring, bien que l'on ne sache ni quand ni par qui la carrosserie originale avait été réalisée. Longtemps propriété d'un collectionneur allemand, la voiture n'est pas roulante, ayant été exposée statiquement pendant de longues années sans son moteur. La carrosserie est décrite comme étant en bon état général. Le moteur - un Tipo 81 portant le numéro 1485 - sera remonté dans la voiture avant la vente.
€50,000 - 80,000

'monocoque' body and the first to be powered by a V4 engine. The absence of a separate chassis meant that the engine, drive train and driver could by positioned lower, enabling a more aerodynamic body line to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension gave the Lambda ride and handling qualities unmatched by anything in its class. It would remain a feature of Lancia cars well into the 1950s.

Unlike its revolutionary Lambda V4 predecessor, the V8-engined Dilambda of 1929 did not use a stress-bearing body but reverted to a separate chassis. A new design, the latter possessed exceptional torsional rigidity, a virtue necessitated by its independent front suspension. The reversion to a separate chassis frame may have seemed like a retrograde step, but the Dilambda was Lancia's top-of-the-range model and thus intended for the kind of client who would to commission a bespoke body from an independent coachbuilder.

By this time, narrow-angle V-configuration engines had become a Lancia speciality, the Dilambda's 3,960cc overhead-valve unit having cylinder banks disposed at only 24 degrees. With 100bhp on tap, the Dilambda in its short-chassis form was capable of 85mph, an exceptional performance at the time. Updated in 1932, the Dilambda remained in production until 1935, by which time only some 1,700 of these luxurious cars had been built.

Right-hand drive, like all Lancias into the 1950s, the stylish Dilambda roadster offered here carries replica coachwork in the style of Carrozzeria Touring, though it is not known when or by whom the body was constructed. Previously in the long-term ownership of a German private collector, the car is currently not running, having been on static display for many years with the engine removed. The body is described as in generally good condition. The engine – a Tipo 81 unit, number '1485' – will have been placed back in the car prior to the auction.

512
Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HFS 1969

Châssis n° 818.540.001578
Moteur n° 2264676

Photo credit: Dirk de Jager

Au cours des années 1969-1970, 1,258 modèles 1.6 HF furent construits dont les 600 premiers environ furent désignés ' HFS ' et équipés du moteur ' variante 1016 ' caractérisé par des arbres à cames identiques à ceux des voitures de rallye d'usine. Cette voiture – ' 0011578 ', une rare fanalone (gros phares) - une des dernières HFS construites, est contemporaine des voitures utilisées par l'usine à la fin de l'année 1969 et au début de 1970. Probablement employée comme voiture de reconnaissance par l'écure officielle, elle possède quelques pièces des voitures d'usine comme les tubulures d'admission, des carburateurs Dell'Orto de 45 mm, un compte-tours jusqu'à 10 000 tours et un volant Abarth, bien que le moteur 1016 ait été remplacé.

La Fulvia est restée en Italie jusqu'au milieu des années 1970 avant de rejoindre la Belgique puis le Royaume-Uni où elle participa à des épreuves historiques jusqu'au début des années 1990. En 2002-2003, elle bénéficia d'une longue et patiente restauration depuis le métal nu (voir photos au dossier).

La voiture a été remise aux spécifications du Groupe 4 avec panneaux en aluminium, roues en alliage de magnésium, moteur préparé compétition, boîte de vitesses à cinq rapports compétition, réservoir de grande capacité rempli de mousse, arceau cage six points FIA, sièges et harnais FIA, extincteurs plombés, coupe-circuit général et vitrages en Plexiglas. Elle est éligible à la Targa Florio, au Milan-San Remo, au Tour Auto, au Monte Carlo Historique et a beaucoup d'autres épreuves internationales de prestige ainsi qu'à des séries comme la Top Hat et l'HSCC. La Fulvia a remporté plusieurs prix pour sa présentation dont une première place au concours du RAC à Woodcote Park en 2004 et elle a fait l'objet d'articles dans plusieurs magazines dont Auto Italia en 2004. Elle est offerte avec ses papiers du RAC/MSA, son immatriculation britannique V5C et un certificat (expiré) du MoT de 2006.
€32,000 - 48,000

In total, 1,258 1.6 HFs were built during 1969-70, of which approximately the first 600 were designated 'HFS' and fitted with the 'variante 1016' engine featuring modified cams similar to the works rally cars. This car - '001578', a rare fanalone (big headlight) version - is one of the last HFS to be built and contemporary with cars used by the works in late 1969/early 1970. Believed to have been used as a reconnaissance car by the works team, it still has various works parts including inlet manifolds, 45mm Dell'Orto carburettors, 10,000rpm tachometer and Abarth steering wheel, although the '1016' engine has been replaced. The Fulvia stayed in Italy until the mid-1970s before moving to Belgium and eventually the UK, where it competed in historic rallies until the early 1990s. In 2000-2003 it underwent a lengthy bare-metal restoration (photographs on file).

The car has been returned to Group 4 specification with aluminium panels, magnesium alloy wheels, race/rally-prepared engine, five-speed competition gearbox, foam-filled long-range fuel tank, FTA six-point roll cage, FIA seats and harnesses, fully-plumbed fire extinguisher, master cut-off switch and Plexiglas windows. It is eligible for the Targa Florio, Milano-San Remo, Tour Auto, Monte Carlo Historique and many other prestigious international events as well as series such as Top Hat and HSCC. The Fulvia has won several prizes for presentation, including 1st place in the RAC Club concours at Woodcote Park in 2004, and has featured in several motoring magazines, most recently Auto Italia in 2004. It is offered with RAC/MSA papers, UK V5C registration document and an expired MoT certificate (2006).

513
No lot

514

c.9,700 kilometres au compteur

De Tomaso Mangusta Coupé 1970 Carrosserie Ghia

Châssis n° 8MA1120

La Mangusta, une des premières supercars, positionnait De Tomaso en constructeur automobile sérieux, lorsqu'elle fut présentée en 1967. Alejandro de Tomaso avait commencé comme pilote dans son pays natal, l'Argentine, avant de partir en Italie courrir sur Maserati et Osca, cette dernière firme ayant été fondée par les frères Maserati après avoir vendu la marque qui portait leur nom. Cette expérience lui donna l'idée de fonder sa propre marque - De Tomaso Automobili - à Modène, en Italie en 1959. La compétition était alors sa priorité, la firme débutante construisant des Formule Junior, des Formule 3, des Formule 2 et des Formule 1. La première De Tomaso de route - la Vallelunga - n'apparut qu'en 1965. Joli petit coupé à moteur central mu par un quatre cylindres Ford de 1,5 litre, la Vallelunga fut construite en petite série et ne rencontra pas un grand succès, mais donna son empattement court, son châssis-poutre, sévèrement retravaillé, à la Mangusta.

One of the very first supercars, the Mangusta effectively established De Tomaso as a serious automobile manufacturer on its arrival in 1967. Alejandro De Tomaso had begun racing in his native Argentina in 1951 before moving to Italy to drive for Maserati and OSCA, the latter firm having been founded by the Maserati brothers after they sold up. This experience inspired him to form his own company - De Tomaso Automobili - in Modena, Italy in 1959. Racing was the order of the day to begin with, the fledgling firm building cars for Formula Junior, Formula 3, Formula 2 and Formula 1. De Tomaso's first road car - the Vallelunga - did not appear until 1965. A pretty, mid-engined coupé powered by a 1.5-litre Ford four-cylinder engine, the Vallelunga was built in small numbers and was not a success, but did contribute its short-wheelbase, backbone chassis, albeit extensively re-engineered, to the Mangusta.

La Mangusta était propulsée par un V8 Ford de 4,7 litres en position centrale. Également utilisé pour animer la Ford GT40, la concurrente du Mans, l'emblématique "289" délivrait 306 ch installé dans la Mangusta qui empruntait également la boîte ZF transaxle des premières GT40. Les dernières Mangusta utilisaient le moins agréable moteur Ford "302" de seulement 220 ch avec une transmission ZF plus moderne.

Giorgetto Giugiaro de la carrosserie Ghia était l'auteur de la saisissante carrosserie à ailes de mouette qui avait été dessinée pour Giotto Bizzarrini. On y retrouve beaucoup des autres créations de Giugiaro, la Maserati Ghibli, l'Iso grifo, la Ferrari 250 berlinetta Bertone et bien sûr de l'intemporelle Alfa Romeo Giulia Sprint GT. Avec ses 300 et quelques chevaux, l'aérodynamique de la Mangusta lui autorisait une vitesse de pointe aux alentours de 250 km/h. Ses freins à disque aux quatre roues permettaient de tempérer ses extraordinaires performances. À cette époque, De Tomaso avait de bons rapports avec Ford et la marque américaine l'aida à produire la Mangusta en plus grande quantité qu'il n'eut pu le faire seul. Il n'en fut pourtant produit que 401 exemplaires entre 1967 et 1972, ce qui fait que n'importe quelle Mangusta est d'une extrême rareté. En fait les registres des trois marques, estiment qu'il ne resterait que 250 Mangusta dans le monde.

Restée près de 20 années dans la même collection privée, cet étonnant exemplaire affiche un kilométrage, jugé authentique, de 9,700 km environ au compteur et se présente dans une livrée rouge avec intérieur en cuir noir. 8MA1120 a récemment subi une révision complète, comprenant le changement du compresseur d'air conditionné, une option vitale sur cette voiture. La voiture est vendue avec ses papiers suisses et allemands.
€140,000 - 180,000

The Mangusta (mongoose) was powered initially by a mid-mounted 289ci (4.7-litre) Ford V8 engine. Also used to power Ford's GT40 Le Mans challenger, the iconic '289' produced 306bhp as installed in the Mangusta, which also used the GT40's early-type ZF transaxle. Later Mangusta production used the less desirable Ford '302' engine producing only 220bhp, together with a later ZF transmission.

Carrozzeria Ghia's Giorgetto Giugiaro contributed the striking gull-wing doored coachwork, which had been intended for Giotto Bizzarrini. There is much in Giugiaro's design that echoes his work when designing the Maserati Ghibli, Iso Grifo, Ferrari 250 Berlinetta Bertone and, of course, the timeless Alfa Romeo Guilia Sprint GT. With 300-or-so horsepower on tap the aerodynamic Mangusta was good for a top speed in the region of 155mph. All-round disc brakes helped restrain this outstanding performance. De Tomaso enjoyed close links with the Ford Motor Company at this time and the American firm helped put the Mangusta into larger scale production than would otherwise have been possible. Nevertheless, only 401 examples were made between 1967 and 1972, and any Mangusta is extremely rare. Indeed, the three marque registries estimate that there are only 250 Mangustas remaining worldwide.

Having spent some 20 years in a private collection, this stunning example displays a believed-correct total of approximately 6,000 miles (9,700 kilometres) on the odometer and is finished in red with black leather interior. '8MA1120' benefits from a recent service, which included fitting a new compressor for the air conditioning unit, a vital extra on this car. The car is offered with Swiss and German registration documents.

515
Citroën DS19 Décapotable 1962
Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 4200377
Moteur n° 21602897

Comme vingt et un ans plus tôt avec la révolutionnaire ' Traction avant ', Citroën stupéfia de nouveau le monde en octobre 1955 en lançant la très spectaculaire DS 19.

Sous une carrosserie aux lignes dictées par l'efficacité aérodynamique aux allures de requin, la nouvelle venue offrait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes et correction d'assiette et des commandes de freins, d'embrayage automatique, de boîte de vitesses et une direction assistées par un circuit hydraulique à très haute pression. Aucune automobile européenne ne fut en mesure pendant des années d'égaler le comportement dynamique de la DS. La qualité fondamentale de la suspension hydropneumatique d'avant-garde proposée par Citroën se trouve encore démontrée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'.

The newcomer's startling appearance had been determined by the requirements of aerodynamic efficiency, while beneath the shark-like, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, and the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension is demonstrated by its survival in present-day top-of-the-range models.

Le moteur d'origine à culbuteurs de 1,911 cm3 de la DS, à longue course, fit place en 1966 à un groupe à course courte de 1,985 cm3 également disponible en versions 2,175 et 2, 347 cm3, la DS recevant ensuite divers perfectionnements tels que des phares pivotants, l'injection d'essence et une boîte à cinq rapports. Lorsque la production fut arrêtée en 1975, plus de 1,3 million de ces voitures aux caractéristiques si originales avaient été produites.

D'autres modèles furent dérivés de la DS originale tels que l'ID (une version simplifiée moins chère), l'immense Break (Safari) et le Cabriolet (décapotable deux portes quatre places). Une des voitures les plus élégantes des années 1960, cette dernière était une création du carrossier parisien Henri Chapron qui nomma son premier modèle ' La Croisette '. Initialement, cette variante ne fut pas approuvée par Citroën et le carrossier dut acheter des voitures complètes au lieu de plates-formes équipées, mais le constructeur se ravisa et fit produire ses propres versions ' usine ' sur le châssis long et renforcé de l'ID Break. Chapron poursuivit la construction de ses propres cabriolets Le Caddy et le Palm Beach ainsi que des limousines et des coupés hors série, le plus apprécié étant 'Le Dandy'.

Livré neuf en France, ce superbe exemplaire d'une des rares Citroën produites par Chapron a été totalement restaurée selon ses spécifications d'origine entre 2007 et 2012 (factures disponibles) après son achat par le quatrième et actuel propriétaire en 2006. Les travaux ont porté sur une réfection du moteur ' à neuf ', la restauration de la carrosserie à partir d'éléments neufs, le regarnissage de l'intérieur en cuir de la teinte d'origine et la réfection de la transmission et des systèmes électriques. Offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands, elle est accompagnée d'un manuel d'origine de DS Cabriolet et des copies des deux cartes grises précédentes.
€135,000 - 185,000

In 1966 the DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible). One of the most stylish cars of the 1960s, the latter was the creation of Parisian coachbuilder, Henri Chapron, who called his first such model 'La Croisette'. At first the conversion was not approved by Citroën, forcing Chapron to buy complete cars rather than rolling chassis, but eventually the factory relented and went on to produce its own usine version on the longer chassis of the ID Break (estate) model. Chapron continued to build his own Le Caddy and Palm Beach convertibles together with various limousines and coupés, the most popular of the latter being 'Le Dandy'.

Delivered new in France, this beautiful example of one of Chapron's rare coachbuilt Citroëns was completely restored to original specification between 2007 and 2012 (invoices available) having been purchased by the current (fourth) owner in 2006. Works carried out include rebuilding the engine to 'as new' condition; restoring the body using new panels; re-trimmed the interior with leather of correct original colour; and re-newing the transmission and electrics. Offered with German registration papers, it also comes with an original DS Cabriolet handbook and copies of two previous French Cartes Grises.

516
17,582 miles au compteur
Jaguar Type-E Série 1 3.8-Litres Coupé 1963

Châssis n° 887537
Moteur n° R8862-9

'Si les 24 Heures du Mans ont été à l'origine de la nouvelle Jaguar Type E, alors l'épreuve homérique du circuit de la Sarthe aura été pleinement justifiée. Nous avons là une des automobiles les plus souples et les plus silencieuses sur le marché, capable de glisser en quatrième à 15 km/h comme de bondir à 240 par une seule pression sur la pédale. Voiture de tourisme pratique avec ses larges portes et son généreux coffre à bagages, elle offre aussi des lignes d'une pure beauté qui battent les Italiens à leur propre jeu.' - John Bolster, Autosport .

Lancée en version 3, 8 litres en 1961, la Jaguar Type E a fait sensation dès son apparition avec ses lignes classiques et sa vitesse de pointe de 240 km/h. Sa conception devait beaucoup à celle de la Type D de course avec une structure principale monocoque associée avec un châssis tubulaire antérieur supportant le moteur.

'If Les Vingt Quatre Heures du Mans has been responsible for the new E-Type Jaguar, then that Homeric contest on the Sarthe circuit will have been abundantly justified. Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game.' - John Bolster, Autosport.

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. Its design owed much to that of the racing D-Type: a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine.

Photo credit: Dirk de Jager

Ce dernier était le groupe 'S' 3,8 litres à trois carburateurs déjà installé en option sur la XK150. Une puissance optimiste de 265 ch était indiquée, mais quoi qu'il en fût, la performance de la Type E ne pouvait pas décevoir, d'abord parce qu'elle pesait quelque 227 kg de moins que la XK150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer avait exploité l'expérience recueillie avec la Type D pour créer une des formes les plus élégantes et les plus efficaces jamais appliquées à une automobile.

Conçue et développée sous la forme d'une voiture découverte, la Jaguar Type E débuta néanmoins au Salon de Genève de mars 1961 dans sa version Coupé. Du pont de vue aérodynamique, le Coupé était supérieure au Roadster et la meilleure Grand Tourer en affichant une vitesse maximale légèrement supérieure et l'appréciable commodité d'un coffre à bagages généreusement dimensionné accessible par une porte vitrée ouvrant latéralement.

Nous savons que ce coupé 3,8 litres Série 1 a été vendu par Fantasy Junction d'Emeryville (Californie) avec un titre précisant ' les 17,504 miles représentent le kilométrage réellement parcouru... ' On notera que la voiture vient de l'Idaho, un état sous la neige six mois de l'année, ce qui restreint l'utilisation des véhicules non spécifiquement conçus pour ces conditions. À la date de la photo, le compteur indiquait 17,582 miles (28,300 km environ). Exemplaire aux numéros concordants, la voiture qui a bénéficié d'un entretien il y a moins de 50 km est offerte avec son certificat MoT et son document d'immatriculation britannique V5.
€65,000 - 95,000

The latter was the 3.8-litre, triple-carburettor, 'S' unit first offered as an option on the XK150. An optimistic 265bhp was claimed, but whatever the installed horsepower, the E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lb (227kg) less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car.

Although conceived and developed as an open sports car, the Jaguar E-Type debuted at the Geneva Salon in March 1961 in Coupé form. Aerodynamically, the Coupé was superior to the Roadster and the better Grand Tourer, enjoying as it did a marginally higher top speed and the considerable convenience of a generously sized luggage platform accessed via the side-hinged rear door.

We are advised that this Series 1 3.8-litre coupé was sold by Fantasy Junction of Emeryville, California with title stating 'the 17,504 miles reflects the actual mileage...' It should be noted that the car came from Idaho, a state under snow for six months each year, which severely restricts the use of vehicles not specifically designed for such conditions. At time of photographing the odometer reading was 17,582 miles (approximately 28,300 kilometres). A matching-numbers example, the car benefits from a major service undertaken less than 50 kilometres ago and is offered with MoT certificate and UK V5 registration document.

La Collection
Charles H. Brown

Bonhams est fier d'avoir été sélectionné pour offrir les 18 automobile de feu Charles H. Brown. Un visage familier lors des réunions d'automobiles anciennes, M. Brown participait régulièrement aux rallyes du Club Teuf Teuf et aux Schnauferl-Treffen en Allemagne du Nord. Il montrait également ses automobiles à maintes reprises lors des événements Louis Vuitton et participait au Londres-Brighton tous les ans à bord de sa Pierce, le tout en partageant des moments précieux avec des amis.

Architecte de formation, ceci est représenté par la diversité des dessins, modes de propulsion et époques des autos qu'il collectionnait – vapeur, électrique et essence sur une période de 70 ans. Sa passion était surement hérité de sa mère qui possédait une Jaguar XK 120 cabriolet depuis qu'elle était quasi neuve et son père une Packard de 1929 achetée neuve, les deux autos se trouvant dans un état totalement d'origine et aujourd'hui offerte pour la première fois en vente.

Avec la Bentley 8 litres et la Renault Art Deco en vedettes, c'est une collection diversifiée et très intéressante.

Bonhams is proud to offer 18 cars from the estate of private collector Charles H. Brown. A familiar face among veteran car circles Mr. Brown regularly campaigned cars on Continental touring events including the Teuf Teuf Rallye des Ancêtres and the Schnauferl-Treffen in Northern Germany. He also frequently exhibited at the Louis Vuitton Classic events and drove his 1904 Pierce every year on the annual London to Brighton Veteran Car Run, all the while sharing a great camaraderie with a close group of like minded friends.

An architect by profession, this is reflected in the variety of different designs, modes of propulsion and eras of the cars he collected, the group including steam, electric and petrol driven automobiles and spanning more than 70 years among them. His interest in the hobby was almost certainly inherited, his mother owning an XK120 Drophead Coupe virtually from new, and his father a 1929 Packard from new, both of which are time warp original unrestored examples and now come to sale for the first time ever.

Lead by the sporting Vintage Bentley and fabulous Art Deco Renault Torpedo, this is a highly interesting and diverse collection.

Photo credit: Simon Clay

517
Stutz Blackhawk VI coupé vers 1977

Châssis n° 231706

2011 a marqué le centenaire de la plus sportive des marques américaines, Stutz. La marque originale à laquelle elle doit son nom, avait disparu dans les années 1930. En l'espace d'un peu plus de deux décennies, elle avait laissé derrière elle un incroyable palmarès sportifs qui avaient débuté dès ses origines. Durant les 30 années qui suivirent, le nom de Stutz resta en sommeil, jusqu'à ce que, dans les années 1960, il ressuscitât sous une raison sociale un peu différente, la Stutz Motor Car of America. Ce n'était nul autre que Virgil Exner, avec le soutien du banquier New Yorkais James O'Connell, qui avait dessiné la voiture qui monopolisait toute l'attention. Construite sur un châssis de Pontiac moderne et animée par leur ' big block ', pas moins de 425 ch propulsaient cette nouvelle et luxueuse Stutz.

Elvis Presley acheta la première et devait en acquérir trois autres par la suite, tandis que de nombreuses autres personnalités du show business prenaient livraison de cet accessoire très tendance, incluant deux des membres du Rat Pack, Frank Sinatra et Dean Martin, et d'autres comme Lucille Ball et Liberace. Cette Blackhawk VI 1977est propulsée par un moteur V8 Pontiac de 7,453 cm3 modifié, accouplé à une transmission automatique à trois rapports. Elle a été acquise par Charles M. Brown à une vente aux enchères en Suisse en 1999 où elle était préservée dans une collection depuis ' de nombreuses années '. La voiture a fait l'objet d'une rénovation complète, il y a une dizaine d'années, afin de la remettre dans un excellent état, extérieurement et mécaniquement. Cette Blackhawk reste en bon état et complète avec son intérieur décadent et ses options qui comprennent un toit ouvrant et des roues à rayons.

Compte tenu de son bon état, ce pourrait être l'un des meilleurs exemples survécu aujourd'hui. Sûre d'attirer les regards, entre sa performance, le design et les détails elle fournira un bon divertissement au pilote!
€13,000 - 20,000
Sans Réserve

2011 marked the centennial of America's most sporting prewar car, Stutz. The original brand for which it is generally heralded failed in the mid-1930s, however, in a little over two decades, the company left an incredible legacy of racing success which began in their earliest days. For the next 30 or more years the Stutz name would lay dormant, until the late 1960s when it would be revived in an altogether different incarnation, as the Stutz Motor Car of America. With funding from New York banker James O'Connell, none other than famed designer Virgil Exner penned a design that as ever was sure to draw attention. Built on a contemporary Pontiac chassis and powered by their 'big block' engine, some 425bhp was on tap to propel an all new luxurious Stutz.

Elvis Presley purchased the first one, and would later buy three others, while a number of celebrities also picked up on this fashion accessory, including Rat Pack members Frank Sinatra and Dean Martin as well as Lucille Ball and Liberace. This 1977 Blackhawk VI is powered by a modified Pontiac 455 cubic inch V8, coupled to a three speed transmission. It was acquired by Charles H. Brown at auction in Switzerland in 1999, having resided in the collection that it was offered from for 'a number of years'. Approximately 10 years ago the car received a thorough refurbishment to put it into very fine mechanical and cosmetic order. The Blackhawk remains in very good shape and complete with its decadent interior and complement of features which includes a sunroof and wire wheels.

Given its condition, this may well be one of the best examples to survive today. Sure to turn a few heads when you take it out, between its performance, design and details is sure to provide good entertainment for the driver too, as it certainly did for its former owner!

Photo credit: Simon Clay

518
Citroën Traction Avant 1953

Châssis n° 691366

Personnage visionnaire et romantique autant qu'homme d'affaires averti, André Citroën est déterminé à ne pas laisser la crise économique et un marché automobile déprimé l'empêcher de lancer une nouvelle voiture révolutionnaire, dont il est convaincu qu'elle va assurer l'avenir de la société. Elle le fait en effet, mais après que Citroën ait perdu le contrôle de son empire, à la suite de poursuites judiciaires lancées par un petit créancier. En deux ans, le repreneur Michelin aura remboursé toutes les dettes de Citroën.

Lors de son lancement en 1934, le "bébé" de Citroën, la Traction 7 CV, ouvre de nouvelles perspectives dans presque tous les domaines de la conception et de la production d'automobiles. Structure monocoque, traction avant, suspension indépendante avec barres de torsion sur les quatre roues, freins à commande hydraulique, boîte de vitesses synchronisée et un moteur quatre cylindres à soupapes en tête culbutées et chemises humides sont autant d'éléments incorporés dans la voitures, alors qu'à l'époque la majorité des concurrents se contente encore d'un châssis séparé, de ressorts à lames, de moteurs à soupapes latérales et de freins à câbles. Tous ces incroyables raffinements compteraient pour rien si le résultat pratique n'était pas à la hauteur, mais en l'occurrence la Traction se forge rapidement une réputation méritée pour sa stabilité exceptionnelle et sa tenue de route encore d'actualité.

La 7 CV 1,3 litres des débuts est rapidement complétée par des versions à moteur plus gros, la 11 CV recevant un 1,911 cm3. Diverses carrosseries sont également proposées, la "Légère" étant plus courte et plus étroite que la "Normale". La production des Traction va reprendre après l'arrêt de la Seconde Guerre Mondiale et ne s'arrêter qu'en 1957, date à laquelle la Traction cède la place à une autre révolution sur roues, la DS.

€15,000 - 20,000
Sans Réserve

A curious mixture of romantic visionary and practical businessman, André Citroën was determined that economic depression and a contracting car market would not prevent him introducing a revolutionary new model, which he was convinced would ensure the future of his company. It did just that, but not until after Citroën had lost control of his empire when a minor creditor commenced legal proceedings against him. Within two years, new owner Michelin had paid off all of Citroën's debts.

Citroën's brainchild, the 7C 'Traction Avant', broke new ground in almost every aspect of production car engineering on its launch in 1934. Unitary construction of the body/chassis, front wheel drive, all-independent suspension sprung by torsion bars, hydraulic brakes, synchromesh transmission and a four-cylinder, overhead-valve, wet-liner engine were all incorporated in the new car at a time when the majority of its rivals employed a separate chassis, cart springs, sidevalve engines and mechanical brakes. This ground-breaking specification would have counted for little had the result not worked in practice, but the Traction soon gained a well deserved reputation for exceptional stability and exemplary handling that endures to this day. The 1.3-litre original was soon superseded by larger-engined versions, the 1.9-litre 11 Legère model being known in Britain from 1938 as the 'Light Fifteen'. Production resumed after WW2 and lasted until 1957, when the Traction Avant was replaced by the equally revolutionary DS.

In keeping with Mr. Brown's general interest in design and an affinity with things French, it is not surprising to see a Traction Avant in his collection, for all of the reasons mentioned above. He acquired this car at an auction at the Silverstone Historic festival in the late 1990s. At the time, the car had received a freshening with new paint and fabric interior. Over the course of the last fifteen years, these have both aged a little in condition, but still present rather well.

Photo credit: Simon Clay

519
Autrefois dans la collection Sullivan à Hawaii
Delahaye Type 48 Coupé Opera 1911

Moteur n° 5432

Fondée à Tours en 1894 par Émile Delahaye, qui construisait depuis le début des années 1880 des moteurs thermiques stationnaires et pour les bateaux, la marque qui portait son nom acquit rapidement une excellente réputation pour sa fiabilité et son originalité de conception. Contrairement à la plupart de ses concurrents, Delahaye fabriquait lui-même ses moteurs. Cette bicylindre Delahaye est mentionnée dans le registre du Veteran Car Club of Great Britain comme datant de 1911 et était parfaitement connue de cette organisation à l'époque où elle portait l'immatriculation britannique SL 10. Ces voitures bicylindres étaient très appréciées pour les trajets urbains, avec leur châssis agile sur lequel on montait généralement des carrosseries légères. Il est difficile de savoir si cette voiture a fait ses débuts sous cette forme ou si elle a reçu ce traitement plus tard au cours de sa carrière. Quoi qu'il en soit, sa carrosserie rappelle les créations du début du XXe siècle et offre un habitacle confortable et bien équipé pour voyager.

À l'instar de l'une des deux Detroit de cette vente, il semblerait que cette voiture ait également passé un moment dans la collection Sullivan à Hawaï et soit revenue en Grande-Bretagne dans les années 1990, lorsque ce lot de voitures a été dispersées sous le marteau de Malcolm Barber, et qu'elle fut acheté par Charles H. Brown. Au cours de ces 22 années, la Delahaye n'a pas été beaucoup utilisée, sa seule apparition remarquée eut lieu au concours d'élégance Louis Vuitton au Hurlingham Club de Londres en 1997. Dans son état actuel, la peinture est un peu fatiguée, mais ses garnitures intérieures sont encore assez fraîches. À notre connaissance, elle n'a pas roulé depuis un certain nombre d'années et nous recommandons vivement une révision générale avant de la remettre sur la route. Une fois remise en route, elle fera une bonne concurrente dans les manifestations d'ancêtres et sera éligible pour les rallyes britanniques du Veteran Car Club pour mono et bi-cylindres.

€20,000 - 35,000
Sans Réserve

Founded in Tours in 1894 by Emile Delahaye, who had been building internal combustion engines for boats and stationary applications since the early 1880s, the marque bearing his name quickly established a reputation for reliability and originality of design. Unlike the vast majority of their contemporaries, Delahaye always made their own power units. This twin cylinder Delahaye is listed by the Veteran Car Club of Great Britain in their handbook as dating from 1911 and was clearly known to this organisation at one time, being formerly registered under the British number 'SL 10'. Such twin cylinder cars were popular for town use, providing a nimble chassis, upon which lighter weight formal carriages were common. This particular car may well have started life in this guise or have been configured later on in its life as such, it is not easy to discern this. All the same, its coachwork which resembles a turn of the century carriage, provides a commodious and well appointed compartment in which to travel.

Like one of the Detroit Electrics, it seems that this car had also spent some time in the Sullivan Collection in Hawaii and returned to the UK in 1990, at the dispersal sale of this group of cars held under the gavel of Bonhams CEO Malcolm Barber, it was acquired by Charles H. Brown at that auction. Over the course of the last 22 years the Delahaye saw limited use, its only noted exhibition being at the Louis Vuitton Classic Concours d'Elegance at London's Hurlingham Club in 1997. As it stands today the car's external cosmetics show some age, although its upholstery remains in tidy order, but to our knowledge it has not been run for a number of years and we therefore recommend it be re-commissioned before being returned to the road. Once active again, it would provide an attractive and interesting entry for the local events of the Teuf Teuf Club and would also be eligible for the 'Singles and Twins' Rallies of the Veteran Car Club in the U.K.

Photo credit: Christophe Gasco

520
Kougar Jaguar Sports deux places 1968

Châssis n° 012609865
Moteur n° 7A33092-8

Depuis sa présentation en 1977, la Kougar Sports permettait aux enthousiastes d'acheter une sportive de style classique. Magnifiquement finie et forcément très chère (plus de 3 000 £ à son lancement), la Sports était construite à l'origine sur une base de Jaguar S-Type. Le châssis était de type tubulaire sur lequel reposait une carosserie deux places sans portes en fibre de verre. Qu'elle reçoive un six ou un huit cylindres, la Kougar, très légère, affiche des accélérations phénoménales et offre à son conducteur une expérience de conduite unique. Il s'agit là d'une pièce classique à la conception originale, associée à un tempérament sportif, ce qui a vraisemblablement motivé l'achat de M. Brown. Reprenant l'identité d'une Daimler mise en circulation en avril 1968, la voiture a probablement été ' Kougarisée ' avant ou pendant que George Baggs de Hailsham au Royaume-Uni en était le propriétaire, entre 1985 et 1989. Elle passa ensuite aux mains de John Rogers de Canterbury, puis dans cette collection en mai 1992.

Elle n'a pas de pare-brise, pas d'essuie-glace, pas de portes, pas de réglage des sièges, pas d'insonorisation d'aucune sorte, pas de radio, pas de chauffage (quoiqu'elle n'en ait pas besoin) et pas de jauge à essence. Elle est tout simplement parfaite... Le bruit de son énorme moteur est le son le plus agréable depuis E. Power Biggs jouant la toccata et fugue en ré mineur de Bach... La tenue de route et le comportement sont au niveau de ce que l'on fait aujourd'hui, la voiture n'a pas de défaut notable – elle se conduit comme une automobile normale et elle vous en donne chaque fois pour votre argent. '

C'est ce genre de sensation qui attend le futur propriétaire.
€25,000 - 40,000
Sans Réserve

Since its introduction in 1977, the Kougar Sports has represented the opportunity for enthusiasts to acquire a traditionally styled sportscar. Beautifully finished and necessarily very expensive (over £3,000 at launch) the Sports was originally based on Jaguar S-Type components. The chassis was a tubular spaceframe, around which was wrapped door-less, two-seater coachwork in glassfibre. Whether constructed in six- or eight-cylinder form, the lightweight Kougar possesses formidable acceleration and affords owners an involving and exciting driving experience. Another classic case of intriguing design coupled with sporting connotations, which is no doubt why it was acquired by Mr. Brown. Taking the identity of a Daimler which originally took to the roads in April 1968, the car would probably have been Kougar-ised before or during the ownership of George Baggs of Hailsham, in the U.K. who owned it from 1985-1989. Later it passed to John Rogers of Canterbury, and then into this collection in May 1992.

It could be argued that legendary American journalist David E. Davis, had the best soundbites on these cars. Speaking from personal experience he commented in Road & Track in an article sub-captioned "No, ma'am. It is not a Mercury. It is a Kougar. With a K! It will separate your retinas," he sums the car up perfectly: "it has no top, no windshield, wipers, no doors, no seat adjustment, no sound-deadening insulation of any kind, no radio, no heater (not that it needs one) and no fuel gauge. It is just about perfect. . . The great whomping engine note is the best sound this side of E. Power Biggs playing Bach's Toccata and Fugue in D Minor . . . The handling and road holding are up to modern standards, and the car has no quirks – you drive it as though it were just a regular automobile, and it rewards you with a memorable ride every time."

Such future experiences await the new owner of this car.

Photo credit: Simon Clay

521
Detroit Electric Model 95 Type 24B coupé de Ville 1928

Châssis n° 13295

Pour l'histoire de la marque, se référer au lot 526.

Sans conteste une intéressante curiosité, à une époque où l'on attache tant d'importance aux transports alternatifs, de telles voitures connaissent un regain d'intérêt et dans les musées du futur pourraient bien devenir les symboles d'une industrie qui a bouclé la boucle. M. Brown portait un intérêt particulier à ces électriques, puisqu'il en possédait plusieurs, celle-ci datant de la fin de la production, quand leur aspect était devenu plus austère avec des roues en bois.

Parfait complément des autres voitures de la collection, elle n'a jamais été restaurée. Elle conserve son intérieur d'origine, ce qui explique que les tissus et les brocards soient fatigués et nécessiteraient un minimum d'attention, mais l'habitacle est complet et a gardé tous ces instruments, notamment une montre intégrée dans le rétroviseur.

Cette électrique a reçu de nouvelles batteries dans les années 1960 et a été utilisée jusque dans le milieu des années 2000, ce qui semble indiquer qu'il y aura peu de travail pour la remettre sur la route.
€25,000 - 40,000

For the marque history, please refer to lot 526.

Unquestionably an interesting curiosity, in an era when so much interest is placed in alternative road power, such cars have become more fashionable again and in museums of the future could well become examples of an industry that came full circle. Mr. Brown had a definite soft spot for these electrics, owning a brace of them, this one dating from the period towards the end of their production, when their accoutrements were a little more austere, and wooden wheels were fitted.

A perfect foil to the earlier car in the collection, this appears never to have been restored. It still retains its interior, albeit the cloth and brocades are somewhat tired and in need of attention, but the cabin seems complete and still has its correct instrument cluster and the period rear facing mirror incorporates a clock.

This Electric received new batteries in the mid 1990s and was in use through to the mid-2000s, suggesting that it would not take much effort to have it back on the road.

Photo credit: Simon Clay

522
Ex-William Harrah
Stanley Model E2 10 HP Runabout 1909

Châssis n° 4852

La bicylindre 10 HP resta le fer de lance de production Stanley de 1905 à 1914, le modèle runabout E2 offrant deux ou quatre places et vendu 850 $, était son équivalent en 1909.

Selon le registre Stanley, la voiture n° 4852 fut la propriété de Ken Maxwell aux États-Unis, au milieu des années 1960, avant de passer aux mains du collectionneur William ' Bill ' Harrah. La majorité de la collection Harrah fut dispersée aux enchères publiques, cette Stanley ayant été proposée comme le lot numéro 203 de la vente de juin 1986. Carrosserie, peinture, plaquages, sellerie et pneus, bons. ' Après cette vente, la Stanley était réputée appartenir à Brian Woodford à Singapour et est probablement passée aux mains de M. Brown au début des années 1990, lors d'une vente aux enchères au musée de la RAF à Hendon.

Sa restauration ancienne a subi les attaques du temps, mais comme beaucoup peuvent en témoigner, les restaurations de Harrah étaient sans conteste de la meilleure qualité, se fondant généralement sur un exemplaire authentique. Restées des années aux mains du même propriétaire et n'ayant pas roulé depuis de nombreuses année, il paraît raisonnable de suggérer un rafraîchissement cosmétique de la voiture qui serait le bienvenu. Pour des raisons de sécurité évidentes, comme sur toutes les machines à vapeur, une révision générale méticuleuse et un entretien sont recommandés et devraient être confiés à un spécialiste reconnu.

Avec une provenance incluant une longue période dans l'une des plus grandes collections automobiles du monde, et aujourd'hui proposée à sa sortie d'une longue période de conservation, il s'agit là d'une excellente représentante de la marque et du modèle.

€45,000 - 60,000
Sans Réserve

The twin cylinder 10hp car was the mainstay of Stanley production from 1905 to 1914 although 20hp, 25hp and 30hp models were also offered and sold successfully. The Model E2 Runabout, was its 1909 iteration, offering seating for 2 or 4 passengers, and retailing for $850.

According to the Stanley Register, car 4852 was owned in the U.S. by Ken Maxwell in the mid-1960s and later passed to renowned collector William 'Bill' Harrah of Casino fame. The majority of the Harrah Collection cars were sold publicly in a series of auctions in the mid-1980s, this car being offered as lot number 203 in the June 1986 sale. In the catalogue, the Stanley was described as 'Restored by Harrah's Automobile Collection and in excellent overall condition. Body, paint, plating, upholstery and tires good'. After that auction, the Steamer is known to have been owned by Brian Woodford of Singapore and is thought to have passed into Mr. Brown's ownership in the early 1990s, being acquired by him at an RAF Hendon Museum auction.

Of course its older rebuild has aged over time, but as many will attest to, a Harrah's restoration was unquestionably carried out to extremely high standards, usually taking a good quality and correct example as its basis. Although now laid up for a number of years in its current ownership, and not run for a number of years, it seems reasonable to suggest that freshening of the car's aesthetics would therefore be a straightforward process. Naturally for safety's sake, as with all steam cars, a careful re-commissioning and regular servicing is required, and this should be considered in need of thorough attention by a knowledgeable specialist.

With a provenance that includes long term ownership in one of the greatest car collections of all time, and now offered from its own long term custodian, this is a fine example of its marque and model.

Photo credit: Christophe Gasco

523

Ex-Burton H. Upjohn Collection,
restaurée par Ralph Buckley
Marion 'Bobcat' Speedster vers 1911

Châssis n° 8158

Les automobiles Marion furent fabriquées à Indianapolis, pendant un peu plus de dix ans, jusqu'en 1915. La ' bobcat ' était leur modèle le plus connu et, en toute logique, est dû au même crayon que les produits d'une autre marque fameuse d'Indianapolis, celle de Harry C. Stutz. Stutz l'avait en effet conçu alors qu'il était leur ingénieur en chef, entrevoyant avec discernement qu'il y avait un marché pour une sportive débarrassée des lourde s carrosseries de l'époque et se contentant du strict nécessaire. À partir de 1911-1913, Marion proposait ce modèle à succès, ce type de voiture commençant à décoller sur le marché américain.

Aujourd'hui âgé de cent ans, ces speedsters sont devenu les modèles emblématiques de cette époque et ont été souvent imitées. Ce joli speedster Marion a été acheté par Charles H. Brown il y a bien longtemps. Ses différents propriétaires, comptaient Burton H. Upjohn de Kalamazoo, Michigan qui l'acheta directement en pièces au musée Henry Ford avant de le faire restaurer à un haut niveau. Une plaque dans le coffre indique qu'elle a été restaurée par Antique Auto Shop de Northfield, dans le New Jersey. Cet établissement était en activité depuis les premiers jours du hobby de la collection automobile aux États-Unis, ce qui en faisait des spécialistes reconnus et ils effectuèrent ce travail, qui a magnifiquement résisté aux épreuves du temps, il y a probablement plus de trente ans. Le peu que le temps a apporté à la voiture pendant toutes ces années est une patine qui lui convient parfaitement.

De son phare monté sur la planche de bord et de son pare-brise monocle à sa couleur jaune pâle, la Marion ressemble tout à fait à une petite Stutz Bearcat, et est même équipée d'un sifflet d'échappement trois ton d'époque, probablement pour avertir ceux qui sont devant que vous arrivez et que vous n'avez de freins que sur deux roue!
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Marion cars were built in Indianapolis, for a little over a decade to 1915. The 'Bobcat' would be their best known product and perhaps unsurprisingly came from the same pen as that other famed Indy marque, that of Harry C. Stutz. Stutz conceived the idea while acting as their Chief Engineer, astutely foreseeing a market for a sporty car created by shedding their standard product of the burden of heavy commodious coachwork and sticking to the barest necessities. From 1911-1913 it would provide Marion with a successful product and as this genre of automobiles was taking off across America.

Now a century old in concept, such speedsters remain an icon of this era and something frequently copied. This pretty Marion Speedster was acquired by Charles H. Brown many years ago. Its former ownership is understood to have been with Burton H. Upjohn of Kalamazoo, Michigan, who had acquired the car as a kit of parts from the Henry Ford Museum and then had it restored to an exacting standard. A plaque in its trunk states that the car was restored by the Antique Auto Shop of Northfield, New Jersey. This company was in business from the earliest days of the hobby in America, so they were experienced car restorers and although almost certainly completed more than 30 years ago, the quality of this work has stood the test of time well. If anything the light age that the car has gained in the ensuing years has given it a little patina which suits it well.

From its dash mounted spot lamp and monocle windscreen down to the choice of light yellow as its colouring, the Marion looks every bit the mini-Stutz Bearcat , and is even equipped with a period style three tone exhaust whistle, perhaps to warn those ahead of you that you're coming through and that you only have two wheel brakes!

524

Ex-William Harrah

Packard Model 1-25 Twin Six Touring cinq places 1916

Châssis n° 84230

En 1915, la Packard Motor Car Company avait fermement établi sa réputation comme l'une des marques les plus prestigieuses du monde. La première Packard six cylindres allait se faire connaître sous ce simple chiffre, la Six, prenant plus tard le nom de 48. Remarquable dans tous ses aspects, c'était la Silver Ghost de l'Amérique. Aujourd'hui les 48 restent rares et exclusives, mais sont moins connues que leur concurrente de l'époque.

Packard, toujours soucieux de pousser son avantage plus loin, lança son projet le plus ambitieux. Sous la houlette de son brillant ingénieur en chef Jesse Vincnet, Packard mit en chantier un modèle 12 cylindres. La marque allait mettre à profit son expérience acquise avec les moteurs marins et aéronautiques à cylindres en V. Les défis à relever pour produire un tel moteur à l'époque étaient considérables. Si elle réussissait, le 12 cylindres positionnerait Packard comme le leader mondial du luxe automobile.

Fin 1915, la production du modèle baptisé ' Twin Six ' débutait. Le nom faisait référence au succès et à l'expérience de Packard avec ses six cylindres. Le moteur fut un triomphe. Sa douceur, sa puissance et sa souplesse n'avaient pas d'équivalents à l'époque. Ceux qui n'avaient conduit que des voitures conventionnelles de l'époque étaient effarés par la douceur et la facilité des montées en régime de ces moteurs. Enzo Ferrari avait été si impressionné par la souplesse du Twin Six qu'il s'en servit comme modèle pour ses propres V12 des années plus tard. Monté dans un châssis qui était une évolution des modèles précédents, le moteur était associé à la vénérable

By 1915 Packard Motor Car Company had firmly established its reputation as the maker of one of the world's finest motorcars. The first Packard six would be known initially as just that -- the Six, later taking "the 48" as its name. A magnificent automobile in every respect, it truly was America's Silver Ghost. Today, 48s remain rare and exclusive and are somewhat lesser known than their competitors of the day. The smaller but still nice looking 38 would join the 48 in the following year.

Packard, always looking to push things forward, began work on its most ambitious project to date. Under the capable leadership of the brilliant engineer Jesse Vincent, a plan to produce a twelve-cylinder automobile was hatched. Packard would harness their experience gained in building v-type aircraft and marine engines. The challenges of producing such an engine at the time were enormous. If successful, the twelve-cylinder engine would clearly place Packard at the forefront of the world's auto manufacturers.

By late 1915, production began on the model christened the "Twin Six." The name brought to mind Packard's six-cylinder experience and success. The resulting engine was a triumph. The smoothness, power, and flexibility were unheard of at the time. Those who were experienced with driving more conventional cars of the era were shocked by the smooth power and free-revving quality of these engines. Enzo Ferrari was so impressed with the smoothness of the Twin Six engine that he used it as inspiration for his own V-12 engines years later. Fitted in a chassis that was an evolution of

Photo credit: Simon Clay

et très souple transmission transaxle à trois rapports. Les clients pouvaient choisir entre les empattements de 3, 17 m ou 3, 43 m qui correspondaient en toute logique aux modèles 1-25 et 1-35 des premières séries.

Emblématique des productions Packard de la période classique, la Twin Six était équipée de ' l'accastillage ' le plus raffiné de l'époque. Chaque lampe, chaque support, chaque compteur avait été dessiné avec soin pour ce nouveau modèle. La forme caractéristique du radiateur Packard se retrouvait sur les phares, les compteurs et les feux arrière.

Cette voiture est répertoriée au registre Grundy des Packard comme ayant une histoire qui remonte à la période de l'immédiat après-guerre, lorsqu'elle fut vendue par le Palace Garage de Sonoma, en Californie. Peu de temps après, elle devint la propriété du grand collectionneur William ' Bill ' Harrah, connu pour ses casinos de Reno, dans le Nevada, où elle demeura pendant deux décennies, jusqu'en 1973. Elle passa ensuite dans les mains de divers revendeurs incluant Tom Crook, avant de quitter finalement l'Amérique pour devenir la propriété de Roger Scheibe de Rustenberg, en Afrique du Sud. Nous pensons que c'est à ce monsieur que Charles H. Brown acheta la voiture.

Vraisemblablement une voiture qui a subi une restauration cosmétique, elle ne semble pourtant pas être une des reconstructions de la collection Harrah et pourrait donc y avoir été introduite tardivement. Elle a été repeinte dans un bleu ciel assorti à la capote, au couvre-tonneau et au sac de capote bleu foncé. La sellerie est en cuir noir et semble avoir été, elle aussi, refaite il y a quelque temps. Plus important, la voiture arbore de nombreux détails typiques de la marque, comme un tachymètre et une montre de bord.

Les exemplaires survivants de ce modèle cinq places sur châssis court sont rares et encore plus avec une histoire connue et en provenance de la collection d'un vrai amoureux de Packard en général et des Twin Six en particulier, elle mérite une attention particulière.
€50,000 - 65,000
Sans Réserve

Packard's previous models, the engine drove through the venerable and smooth shifting three-speed transaxle. Customers had the option of 125 of 135 inch wheelbases, logically corresponding as models 1-25 and 1-35 in their first series.

A Packard hallmark well into the classic period, the Twin Six was equipped with some of the most finely styled "jewelry" of the day. Every light, bezel, and gauge was carefully designed for this new model. The form of the Packard radiator shell was repeated in the headlights, speedometer, and taillight.

This car is listed on the Grundy Packard registry as having a known history that stretches back to the immediate post war period when it was sold by Palace Garage of Sonoma, California. Shortly after this the car would become the property of collector William 'Bill' Harrah of Harrah's Casino fame in Reno, Nevada and would remain with him for two decades to 1973. It subsequently passed through a handful of noted dealers including Tom Crook and would finally leave America to become the property of Roger Scheibe of Rustenberg in South Africa. We believe that it was from this ownership that the car passed to Charles H. Brown.

Clearly a car that has been refurbished cosmetically, this does not have the appearance of being a Harrah's rebuild, and is therefore thought to have taken place in more recent times. This has included a repaint in its sky blue scheme which is matched to a dark blue hood, tonneau cover and hood bag. The upholstery is in black leather and also appears to have been renewed some time ago. Most importantly, the car retains many of the hallmark detail features of the marque and model, such as speedometer and clock.

Surviving examples of this model in Five Passenger, short wheelbase form are rare, again with an illustrious history under its belt and coming from the stable of a true enthusiast of both Packard and the Twin Six, it is deserving of close attention.

525

Ancienne voiture de James Melton, Atwater Kent Jr. et de la collection du Pennsylvania State Museum

Pierce Motorette Model 8M '2/4' Stanhope 1904

Châssis n° 187

Pierce-Arrow a débuté en 1865 comme Heinz, Pierce and Munschauer et était très connu pour ses articles ménagers. En 1872, George N. Pierce acheta une participation majoritaire et réorganisa la firme sous le nom de George N. Pierce Company. Suite à la faillite de cette dernière, il obtint une licence de construction du moteur français De Dion et la première voiture complète fut achevée en novembre1900. Au début de 1901 le concepteur d'origine anglaise David Fergusson était engagé comme directeur technique – poste qu'il allait occupé durant les deux décennies suivantes- et c'est lui qui fut l'auteur de la première Pierce-Arrow produite, la Motorette monocylindre.

Les modèles bicylindres Arrow et les quatre cylindres Great Arrow suivirent en 1904. C'est à peu près à cette époque qu'il fut décidé de se concentrer sur la construction de voitures plus grosses et plus luxueuses pour les échelons supérieurs du marché et la nouvelle politique de Pierce fut mis en œuvre en 1905 quand Percy Pierce (le fils de George) gagna le premier des fameux Glidden Tours au volant d'une Great Arrow. Pierce s'adjugea les quatre épreuves suivantes, un exploit inégalé à l'époque. En 1907, la première six cylindres était présentée et en 1909 la marque et le nom de la compagnie furent changée en Pierce-Arrow. Cette même année, le président des États-Unis, William Howard Taft, commanda deux Pierce-

Pierce-Arrow had started out in 1865 as Heinz, Pierce and Munschauer, and was best known for its household items. In 1872, George N. Pierce bought a controlling interest, reorganizing the firm as the George N Pierce Company. Following the latter's failure, a license to build the French de Dion engine was obtained and the first proper motor car was completed in November 1900. Early in 1901 the English-born designer David Fergusson was recruited as Chief Engineer - a post he would occupy for the succeeding two decades - and it was he that was responsible for Pierce's first production model – the single-cylinder Motorette. Two-cylinder Arrow and four-cylinder Great Arrow models followed in 1904. At around this time it was decided to concentrate on making larger, more luxurious automobiles for the market's upper echelons, and Pierce's new policy got off to a flying start in 1905 when Percy Pierce (George's son) won the first of the famous Glidden Tours driving a Great Arrow. Pierce cars claimed victory in the next four events, an unprecedented achievement.

In 1907 the first six-cylinder model was introduced and in 1909 the marque and company names changed to Pierce-Arrow. That same year US President William Howard Taft ordered two Pierce-Arrows to be used for state occasions, thus honoring the company with the distinction of supplying the White House's first official automobiles.

Photo credit: Tom Wood

Arrow pour être utilisées comme voitures officielles, faisant de la marque le premier fournisseur officiel d'automobiles de la Maison blanche. Le reste fait partie de l'histoire, le nom restera jamais reconnu pour ses voitures de la plus haute qualité technique, ainsi que pour ses carrosseries en aluminium coulé et, bien sûr, pour le design de ses phares incorporé dans les ailes avant.

Datée par le Veteran Car Club de Grande-Bretagne, cette Pierce remonte à la saison 1904, date partir de laquelle Pierce construisait ses propres moteurs 8 HP (des clones du moteur De Dion qu'ils utilisaient jusque-là) et où la Motorette était devenue une voiture plus robuste. Ceci permettait de carrosser la voiture avec la très populaire caisse Stanhope ' transformable ', un dessin adopté par nombre de ses contemporaines et qui offrait deux places additionnelles devant le conducteur.

Pour preuve du fait que les premières Pierce ont toujours été tenues en haute estime, il suffit de regarder cette voiture-ci et la liste des collectionneurs de renom qui en ont possédé une dans son pays d'origine, l'Amérique. James Melton fut sans conteste le premier personnage éminent d'Amérique à collectionner les voitures anciennes et sa collection était exposée dans le Connecticut et à l'Autorama d'Hypoluxo , en Floride. Quand la plupart des voitures de la collection de Melton furent dispersées aux enchères, cette voiture fut achetée par Atwater Kent Jr , qui à son tour en fit don au Pennsylvania State Museum. En 1996, un certain nombre de voitures de cette institution furent vendues aux enchères où M. Brown put acheter la Pierce.

Après plusieurs années, M. Brown fit venir la Pierce au Royaume-Uni et l'utilisa pour la course annuel London to Brighton Veteran Car Run, événement auquel il participa régulièrement avec de nombreuses places d'honneur à l'arrivée.

Telle qu'elle se présente aujourd'hui, c'est une voiture très authentique et conforme, on pense qu'elle a été repeinte, mais elle conserve une grande partie de sa sellerie d'origine et reste complète et dans un état sans concession. Avec son nom prestigieux et sa provenance limpide, voilà une pionnière américaine fort désirable.
€50,000 - 65,000
Sans Réserve

The rest is history, the name will forever be renowned for cars of the highest quality of engineering, as well as its cast aluminium coachwork and of course the design feature of headlights incorporated into the front wings.

Dated by the Veteran Car Club of Great Britain, this Pierce heralds from the 1904 season, by which time Pierce were building their own 8hp powerplant (a clone of the De Dion unit they had employed previously) and the Motorette was an altogether more sturdy motor car. This enabled them to body the cars with the popular 'transformable' Stanhope style of body, a design which graced a number of its contemporaries and allowed the option of two additional seating places forward of the driver.

For evidence of the fact that pioneer Pierces have always been held in high esteem, you need look no further than this particular car and the roll call of high profile collectors that have owned it in its home country of America. James Melton was arguably the first public figure in America to collect historic cars and his collection was displayed in Connecticut and at the Autorama in Hypoluxo, Florida. When the majority of Melton's Collection was sold at auction the car was purchased by Atwater Kent Jr., who in turn donated it to the Pennsylvania State Museum. In 1996, a number of cars from this institution were sold at auction at which point Mr. Brown was able to secure the Pierce.

After many years lying dormant, Mr. Brown had the Pierce brought to the U.K. and recommissioned to enable him to campaign it on the annual London to Brighton Veteran Car Run, something that he did regularly with a number of successful arrivals.

As viewed today, this is a highly original and correct car, it is thought to have been repainted at one point, but is still retaining much of its upholstery and being in largely complete and uncompromised order. With its illustrious name and provenance, this is a highly covetable early American automobile.

526

Ex-collection Sullivan à Hawaii

Detroit Electric Model 57 coupé 1916

Châssis n° 7648

Dans les premières années de l'avènement de l'automobile, juste avant 1900, la vapeur et l'électricité se disputaient le marché avec les voitures à pétrole. Les voitures électriques, faciles à mettre en marche et très silencieuses, ont joui, dès l'origine, d'une immense popularité. L'autonomie de la batterie était pourtant déjà le problème de la voiture électrique. Dès 1910, il était clair que le pétrole avait gagné la partie. Pourtant, jusque tard dans les années 1910, l'électricité avait encore ses partisans, souvent auprès de la clientèle féminine, comme véhicule pour les courts trajets en ville. La firme de William C. Anderson était l'une des plus prospères pour ce type de voitures. Fondée en 1884 sous le nom de Anderson Carriage Company, il la déménagea à Detroit en 1895 et à partir de 1907 se concentra sur la construction de voitures électriques sans chevaux. Ce qui représentait un certain avantage commercial. Les affaires prospérant, il rebaptisa la société Anderson Electric Car Company, mais elle resta plus connue sous le nom de sa dernière raison sociale, Detroit Electric, qu'elle prit après sa retraite en 1918.

Charles H. Brown était apparemment en avance sur son temps quand il acheta cette voiture. Bien sûr, elle était un choix inévitable dans une collection qui reflétait son grand intérêt pour les concepts technique et esthétique, pour les voitures américaines aussi, mais ses amis pointent une autre motivation, il aurait entrevu un vide juridique dans le règlement des parkings de Londres-Westminster qui aurait permis aux voitures électriques de stationner gratuitement ! Le début des années 1990 avait devancé

In the very earliest years of the automobile, during the period just before 1900, steam and electric vehicles vied with gasoline-powered vehicles for market supremacy. The relatively easy-to-operate and pleasingly quiet electric car achieved considerable popularity early on. Battery range was always an issue with the electric car, though. By 1910, it was clear the gasoline automobile would predominate. However, well into the 'teens, electrics continued to find some favor, often with women, as an ideal car for short city jaunts. William C. Anderson's company was one of the most successful of all similar ventures. Founded in 1884 as the Anderson Carriage Company, he moved his company to Detroit in 1895 and in 1907 focused his attention on building electric powered horseless carriages. Two successful years showed him that there was a market for such a car and at that point he wisely purchased the Elwell-Parker Company, who had previously supplied components to Baker for their Electric cars, allowing Anderson to build virtually the whole car in house. This put him at a distinct commercial advantage. As business boomed he renamed it the Anderson Electric Car Company, but it would become better known as its final company name which they took on after his retirement in 1918 of Detroit Electric.

Charles H. Brown was arguably ahead of the curve when it came to acquiring this particular car. Of course, it was a natural fit in a collection that reflected his great interest in aesthetic and engineering design, and American automobiles, but his friends point to another motivating factor - he had recognised a potential loophole in the London Westminster parking

Photo credit: Simon Clay

l'engouement actuel pour les hybrides et les énergies alternatives, aussi le choix d'une voiture pouvant profiter de cet avantage était-il limité. La Detroit s'est avérée une bonne façon de tirer profit de cette loi, un choix qu'il avait exprimé clairement devant le journaliste David Tomlinson dans une de ses rubriques automobiles du magazine Country Life.

La voiture est un bon exemple des hautes berlines, ces conduites intérieures élégantes, parfaitement adaptées pour les sorties en ville de Madame. La carrosserie bien étanche isolait des désagréments des intempéries, tandis que le généreux dégagement sous toit permettait de garder sur la tête les volumineux chapeaux à la mode à l'époque. Les vitres bombées et les décorations intérieures contribuaient à l'atmosphère de salon de l'habitacle cossu. Cette Electric fut acquise par M. Brown au cours de la vente aux enchères de la collection Sullivan en mai 1990. Bien que l'ensemble de la collection ait été domiciliée à Hawaï, toutes les voitures avaient été acheminées du musée d'Hawaï vers le Royal Air Force Museum de Hendon, au nord de Londres, où elles avaient été dispersées sous le marteau de Malcolm Barber. Au moment de son achat, la voiture avait besoin d'une bonne remise à niveau qui fut confiée à Alan Hancock par M. Brown. Il ne fallut pas moins de 42 batteries de 2 Volts pour permettre à la Detroit de reprendre la route et elle fut préparée pour permettre à son propriétaire de s'en servir où et quand il le désirait.

Aujourd'hui, l'imposante Detroit est plutôt considérée comme un exemplaire bien entretenu d'une voiture restaurée avec cœur. Sa peinture reste très acceptable et son intérieur en tissu reprenant les motifs des tissus d'époque montre très peu de traces de son âge. Ce coupé de ville est doté de roues à rayons qui allègent sa silhouette par rapport aux modèles ultérieurs et l'un de ses traits les plus intéressants tient à la présence des élégantes lanternes latérales avec leur verre biseauté en forme de goutte d'eau.

Complète avec son appareil de charge ainsi qu'une copie du livret d'entretien d'époque, cette Detroit devrait permettre à son acquéreur de suivre les traces de M. Brown.
€45,000 - 55,000

regulations which allowed electric cars to park for free! The early 1990s preceded the current interest in hybrids and alterative power, so the choice of an automobile by which one could take advantage of this was relatively limited. The Detroit proved to be his way of enjoying this favorable law, a fact that he made clear to journalist David Tomlinson in one of his Motoring columns in Country Life magazine.

The car is an example of the tall 'Brougham', an elegant closed carriage, which was considered a perfect conveyance for the woman-about-town. The fully enclosed, weather-tight body kept road grime out, while the high roofline accommodated the large hats popular at the time. Curved side glasses and ornate interior appointments lent to the drawing room atmosphere of the plush interior. The Electric was purchased by Mr. Brown at the dispersal auction of the Sullivan Collection, in May 1990. Although originally domiciled in Hawaii, all the cars were shipped from their exhibition home and sold under Malcolm Barber's gavel at the popular auction location the Royal Air Force Museum, in Hendon, North London. When acquired the car needed some freshening and re-commissioning which was handled by Alan Hancock for Mr. Brown. No fewer than 42 2Volt batteries were purchased to get the Detroit back on the road and it was set up to enable its owner to use the car as and when he wished.

Today, the stately Detroit is best reported as being a well maintained example of a sympathetically restored car. Its paintwork remains in extremely tidy order and the well appointed interior in period style cloth fabric shows very little age. The Brougham benefits from wire wheels which give it a lighter presence than its later compatriot and a particular attractive detail feature are its elegant sidelights with beveled edge teardrop glass panels.

Complete with full charging apparatus, and a copy of the period handbook for the model the Detroit will allow the next enthusiast to continue the trend set by Mr. Brown.

527

Ex-Robert Cornière

Packard Twin Six Touring 1916

Moteur n° 133303

L'origine de la marque Packard et l'histoire des premières douze cylindres de la marque sont racontées en détail dans la description du modèle plus ancien de la collection. Pour le deuxième millésime du modèle en 1917, Packard apporta quelques modifications, on modernisa le moteur avec une culasse détachable et on repositionna le thermostat du radiateur, tandis que la voiture se déplaçait désormais sur des roues 35 x 5 de plus petites dimensions que précédemment. La 2-35 était le modèle avec le plus long empattement proposé, de 3, 43 m, autorisant des carrosseries très spacieuses, comme cette carrosserie de tourisme disposant de cinq places avec deux sièges d'appoint pliants.

Cette Twin Six, a une longue histoire en France. Selon la carte grise, elle fut immatriculée à Paris dès 1920, par un certain Henri Meunier, de la famille des fameux chocolats éponyme. La voiture resta la propriété de Meunier jusqu'en 1952. C'est à cette époque qu'elle

The history of the origins of the Packard marque and the first twelve cylinder cars is detailed in the description for the earlier example in the collection. For the second season of these cars in 1917, Packard made a few revisions, they updated the engine to have detachable cylinder heads and the relocated the thermostat to the radiator, while the car now ran on smaller 35 x 5 inch wheels, than its predecessor. The 2-35 was the longer of the two wheelbases offered, being 135 inches and thereby allowing for a variety of commodious coachwork, such as this touring body with a standard five seats and two occasional fold away seats.

This Twin Six has a long history in France. According to a former Carte Gris on file it was registered here on the Paris roads as early as 1920, by one Henri Meunier, of the chocolate making family. The car is understood to have remained with Meunier right through until 1952. At this point it would become the property of well known collector and car sleuth Robert Cornière, who had a passion for early cars and also for the Voisin marque.

Photo credit: Christophe Gasco

devint la propriété d'un collectionneur bien connu et dénicheur de raretés, Robert Cornière qui avait une passion pour les ancêtres et aussi pour les Voisin. La rumeur voulait qu'elle ait été la propriété de Joseph ' Black Jack ' Pershing, et qu'il l'ait utilisée pendant son séjour en France en 1917. Cette histoire qui n'a jamais pu être prouvée, a probablement influencé M. Cornière à faire repeindre la voiture dans la livrée vert kaki de l'armée américaine qu'elle porte encore aujourd'hui. Sa sellerie a été refaite à la même époque en cuir noir et de nouveaux tapis ont été installés.

Charles Brown était lui aussi un fervent adepte de la marque et portait un intérêt tout particulier aux premiers modèles 12 cylindres, à tel point que, bien que possédant déjà l'un de ces modèles, lorsque celle de M. Cornière fut vendue aux enchères à Londres en 2001, il ne put résister et qu'elle rejoignit rapidement l'autre dans sa collection. Après plusieurs années d'inactivité, la Packard fut remise en route et immatriculé en Grande-Bretagne pour reprendre la route avec son nouveau propriétaire. Elle affiche aujourd'hui une restauration un peu défraîchie et il est probable qu'elle nécessite une petite remise en forme, vu que la voiture n'a pas été utilisée ces dernières années et qu'elle nécessitera quelques menus travaux pour reprendre la route.

Modèle emblématique d'une marque américaine prestigieuse, la Twin Six est appréciée des connaisseurs dans le monde entier et apparaît de ce fait comme une opportunité inespérée d'en acquérir un exemplaire.
€50,000 - 65,000
Sans Réserve

Folklore said that the Packard had been owned by John Joseph 'Black Jack' Pershing, and that he had used it while in France in 1917. This is a story which was never corroborated, but it accounted for Mr. Cornière's decision to refurbish the American Army green livery which it wears to this day. At the same time, its upholstery was refurbished in black leather and new grey carpets fitted.

Charles Brown was another keen exponent of both the Packard marque and had a particular interest in the early Twelves, so much so that although already owning one of these cars, when Mr. Cornière's car was sold at auction in London in 2001, it proved too hard to resist and quickly joined Mr. Brown's burgeoning stable. After a number of years of relative inactivity, the Packard was recommissioned, British registered and returned to the road in his fresh ownership. Today, it represents a gently aged restoration, and we anticipate that a little fettling may be required to the car has been unused in recent years and will most probably require a little work to enable its use again.

A legendary model from a renowned American maker, the Twin Six is appreciated by connoisseurs the world over and deservedly so, here is a great opportunity to acquire one.

528
Packard Standard Eight 833
Berline découvrable 5 places 1931

Châssis n° 48311
Moteur n° 327324

Présentée sur les modèles1924, le moteur 8 cylindres en ligne Packard marquait le début d'une nouvelle ère à la fois pour son réputé constructeur et pour l'automobile de luxe américaine en général. Dirigée par le légendaire colonel Jesse Vincent, l'équipe technique de Packard avait créé un huit en ligne puissant, endurant et pratiquement exempt de vibrations.

En 1929, une nouvelle version du huit cylindres en ligne de Packard équipait les Series 626 et 633 de la marque. Ce moteur ' Standard Eight ' de 5,241 cm3 et 90 ch fut reconduit sur les versions correspondantes, 726 et 733, de la gamme 1930, équipé d'un nouveau carburateur Detroit Lubricator à la place de l'ancien modèle Packard. Également nouveau sur le millésime 1930, la pompe à eau entraînée par une double courroie, un empattement et un capot plus longs de 2,5 cm. La boîte manuelle à quatre rapports, avec une vitesse spéciale extrêmement longue pour la boue ou la neige, était montée en série. Un système de lubrification Bijur du châssis était aussi inclus.

L'année suivante, en 1931, d'autres améliorations furent apportées, la Eight adoptait les réglages de soupapes et de vilebrequin du Speedster 734 et de ce fait passait le mur magique des 100 ch. La lubrification Bijur

Introduced in 1924 models, the Packard straight-eight engine marked the beginning of a new era for both its esteemed manufacturer and the American prestige automobile. Led by the legendary Col. Jesse Vincent, Packard engineers had created a powerful, durable and nearly vibration-free inline eight. Combining this superb engine with the styling verve and elegance that set the marque apart in the later 1920s, the Packard Eight fairly defined the attributes of the cars we know today as Classics.

For 1929, a new version of the Packard inline eight engine powered the automaker's Series 626 and 633 models. This 320cid, 90hp, "Standard Eight" engine was continued in corresponding 1930 Series 726 and 733 lines, with a new Detroit Lubricator carburetor replacing the former Packard design. Also new for '30 was a dual-belt water pump, accommodated by a one-inch increase in wheelbase and hood length. A four-speed manual transmission, incorporating a special extra-low gear useful for deep mud or snow, was standard. A convenient one-shot Bijur chassis lubrication system was also included.

Photo credit: Tom Wood

était désormais automatique et une pompe à essence Stewart Warner remplaçait l'ancien système d'alimentation. Techniquement parlant, c'était l'un des progrès annuel les plus considérables. Une quantité de carrosseries différentes étaient toujours proposées, celle-ci étant la Five Passenger Convertible Sedan. Dans la nomenclature européenne, on pourrait traduire par berline cinq places découvrable ou cabriolet cinq places, c'était en tout un des types de carrosseries les plus polyvalents de l'époque, offrant le plaisir du tourisme en plein air pour les beaux jours et un habitacle bien étanche avec un toit et des fenêtres latérales sur toute la longueur en cas d'intempéries.

Comme le montre le nombre élevé de Packard dans cette collection, Charles H. Brown était un amoureux de la marque, une passion dont il avait hérité, et cette Eight, dans sa configuration la plus rare, complète admirablement le groupe de modèles décapotables en version 8 et 12 cylindres. Elle fut achetée par M. Brown à une vente aux enchères régionale en 2004, avant quoi elle avait passé un certain nombre d'années en Espagne. On sait qu'avant cela, dans les années 1980 elle avait été immatriculée dans l'état de New York aux États-Unis où elle avait probablement séjourné depuis sa sortie d'usine.

À en juger par son état actuel, nous dirions que sa peinture et son intérieur ont été refaits depuis son arrivée en Europe, c'est-à-dire dans les trente dernières années, et que les deux sont encore parfaitement présentables. Il est intéressant de noter qu'elle a tous ses accessoires d'époque typiques de la marque, notamment une mascotte d'Adonis, des phares C. M. Hall et une paire de phares d'appoint Triple Speed, ainsi que les doubles roues de secours d'usine.

Parfaitement représentative de la période classique de l'automobile, la Packard est considérée comme une ' vraie classique ' par le Classic Car Club of America et est éligible pour leur très populaire CARavan tours.
€30,000 - 40,000
Sans Réserve

The following year, in 1931, further improvements were made, the Eights adopted the valve and manifold set up of the 734 Speedster and in doing so broke the magic 100 horsepower mark. The Bijur was now automatic and the fuel system replaced with a Stewart Warner fuel pump. Technically it could be considered one of the more significant leaps forward on an annual basis. Still a wide range of body styles were available, this being the Five Passenger Convertible Sedan. In British or European coachbuilding parlance would have been referred to as an All Weather, or Cabriolet and was one of the most versatile designs of its era, providing the option of fully open motoring for sunny days or being properly enclosed with a solid roof and full length windows for inclement conditions.

As evidenced by the number of Packards in this collection, Charles H. Brown was a great proponent of the brand, a trait which he inherited, and this late Eight, in its rarer configuration complements the grouping of Twelve and Eight Cylinder open cars. The Packard was purchased by Mr. Brown at a regional automobile auction in 2004, prior to which it had spent a number of years in Spanish ownership. Before this it is known to have been in New York State in the 1980s and most probably had remained in the U.S. from new until this time.

To judge from its current condition, we would expect it to have had new paint and upholstery since its arrival in Europe, i.e. within the last 30 years and in both respects these still present cleanly. Of particular pertinence is the fact that it retains quality accessories associated with the brand, including an Adonis mascot, C.M. Hall headlamps and a pair of Triple Speed driving lights, as well as the factory option of dual sidemounts.

Looking every bit the 'Classic Era' automobile that it is, the Packard, is considered a 'Full Classic' by the Classic Car Club of America and would be eligible for their popular CARavan tours.

529
Lancia Lambda Tourer 1929

Châssis n° 21846

Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobile les plus brillants de tous les temps, fonda sa porpre marque en 1906, après avoir travaillé comme chef des essais chez Fiat. La première Lancia, lancée en 1907, montrait déjà une indépendance de conception et un défi aux conventions qui allait devenir l'une des caractéristiques de la marque jusqu'à la période moderne. S'ensuivirent des véhicules militaires, des camions, des utilitaires et des moteurs aéronautiques, ces derniers permettant à Lancia d'acquérir une expertise dans les moteurs à pistons en V.

En dehors d'un modèle à moteur six cylindres, la malheureuse Dialfa de 1908/1909, toutes les premières Lancia étaient équipées de moteur quatre cylindres et n'étaient livrées que sous forme de châssis, aucune carrosserie d'usine n'étant proposées à cette époque. La première Lancia, l'Alfa 18/24 HP, retenait les principes que son créateur jugeait indispensables, légèreté, régime élevé, transmission par arbre, essieu avant en acier embouti et direction par vis et écrou. De nouveaux modèles étaient présentés presque chaque année et, la production augmentant, la firme déménagea dans de nouveaux locaux, via Monginevro, à Turin, en 1911.

La première Lancia à moteur en V - la sportive Trikappa à moteur V8 - apparut en 1922, mais c'est la modèle suivant, dévoilé juste après, qui s'avéra être le plus significatif. Considérée comme l'un des jalons majeurs de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda était la première voiture

One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. Military vehicles, lorries, vans and aero engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of 'V'-configuration power plants.

Apart from a solitary six-cylinder model, the relatively unsuccessful Dialfa of 1908/1909, all early Lancias had four-cylinder engines and were only supplied in chassis form, there being no in-house coachworks at this time. Lancia's very first offering, the 18/24hp Alfa, embodied the principles that its maker had come to consider essential: low weight, a high-revving engine, shaft drive, a pressed steel front axle and worm-and-screw steering. New models were introduced on almost a yearly basis – all named after letters of the Greek alphabet – and production increased sufficiently for Lancia to move to larger premises in via Monginevro, Turin in 1911.

Lancia's first V-engined model - the V8 Trikappa sports car - appeared in 1922 but it was the Lambda, launched soon after, that would prove to be of even greater significance. A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda was the world's first car to have a stress-bearing

Photo credit: Michael Bailie

au monde à faire usage d'une structure monocoque porteuse et la première à être propulsé par une moteur V4. L'absence de châssis séparé permettait de loger le moteur, la transmission et l'habitacle plus bas, autorisant une carrosserie plus aérodynamique, tandis que le système de suspension avant télescopique breveté par Lancia donnait à la Lambda une tenue de route sans équivalent dans sa catégorie. Une caractéristique qui allait rester attachée à l'image des Lancia jusque dans les années 1950.

Son moteur, un 2,120 cm3 à arbre à cames en tête fut réalésé jusqu'à 2,570 cm3 développant 68 ch dans sa configuration de 1928. La production de la lambda s'étala de 1923 à 1931 en neuf séries. Celle-ci est l'un des derniers modèles, très recherché, de la neuvième série, équipée du moteur de 2,570 cm3. Les dernières Lambda sont probablement plus associés aux versions à châssis séparé sur lesquels on pouvait construire des carrosseries à façon, mais celle-ci prouve à l'évidence que la structure monocoque était toujours proposée.

On sait que Charles H. Brown acquit cette Lambda à Bombay, il y a plus de 50 ans. Il l'avait acheté à un officier de pompier qui l'avait dit-on achetée neuve. Au cours de sa carrière indienne, la voiture avait été rénovée, son plancher et ses marchepieds remplacés avec une essence de bois local. M. Brown avait pensé remettre la voiture dans son état d'origine et refaire son moteur pour la remettre en ordre de marche. Tristement, cela ne fut jamais fait et la voiture est vendue comme projet de restauration pour le plus grand plaisir de son nouveau propriétaire.

Une fois remise sur la route, elle procurera tout le plaisir de conduite pour lequel ces voitures étaient bien connues.
€35,000 - 50,000
Sans Réserve

'monocoque' body and the first to be powered by a V4 engine. The absence of a separate chassis meant that the engine, drive train and driver could by positioned lower, enabling a more aerodynamic body line to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension gave the Lambda ride and handling qualities unmatched by anything in its class. It would remain a feature of Lancia cars well into the 1950s.

The engine, an overhead-camshaft unit of 2,120cc, was progressively enlarged, arriving at its final 2,570cc, 68bhp configuration in 1928. Production of the Lambda lasted from 1923 to 1931 in nine series; this car is one of the sought-after later cars, a 9th Series example benefiting from the larger 2,570cc engine. The last Lambdas are perhaps more associated with the alternative space frame chassis which was offered and which could accommodate coachbuilt bodies, but the standard Lancia monocoque as evidenced here was still available.

Charles H. Brown is understood to have purchased this Lambda in Bombay more than 50 years ago. The gentleman from whom it was acquired was a former Fire officer and it is said that he had been the original owner of the car from new. Over the course of its life in India, the car had undergone some refurbishment, including replacement of the floor and running boards in locally sourced wood. Mr. Brown had always hoped to return the car to its original form, for the engine to be rebuilt and the car returned to working order once again. This sadly this was never undertaken and the car stands today as a restoration project, for another enthusiast to enjoy.

When back on the road, it will no doubt provide the modern and usable motoring for which these automobiles are renowned.

530

Propriété de la famille Brown depuis 1954

Jaguar XK120 cabriolet 1953

Châssis n° S677020

Jaguar étonna tout le monde avec son roadster XK 120, vedette du Salon d'Earl's Court en 1948. L'enthousiasme fut instantané et un record de vitesse sur l'autoroute de Jabbeke, en Belgique, démontra que le 120 du nom (pour 120 miles à l'heure, soit 200 km/h) pouvait facilement être dépassé sur route. Le six cylindres double arbre avait une culasse en aluminium avec des chambres de combustion hémisphériques et un bloc en fonte d'acier, doté d'un vilebrequin à sept paliers. La cylindrée de 3 442 cm3 et le taux de compression de 8 à 1 avec deux carburateurs SU donnaient 160 ch à 5 000 tr /min. Les livraisons aux États-Unis débutèrent en août 1949 par l'intermédiaire de Hoffman Motor Company de New York. La production fit un bond avec le passage à la coque en acier en 1950. On pouvait aussi choisir la XK 120 SE ou Special Equipment, avec roues fil, suspension améliorée, double échappement et culasse de Type C. Ces équipements faisaient grimper la puissance à 180 ch.

Un coupé aux courbes gracieuses rejoignit le roadster en août 1951 à l'occasion du Salon de Genève. Offrant une bonne protection contre les intempéries avec des vitres descendantes et un coffre suffisamment volumineux, il était parfaitement adapté aux longues randonnées. Les roues arrière flasquées permettait d'offrir une carrosserie aux volumes lisses, mais empêchaient l'utilisation de roues fil à verrouillage central.

Jaguar stunned the world with the new XK-120 roadster, the star of the 1948 Earl's Court Motor Show. Officially designated "Open Two Seater" by the company, the lithe, low roadster had a long hood and shortened haunches. Faired-in headlamps were a first for the automaker, and the first examples were clothed in aluminium. Demand was immediate, and a high-speed run on the Jabbeke highway in Belgium demonstrated that "120" in the model name could easily be exceeded on the road. The dual overhead-cam six-cylinder engine had an aluminium head with hemispherical combustion chambers and an iron block with seven main bearings.

Displacement was 3,442cc; compression of 8.0 to 1 and dual sidedraft SU carburettors resulted in 160bhp at 5,000rpm. U.S. deliveries began in August 1949 through the Hoffman Motor Company in New York. Increased production resulted in a change to steel bodies in 1950. Also available, was the XK120SE, or "Special Equipment", which included wire wheels, upgraded suspension, dual exhaust and a C-Type cylinder head. With these improvements, the XK120SE saw an increase in horsepower to 180.

A curvaceous Fixed Head Coupe joined the Open Two Seater in August 1951, introduced at the Geneva Motor Show. Offering full weather protection with roll-up windows and a capacious luggage compartment, it was especially suited for long-distance touring.

Photo credit: Simon Clay

Des ouïes latérales amenant l'air extérieur dans le puits de pédalier lorsqu'elles étaient ouvertes furent ajoutées, particulièrement appréciées sous les climats chauds. Pour compléter la gamme, un cabriolet, présenté à NewYork en avril 1953, fut ajouté entre le coupé et le roadster. Côté style, il n'était pas aussi pure que le coupé ou le roadster, mais ce qu'il perdait en finesse, il le gagnait en confort et en polyvalence. Avec seulement 1 767 exemplaires construits, le cabriolet est la version la plus rare de la XK 120.

Comme le montre son numéro de châssis, S677020 est un modèle Special Equipment et serait le 20e cabriolet produit, la numérotation de ceux-ci commençant à 677001. Probablement vendu neuf aux États-Unis, il fut acheté par la mère de Charles H. Brown à Lake Forest, dans l'Illinois, le 28 août 1954 et est resté dans la famille depuis cette date. Un dossier de documents permet de remonter à la première immatriculation de la voiture avec des factures d'entretien datant des années 1950, et, témoignant de l'intérêt de la famille pour l'automobile, la voiture arbore encore un autocollant du Sports Car Club of America qui date des années 1950 ou 1960 sur le pare-brise.

Un contrôle détaillé de la peinture et de l'intérieur semble aujourd'hui montrer qu'elle n'a jamais été restaurée, son cuir, quoique vieux, montre des traces d'usure légères, et la doublure de la capote est dans un remarquable état de conservation. Bien qu'il soit difficile d'en apporter la preuve, il est possible que le kilométrage dans les dix milles kilomètres soit d'origine.

Avec un propriétaire unique depuis sa sortie d'usine et dans un remarquable état qui semble d'origine, cette XK peut être une candidate potentielle dans un classe véhicule d'origine aux concours d'élégance, la rendant encore plus désirable.

Remarque: Bien que M. Brown ait expédié la voiture au Royaume-Uni en 1990 à titre privé, il n'y a pas de preuve qu'elle ait été enregistrée pour circuler en Europe, démarche qui devra être fait par l'acheteur, Bonhams pouvant fournir une assistance si nécessaire.
€60,000 - 80,000

Full fender skirts provided particularly sleek body contours, but ruled out the use of knock-off wire wheels. Side vents were added to the body, ducting outside air into the footwells when open, especially welcome in warm climates. Bridging a gap between the Fixed Head Coupe and Open Two Seater was a new Drop Head Coupe, first shown at New York in April 1953. Stylistically, it was not as pure as either the FHC or OTS, but what it lacked in flowing lines it made up for in comfort and versatility. With just 1,767 built, the Drop Head Coupe is the rarest of XK-120 variants.

As designated by its chassis number, S677020 is a Special Equipment model, and would have been only the 20th drophead to have been built, the sequence for these starting at 677001. Almost certainly delivered to the U.S. as new, it was acquired by Charles H. Brown's mother in Lake Forest, Illinois on 28th August 1954 and has remained within their family ever since. A file of documentation with the car charts early U.S. road registrations and receipts for maintenance going back to the 1950s, and alluding to the family interest in motoring, the car still wears as Sports Car Club of America sticker in its windscreen which must date from the '50s or '60s.

Close inspection of the car today, both in terms of paint and its interior seems to suggest that the car was never restored, its leather while clearly old, shows only limited wear and the headlining for the convertible roof is in remarkably good order. Although not proven, it seems possible that the mileage which reads in the low teens, could be from new.

With its single ownership virtually from new and seemingly remarkably original and unspoilt order, this XK can almost certainly be considered as a potential preservation class candidate, making it all the more desirable.

Footnote: Although Mr. Brown had shipped the car to the U.K. in 1990 as a personal import, there is no evidence that it was ever re-registered for the British or European roads, which will need to be accomplished by the buyer, Bonhams can assist with this aspect if necessary.

531

Propriété de la même famille depuis son origine

Packard Standard Eight modèle 633 Phaëton cinq places 1929

Châssis n° 265757
Moteur n° 266631

Toujours construites avec une extrême rigueur, les Packard était incontestablement parmi les plus prestigieuses américaines d'avant-guerre. Présentée en 1924, la première Packard 8 cylindres – la Single Eight – était aussi la première avec des freins aux quatre roues. Le moteur 8 cylindres en ligne à soupapes latérales et vilebrequin à neuf paliers tirait 85 ch de ses 5,9 litres et la gamme comprenait à l'origine dix modèles sur deux empattements.

À partir de 1929, Packard ne construisit plus que des 8 cylindres et adopta les ornements chromés, les phares paraboliques et un manomètre de température d'eau au tableau de bord à la place du Motometer précédent. Également nouveau, le modèle de base de Packard, la Standard Eight de 5, 2 litres et 90 ch, les moteurs plus puissants continuant d'animer les Custom et Deluxe Eight. La Standard Eight était construite sur deux empattements, 3, 20 m et 3, 39 m, avec trois types de carrosseries proposés sur le premier et sept sur le second. Les prix allaient de 2,285 $ à 2,785 $.

Always built to the highest standards, the Packard was unquestionably one of the finest American cars of the pre-war era. Introduced in 1924, Packard's first eight-cylinder car - the Single Eight - was also the company's first to employ four-wheel brakes. The nine-bearing sidevalve straight-eight engine developed 85bhp from 5.9 litres, and the line-up initially comprised ten models on two wheelbase lengths.

1929 saw Packard building eight-cylinder cars only and marked the introduction of chrome-plated brightwork, parabolic headlamps and a dashboard-mounted water temperature gauge in place of the preceding Motometer. Also new was the base-model 319.2ci (5.2-litre) 90bhp Standard Eight, the larger engine continuing to power the Custom and Deluxe Eights. The Standard Eight was built in alternative wheelbase lengths of 126.5" (626) and 133.5" (633) with three body styles available of the former and seven on the latter. Prices ranged from $2,285 to $2,785.

Also new was the base-model 319.2ci (5.2-litre) 90bhp Standard Eight, the larger engine continuing to power the Custom and Deluxe Eights. The Standard Eight was built in alternative wheelbase lengths of 126.5" (626) and 133.5" (633) with three body styles available of the former and seven on the latter. Prices ranged from $2,285 to $2,785.

Photo credit: Simon Clay

Comme le confirme la plaque d'identité de la voiture, la Packard fut livrée par le concessionnaire de la marque à Chicago et l'on sait que le père de Charles H. Brown en était le premier propriétaire. Il en prit donc livraison le 14 septembre de cette année-là. À en juger par l'aspect de la voiture aujourd'hui, il apparaît qu'elle n'a jamais été restaurée et que la peinture qu'elle arbore est d'origine. Le noir associé au rouge qui souligne la moulure centrale était une harmonie populaire à l'époque, et sur cette voiture-ci le rouge est repris sur les roues, formant une agréable combinaison. La roue de secours unique montée à l'arrière évite de gâcher le profil de la voiture et la ligne fluide laisse admirer sans rupture du radiateur à l'arrière, une esthétique admirable. Les accessoires incluent des phares C. M. Hall et un phare de recherche monté sur le pare-brise, tandis que le tableau de bord offre un jeu d'instruments très complet.

La voiture porte une plaque américaine de 1952, ce qui semble indiquer que ce fut sa dernière immatriculation d'usage, alors que des écussons de l'Antique Automobile Club of America et du Sports Car Club of America ornent la plaque d'immatriculation avant, confirmant son apparition à des réunions de club, il y a bien longtemps. On pense qu'elle a été importée au Royaume-Uni pour rejoindre la collection de Charles H. Brown au début des années 1990.

Compte tenu de l'attraction de ce type de carrosserie par rapport à des conduites intérieures ou des voitures plus statutaires, les phaëtons sont souvent l'objet d'échanges et il est rare d'en trouver un dans sa configuration originale. Si vous y ajoutez le propriétaire unique et l'état d'origine exceptionnel cela en fait un exemplaire absolument remarquable, qui sera sûrement accueilli avec plaisir dans la catégorie ' état d'origine ' dans le monde entier.

Remarque : Bien que M. Brown ait expédié la voiture au Royaume-Uni en 1990 à titre privé, il n'y a pas de preuve qu'elle ait été enregistrée pour circuler en Europe, démarche qui devra être fait par l'acheteur, Bonhams pouvant fournir une assistance si nécessaire.
€40,000 - 50,000

As confirmed by the car's identity plate, the Packard was originally supplied through the Chicago distributor for the brand and it is understood that Charles H. Brown's father was the original owner. If so, he took delivery on 14th September that year. To judge from the car's condition today, it appears that the Packard was never restored and that the paint scheme that it sports was the original. The black with red accents highlighted the central body moulding and was a popular choice in its day, on this particular car the red is continued onto the wheels, making for an attractive combination. A single rear mounted spare ensures that the handsome profile of the car and swage line is fully visible without distractions from radiator through to the tail, a particularly pleasing aesthetic. Accessories include C.M. Hall headlamps, and a windscreen mounted spotlamp, while dashboard retains its full complement of instruments.

The car wears a U.S. historic automobile plate from 1952, suggesting that this was the last time that it was in regular use, while Antique Automobile Club of America and Sports Car Club of America 'toppers' adorn the front license plate and allude to it being used in some car club events, albeit a long time ago. It is believed to have been brought to the U.K. to share the stable of Charles H. Brown in the early 1990s.

Owing to the desirability of this body style over closed or more formal cars, the Phaetons are frequently the subject of a body switch, so it is rare to find one in its original configuration. If you then take the single ownership and the unspoilt condition into consideration, this adds up to a quite remarkable example, which would surely be a welcome sight in preservation classes around the world.

Footnote: Although shipped to the U.K. as a personal import, there is no evidence that it was ever re-registered for the British or European roads, which will need to be accomplished by the buyer, Bonhams can assist with this aspect if necessary.

532
Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Tourer 1921
Carrosserie attribuée à E.G. Hayward de Wood Green

Châssis n° 34 AG
Moteur n° O294

Photo credit: Simon Clay

Bien que la 40/50 HP aurait en n'importe quelle circonstance reçu son surnom de ' meilleure voiture du monde ' (utilisée en fait pour la première fois par la Pall Mall Gazette, en novembre 1911), la décision de Rolls-Royce d'abandonner tous ses autres modèles ne fit qu'attirer encore plus l'attention sur celle qui allait être connue sous le nom de Silver Ghost.

Le cœur de la Silver Ghost était son magnifique moteur, un six cylindres en ligne à soupapes latérale avec vilebrequin à sept paliers, lubrifié sous pression, de 7,036 cm3 (plus tard 7,428 cm3). Un solide châssis de cornières en U et croisillons en tube reposait sur des ressorts semis-elliptiques à l'avant et des ressorts à lames à l'arrière, rapidement modifiés par la suite. La transmission fut elle aussi rapidement changée, une boîte à trois vitesses avec une troisième en prise directe remplaçant la quatre rapports avec overdrive d'origine en 1909. Au cours des vingt années de production, il y eut de multiples autres modifications sur le modèle, l'une des plus importantes étant l'adoption d'un freinage assisté par servo aux quatre roues vers la fin de 1923. La Silver Ghost resta en production en Angleterre jusqu'en 1925, 6,173 exemplaires étant construits dans les usines de Derby et Manchester, et jusqu'en 1926 à l'usine Rolls-Royce de Springfield aux États-Unis où 1,703 unités supplémentaires furent construites, la plus longue durée de production pour n'importe quel modèle de la firme.

L'un des avantages de la firme Rolls-Royce tient à ce que la marque a tenu elle-même un registre détaillé des voitures construites et entretenues par elle ainsi que l'histoire de chacune d'elle. Le magnifique travail du Rolls-Royce Enthusiasts Club permet de maintenir ces fiches à jour, ainsi que le travail de nombreux autres passionnés qui recherche activement des traces de chaque modèle, facilitant l'identification de n'importe quelle Rolls-Royce particulière.

Although the 40/50hp model would in any event have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet (actually first used by the Pall Mall Gazette in November 1911), Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'.

The heart of the Silver Ghost was its magnificent engine, a 7,036cc (later 7,428cc) sidevalve six equipped with seven-bearing crankshaft and pressure lubrication. A sturdy chassis comprised of channel-section side members and tubular cross members was suspended on semi-elliptic springs at the front and a 'platform' leaf spring arrangement at the rear, though the latter soon came in for revision. The transmission too was soon changed, a three-speed gearbox with direct-drive top gear replacing the original four-speed/overdrive top unit in 1909. In the course of its 20-year production life there would be countless other improvements to the car, one of the most important being the adoption of servo-assisted four-wheel brakes towards the end of 1923. The Silver Ghost remained in production in England until 1925, 6,173 being completed at the Manchester and Derby factories, and until 1926 at Rolls-Royce's Springfield plant in the USA where a further 1,703 were made, the longest production run of any model from this celebrated company.

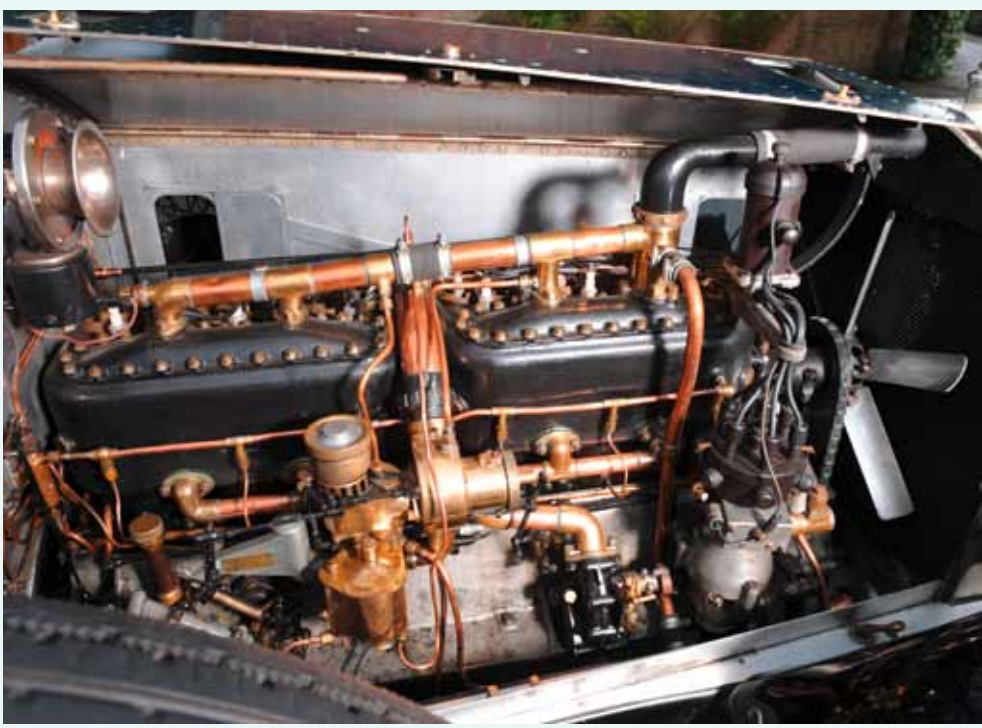
One of the wonderful benefits of the Rolls-Royce brand is that the company itself kept thoroughly detailed records of the cars as they built and maintained them as well as later ownership histories. The admirable work that the Rolls-Royce Enthusiasts Club carries out in maintaining these records, together with work by a number of other individuals who actively research and retrace histories of these cars for the most part makes it relatively easy to trace the history of a particular Rolls-Royce.

C'est ainsi que l'on sait que 34 AG fut construite au moment où la firme commençait son histoire américaine et où elle vendait déjà un certain nombre de voitures aux États-Unis par le biais de son agence de New York. La voiture précédente, 33 AG, fut vendue en Amérique et il apparaît que cela aurait également dû être le cas pour 34 AG, le mot America ayant été rayé sur sa fiche de construction où l'on peut lire à la place que la voiture fut envoyé chez Hooper & Co. où elle fut livrée le 21 septembre 1921. D'autres notes confirment qu'une carrosserie de limousine fut réalisée et qu'elle fut vendue neuve à Frederick Till de Lynton House, Newland Park à Hull, au Royaume-Uni. Une autre note stipule que le propriétaire suivant aurait pu être le fameux écrivain Rudyard Kipling, mais les experts pensent aujourd'hui qu'il s'agit d'une erreur, Kipling ayant pris livraison d'une autre Silver Ghost en juin de cette même année et ne possédant, selon ce que l'on sait, jamais qu'une voiture à la fois. De façon assez inhabituelle pour Rolls-Royce, il existe deux autres bons de commandes complets, l'un de mars 1925 et l'autre de février 1936, quand la marque vendit à nouveau elle-même la voiture. Les deux fois, la voiture est décrite comme un landaulet, laissant penser que Hooper avait choisi d'habiller ainsi la voiture, plutôt qu'en limousine. On pense qu'elle fut revendue d'abord à Alistair Reed de Brinscall, Lancashire, qui l'échangea contre une des premières Rolls-Royce, un landaulet Cockshoot châssis n° 765. Onze ans plus tard, M. Reid échangea 34AG et une Phantom I châssis 100MC, respectivement pour 50 £ et 150 £, représentant une partie de l'achat d'une Phantom II châssis 102MY.

À ce moment, 34AG est enregistrée comme ' voiture complète vendue en l'état, le tout en état d'occasion, pour la somme de 15 £ '. En quinze ans, elle avait donc perdu 1,622 £ ! L'acheteur était George Newman au 369 Euston Road, NW1 à Londres. Ce calendrier correspond parfaitement avec les notes remises à M. Brown pour l'historique de la voiture par Wayne Kennerley de Tolworth dans le Surrey, qui retraçait l'histoire des Rolls-Royce et Bentley détenues en Afrique. Il note que la voiture reçut sa seconde

In this case, 34 AG was built at a time when the company was in the incubation of its American business, and was selling a number of cars through its New York Agency. The car immediately preceding it, 33AG was sold to America, and it appears that this was the original intention for this car too, although 'AMERICA' is then crossed out on its build card and in its place a note records that the car was sent to Hooper & Co. being dispatched to them on 21st September 1921. Other notes confirm Limousine coachwork was to be fitted, and point to it being sold as new to Frederick Till of Lynton House, Newland Park in Hull, UK. There is a note of the next owner being the famed author Rudyard Kipling on the Rolls-Royce ownership records, but authorities now believe this to be erroneous, as Mr. Kipling had taken delivery of another Silver Ghost in June that year, and was apparently known for only having had one car at a time. Unusually for Rolls-Royce, there are two secondary full order sheets from March 1925 and February 1936, when the company sold the car again themselves. In both instances, the car is actually recorded as a 'Landaulet', suggesting that Hooper had actually chosen to body the car in this fashion, rather than as a Limousine. It is thought that it was therefore resold first to Alistair Reid of Brinscall, Lancashire, who traded in a very early car, chassis 765 a Cockshoot Landaulet against its purchase. 11 years later Mr. Reid traded 34AG and Phantom 1, chassis 100MC in part payment for Phantom II chassis 102 MY, being allowed £50 and £150 for each respectively.

At this point, 34AG is noted as 'Complete car sold as it stands, the whole in second hand condition for the sum of £15. In 15 years its depreciation had been a £1,622! The buyer was George Newman of 369 Euston Road, NW1 in London. This timing ties in perfectly with notes sent to Mr. Brown regarding the history of the car from Wayne Kennerley of Tolworth in Surrey, who was at that time compiling histories of Rolls-Royce and Bentleys that were owned in Africa. He notes the



carrosserie en 1936, d'une Silver Ghost de 1914, installée par ' Haywood fitters ', qui pourrait bien être E.G. Hayward de Wood Green et que la carrosserie serait donc celle d'aujourd'hui. Une autre voiture découverte, également carrossée par E.G. Hayward, encore en existence aujourd'hui présente en effet de nombreux traits communs avec celle-ci. Une attention détaillée permet de se rendre compte qu'il s'agit bien d'une carrosserie des années 1910 ou de la période vintage, tant dans la qualité de sa construction et dans sa forme que dans le gabarit de sa structure ou dans sa conception bien particulière.

On ne sait pas où 34AG passa les années de la guerre et celles qui suivirent. On la retrouve ensuite dans une série de transactions entre concessionnaires au Royaume-Uni à la fin des années 1970, avant qu'elle ne quitte l'Angleterre pour devenir la propriété de G.M. Stewart en Afrique du Sud, en 1984. Elle revint au Royaume-Uni en 1991 aux mains de Jack Hornsby, M. Brown devenant son propriétaire suivant en 1997.

Aux mains de M. Brown, l'entretien mécanique de la Silver Ghost fut confié au mécanicien renommé Ted Overton qui l'a entretenu régulièrement. L'aspect cosmétique de la voiture est celui d'une voiture bien fatiguée, mais bien entretenu, l'intérieur est un peu passé, mais pas usé, le compartiment moteur est propre mais pas immaculé et la voiture peut être parfaitement décrite comme une voiture d'usage de bonne qualité.

Dans une collection qui comprend de nombreux modèles emblématiques, il est juste de dire qu'aucune n'eut une carrière à succès aussi longue que celle de Rolls-Royce et que ce modèle en particulier. Cette année marquera le centenaire de l'un des plus grands succès de la Silver Ghost, l'Alpine Rally, le meilleur prétexte d'achat pour ce modèle légendaire.
€150,000 - 200,000
Sans Réserve

car to have received its 'second body, off a 1914 Silver Ghost fitted in 1936' by 'Haywood fitters', it seems likely that this is a reference to E.G. Hayward of Wood Green and that the body was the same one that it still wears to this day. Another open touring body by E.G. Hayward survives to this day and has many common features to the coachwork on this car. Close inspection of the car today tallies with the idea that this is indeed a period teens or vintage period body, it is build is consistent with a quality coachbuilder both in terms of its shape, the gauge of the structure and its individual design.

It is not known where 34AG was located during the war years or indeed for some time after this. Its next known transactions are with a series of U.K. dealers in the late 1970s, before it left British shores, to become the property of G.M. Stewart of South Africa in 1984. Returning to the UK in 1991 and into the hands of Jack Hornsby, Mr. Brown became its next owner in 1997.

In Mr. Brown's ownership renowned mechanic Ted Overton was entrusted to maintain the Silver Ghost, and it appears to have seen regular use. The car's cosmetic condition is that of a well worn but looked after car, the interior showing some colour loss, but not age, the engine bay being tidy but not immaculate and best summed up as a good 'driver' quality car.

In a collection that features a number of icons of design, it is fair to say that none achieved the longevity of success that was associated with the Rolls brand and this model in particular. This year will mark the centenary of one of the greatest successes for the Silver Ghost, on the Alpine Rally, there can be no better inspiration to purchase one of these legendary cars.

533

Ex-Dr Gérald Rolph

Autrefois exposée au Briggs Cunningham Auto Museum

Renault six cylindres torpédo double phaëton 1927 Carrosserie attribuée à Kellner

Châssis n° 116
Moteur n° 93A

Fondée par Louis Renault avec ses frères Marcel et Fernand en 1898, la compagnie qui allait devenir le premier constructeur français commença assez humblement avec un prototype à moteur De Dion de 1 ¾ ch, dont l'essieu arrière suspendu allait rapidement être repris par de nombreux autres constructeurs. La production prit rapidement une dimension industrielle à l'usine de Billancourt, la demande étant stimulée par les performances des voitures Renault dans les grandes courses de ville à ville si populaires en France à la fin du XIXe siècle.

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¾hp De Dion-engined prototype, the sprung rear axle of which would soon be copied by many contemporaries. Production at the Billancourt factory was soon under way on a large scale, demand for its products being enhanced by the performance of Renault cars in the great inter-city races so popular in France at the turn of the 19th Century.

Photo credit: Tom Wood

Dès le départ, la mécanique des Renault afficha une grande qualité et l'arrivée de modèle multicyclindres établit définitivement la maque. À partir de 1904, Renault construisait ses propres moteurs – des quatre cylindres de grosse cylindrée au début, suivis par le bicylindre de l'AX – et présentait son premier six cylindres en 1908, malgré le peu d'intérêt de Louis Renault pour ces mécaniques complexes. Renault fabriqua des camions, des tanks et des moteurs aéronautiques pendant la Grande Guerre et ce n'est qu'au Salon de Paris de 1919 que Renault exposa un nouveau modèle d'automobile de tourisme.

Durant les années 1920, la marque offrit toute une gamme de produits couronnée par de luxueux modèles six cylindres dont cette voiture est un parfait exemple. On trouvait trois modèles, l'énorme 40 CV, une 18/24 CV et une 15 CV. Renault disait de son très raffiné six cylindres qu'il était exempt de vibrations et chaque modèle bénéficiait de freins assistés par servo aux quatre roues, les transmissions étant présentées comme ' simples, mais robustes '. Dans les publicités d'époque en France, elles étaient qualifiées de ' six cylindres de luxe ' et, jouant sur l'antécédents aéronautiques, on rappelait aux clients que:

' Depuis l'origine du moteur d'aviation, Renault s'est consacré aux fabrications de haute précision '.

Bien sûr le marché du luxe débordait largement les frontières du continent et en Amérique, des publicités dans le magazine New Yorker présentaient la Renault de luxe comme ' Une automobile française qui reprend dans sa technicité un brillant héritage artistique et culturel – expression de la civilisation française du XXe siècle. '

From the outset Renault engineering was of the highest quality and the arrival of multi-cylinder models really put the company on the map. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication. Renault built tanks, trucks and aero engines during The Great War and it was not until the 1919 Paris Salon that the firm exhibited its first new passenger cars.

Through the 1920s, the company offered a range of products, topped by its luxury six cylinder models of which this is an example. There were three models offered, the massive 40 CV, an 18/24CV, and a 15CV. The refined six cylinder engine was said by Renault to be without any vibration, all models benefited from servo-assisted four wheel brakes and the transmissions were described as 'simple, but robust'. In contemporary advertising here in France, they were marketed as 'Les 6 cylindres de luxe' – and playing strongly on the quality of their aviation origins, they reminded customers that 'since the beginnings of their aviation engines they were dedicated to high precision engineering.'

- for French translator the original is – "Depuis l'origine du moteur d'avaition. Renault s'est consacre aux fabrications de haute precision".

Naturally the market for luxury cars reached beyond the continent and in America, advertising in The New Yorker magazine, the luxury Renault was marketed as 'A French Car that interprets in mechanical terms, a brilliant heritage of art and culture – A Twentieth Century expression of the French Civilisation'.

Le fameux capot ' alligator ' Renault qui remontait aux origines de la marque ne fut jamais mieux approprié que pendant la vogue Art-déco du milieu des années 1920. Il était à la fois d'avant-garde, intrinsèquement aérodynamique et tout à fait original. À cette époque, le radiateur d'auvent pouvait être intégré dans les volumes de la voiture et permettait aux carrossiers de réaliser des lignes d'une grande pureté, le seul indice de la présence du radiateur étant les jalousies sur les côtés du compartiment moteur. Dans ce cas particulier, le mariage de la mécanique et de la technique est parfaitement réussi et marquant. Comme le disait la publicité Renault, la voiture semblait en mouvement, même à l'arrêt ou semblait sortir de la page.

Il semblerait que la voiture soit de 1927, de toute façon après 1925, puisque c'est à cette date que la marque adopta le losange comme emblème à l'avant des voitures. Elle fut achetée par Charles H. Brown en 1997 et son dossier historique remonte à l'immédiat après-guerre, lorsqu'elle appartenait à la commune d'Izeaux, dans le sud de la France, en 1951. Elle passa ensuite aux mains de Jacques Vincent de Vidauban, auquel le Dr Gérald Rolph, grand aficionado de l'automobile, l'acheta en 1969. Rolph l'envoya par bateau à son domicile de Fort Worth aux États-Unis où elle resta jusqu'en 1997. Elle figura en couverture du numéro de mai/juin 1974 d'Antique Automobile Magazine et fut exposée au Briggs Cunningham Museum de Costa Mesa, en Californie, pendant quelle était en sa possession. À un certain moment, sa carrosserie ayant été de longue date attribuée à Kellner, on lui appliqua la plaque de carrossier qu'elle porte aujourd'hui et, alors qu'elle était d'un bleu de France léger, fut repeinte en gris. La voiture fut vendue à Charles H. Brown par Robert Pass.

Renault's distinctive 'coal scuttle' bonnet design, which was present from the very earliest days of the company's production, never looked more in vogue that in the Art Deco time of the 'Roaring Twenties'. It was at once avant garde, aerodynamic by definition and completely individual. By this stage, the scuttle mounted radiator was able to be blended into the overall styling of the car and allowed an almost exclusive purity of line for coachbuilders, its only tell tale being louvres on the side of the body. In this particular case, the marriage of car and coachwork is very successful and incredibly striking. Rather like the contemporary Renault advertisements, the car has the sensation of being on the move standing still, or literally leaping off the page.

The car is thought to date from 1927, it is certainly later than 1925 as that was the year that the company adopted the diamond shaped badge for the front of their cars. It was acquired by Charles H. Brown in 1997 and correspondence on file establishes its history going back to the immediate post war period, when it is understood to have belonged to the Commune d'Izeaux in southern France in 1951. The car later passed to Jacques Vincent of Vidauban, from whom it was purchased by noted car aficionado Dr. Gerald Rolph in 1969. It was subsequently shipped by Rolph to his Ft. Worth home, and remained in the U.S.A. until 1997. During the Rolph ownership the car was featured on the cover of the May/June 1974 issue of Antique Automobile Magazine, and later was exhibited in the Briggs Cunningham Museum in Costa Mesa, California. At some point in this era, the car having long been thought to have been bodied by Kellner received the coachbuilder plates that it wears to this day, and was repainted from a light French blue to the current grey. The car was sold by Robert Pass to Charles H. Brown.

The Renault as found, leaving France, late 1960s

On peut facilement comprendre que Charles Brown, architecte de profession, ait été séduit par la voiture, par ses lignes imposantes, comme par la qualité des détails qui abondent dans la voiture. Le losange fièrement apposé sur le capot est repris à divers emplacements sur la voiture, jusque sur les charnières de portes intérieures aux formes complexes. Une fois assis à la place du conducteur, on est entouré de lourdes plaques de plancher en fonte d'aluminium et par diverses manettes, le frein à main rappelant un manche à balai d'avion, et dans les moindres détails de construction, la qualité saute aux yeux. Sous le capot, on trouve l'imposant six cylindres qui est un plaisir pour les yeux et s'allonge jusqu'à l'auvent d'habitacle. L'aspect visuel est complété par les gros phares Marchal Bullseye et les deux roues de secours montées sur le côté, le tout donnant une voiture particulièrement impressionnante.

Après que la voiture a été achetée par M. Brown, elle a été confiée à Alan Hancock au Royaume-Uni pour qu'il la remette en marche pour circuler et elle a depuis été entretenue pour pouvoir reprendre la route avec un MoT valable jusqu'en 2011. La voiture fut peu utilisée par M. Brown, mais elle fut exposée par lui en 1999 au concours d'élégance Louis Vuitton-Automobiles Classiques à Bagatelle, à Paris. Remarquable pièce de design Art-déco, témoin de la qualité d'un constructeur et d'un carrossier, cette Renault magnifique provoquera à coup sûr un attroupement partout où elle passera.
€120,000 - 160,000

It is easy to see how Charles Brown was attracted to the car, an architect by profession he would certainly have appreciated its imposing lines as well as the finer details which are found throughout the car. The bodywork is a tour de force with dual cowls, vee screens front and rear and wood decking tapering from ahead of the front screen to the back of the car. The diamond of the Renault badge so proudly presented on its bonnet is continued in various places on the car, even down to the intricate internal door hinges. Once seated in the driving compartment, one is surrounded by heavy aluminium cast floor board coverings and precise controls, the handbrake lever resembling an aircraft control, in every aspect the quality of build is self evident. Beneath the huge bonnet, is the imposing 6 cylinder engine, which is itself a joy to the eye and stretches back to the bulkhead. The visual presentation is completed with huge Marchal Bullseye Headlamps, and twin side mounted spares, all in all it is a most impressive automobile.

After Mr. Brown acquired the car, it was entrusted to Alan Hancock in the U.K. to re-commission and put it back into roadworthy order and it has remained ready for road use being MoT'd until 2011. The Renault was used infrequently by Mr. Brown, but was shown on occasion and in 1999 it was exhibited by him at the Louis Vuitton Classic at The Bagatelle here in Paris. A stunning piece of Art Deco design, and a fine pairing of both quality car manufacturer and coachbuilder, this exquisite Renault is certain to make an impression wherever it is seen.

534
Bentley 8 Litre Sports Tourer 1931
Carrosserie James Pearce, dans le style de Vanden Plas

Châssis n° YX 5109

Seulement cent exemplaires du modèle 8-Litre avaient été construits quand la faillite mit un terme à la société Bentley originelle, mais si elle avait eu les moyens financiers nécessaires, l'histoire aurait été bien différente. Le prix du châssis de la Bentley, à 1,850 £, était en concurrence directe avec celui de la Rolls-Royce Phantom II, il offrait de bien meilleures performances et la presse spécialisée de l'époque ne tarissait pas d'éloge sur la 8-Litre. Elle avait fait ses débuts au Salon de Londres 1930 et était la voiture de plus forte cylindrée construite au Royaume-Uni à l'époque et sûrement la plus rapide. La publicité Bentley annonçait plus 100 miles à l'heure (160 km/h) sans bruit, et les essais confirmaient ces affirmations, la 8-Litre ne dépassant pas la tonne, même habillée d'une carrosserie traditionnelle. Comme l'avait un jour déclaré W.O. Bentley : ' Mon idée était de construire une voiture d'une tonne roulant à 100 miles à l'heure et je crois que nous avons réussi. '

Only 100 examples of the 8-Litre model had been produced before bankruptcy overtook the original Bentley company, but had they been in a stronger financial position it might well have been a different story. The chassis price of the 8-Litre Bentley at £1,850 was in direct competition with the Rolls-Royce Phantom II, allied with better performance, and the contemporary motoring press was lavish with its praise for the 8-Litre model. The latter had debuted at the 1930 London Motor Show and was the largest-engined car made in the UK at that time and arguably the fastest. Bentley's advertising claimed 100mph without noise and tests bore out that claim, the 8-Litre being fully capable of the ton even when burdened with weighty formal coachwork. As W. O. Bentley once said: I have wanted to produce a dead silent 100mph car, and now I think we have done it.

La 8-Litre représente un grand pas en avant dans la conception des Bentley de l'époque, combinant les acquis techniques de la 6 ½-Litre avec les dernières avancées technologiques. Plutôt que de chercher à tirer plus de puissance du moteur 6 ½-Litre, W.O. Bentley avait suivi sa méthode préférée pour trouver plus de puissance en augmentant simplement la cylindrée par réalésage de 100 à 110 mm. Le moteur de la 8-Litre utilisait la technique habituelle de Bentley, mais sa boîte de vitesses, baptisée F-Type, était radicalement différente des précédentes, sa refonte ayant été dictée par l'énorme augmentation du couple et de la puissance qu'elle devait encaisser, tout autant que par la recherche d'un fonctionnement silencieux.

Le solide châssis était lui aussi entièrement nouveau, du type à double courbure qui permettait de réduire la hauteur totale et d'abaisser le centre de gravité, imposant l'usage de trains hypoïdes sur l'essieu l'arrière. Sept traverses tubulaires donnait une plus grande rigidité et une moindre flexibilité que précédemment au châssis, proposé en deux empattements de 12 et 13 pieds (3, 65 m et 3, 95 m). Les suspensions avaient été améliorées avec des ressorts plus longs, dépassant à l'arrière, associés à des amortisseurs Bentley & Draper, censés améliorer le confort et la stabilité, deux qualités essentielles quand on conçoit un véhicule lourd et encombrant capable de dépasser les 100 miles à l'heure. La direction et les freins de la 8-Litre avaient également fait l'objet de nombreuses améliorations.

' L'expression ultime du tourisme ' titrait Autocar dans son numéro de décembre 1930, après avoir réalisé une vitesse maximale de 162, 73 km/h sur le demi-mile dans la berline 8-Litre personnelle de W.O. Bentley. Entre 1930 et 1939, le premier magazine automobile anglais ne dépassa ce chiffre qu'à deux reprises, avec une Alfa Romeo 8C 2300. La 8-Litre devait rester la plus rapide des Bentley de série jusqu'à l'arrivée de la Continental R-Type en 1953.

The 8-Litre represents an evolutionary step in the development of the vintage Bentley, combining proven features of the 6½-Litre model with the latest engineering advances. Rather than trying to extract more power from the existing 6½-Litre engine, W O Bentley followed his long-preferred method of improving performance and simply enlarged it, increasing the bore size from 100 to 110mm. Although the 8-Litre's engine followed conventional Bentley practice, its gearbox - designated F-type - was radically different from its predecessors, the redesign having been necessitated by the greatly increased power and torque it was required to transmit, as well as the quest for silence.

The massive chassis frame likewise was entirely new, being of the double drop design that enabled overall height to be reduced and the centre of gravity lowered, these aims also dictating the use of a hypoid-bevel rear axle. Seven tubular cross members resulted in a much stronger and less flexible frame than hitherto, which was available in a choice of wheelbases: 12 or 13ft. Revised suspension incorporating longer road springs, out-rigged at the rear, together with Bentley & Draper shock absorbers made for increased smoothness and stability, both vital considerations when designing a large and weighty vehicle capable of three-figure speeds. The 8-Litre's steering and braking systems also featured numerous detail improvements.

'Motoring in its very highest form', eulogised The Autocar in December 1930, having recorded a top speed of 101.12mph in W O Bentley's own saloon-bodied 8-Litre over the half-mile. Between 1930 and 1939, Britain's foremost motoring magazine bettered that figure only once, while testing an Alfa Romeo 8C 2300. The 8-Litre was destined to remain the fastest production Bentley until the R-Type Continental's arrival in 1953.

Cette 8-Litre fut vendue neuve par la fameuse agence londonnienne Jack Barclay Ltd, carrossée en coupé de ville. Compte tenu de sa date d'achat par le premier propriétaire, G. Henscher, à la mi-1932, il se pourrait que la voiture ait été utilisée comme véhicule de démonstration par l'agence Barclay. Dans son livre sur le modèle, Michael Hay souligne que la voiture avait déjà 3,800 km au compteur lorsqu'elle fut achetée comme ' seconde main ' par Hensher et qu'elle avait reçu de nouvelles vitres et avait subi une révision générale de la carrosserie chez Fresstone & Webb avant sa livraison. La voiture fut entretenue par l'usine jusqu'à la veille de la seconde guerre.

L'historique de ses propriétaires successifs est assez limpide. La voiture a appartenu à Joseph Perry de Birmingham juste avant la guerre, puis elle fut achetée par le colonel Walton en 1947, date à partir de laquelle on sait qu'elle séjourna un temps en Écosse. En 1962, la voiture était aux mains d'un certain Willy P. Dale et fut plus tard vendue par Dan Margulies à Barry Eastick

YX 5109 a été restaurée dans les années 1970 par Hoffman and Mountford et rhabillée dans le style des premières 4 ½ et Speed Six à carrosserie tourisme de la société en matière de toile, un style qu'on sait n'avoir été utilisé que sur une seule 8-Litre. Le goût de James Pearce pour les belles carrosseries est indéniable et la carrosserie de cette voiture est extrêmement bien dessinée. Bien qu'elle repose sur son empattement d'origine de 3, 95 m, la longueur de la voiture est gommée par des proportions particulièrement agréables. Le processus a pris deux ans, de 1974 à 1976, et a coûté 29,000 £ à une époque ou l'heure de travail était facturée 3 £. Une fois finie elle fut exposée au meeting du Bentley

As new, this particular 8 Litre was supplied from London's famed agency of Jack Barclay Ltd. with formal Sedanca de Ville Coachwork. Given the timing of its purchase by the first recorded owner G. Henscher as mid-1932, it seems likely that perhaps the car was used by Barclay staff as a demonstrator. Michael Hay's book on the model notes that prior to acquisition by Henscher the car had already covered more than 2,400 miles and that when sold it was sold as 'second-hand' and was to receive new glass, and a full structural service of the bodywork by Freestone and Webb, prior to its delivery. The car continued to be maintained by the factory until just before the war.

Its known ownership history is relatively uncomplicated, the car being the property of Joseph Perry of Birmingham just before the war and remaining with him until 1947 when acquired by Col. Walton in 1947, at which point it is known to have spent some time in Scotland. In 1962 the car was the property of a Willy P. Dale and later traded through Dan Margulies to Barry Eastick.

YX 5109 was restored in the 1970s by Hoffman and Mountford, at which point it was rebodied in the guise of the earlier 4½ and Speed Six Le Mans fabric touring bodies, a style which was famously only fitted to one 8 Litre car. James Pearce's eye for a good looking sports tourer was arguably second to none and the bodywork fitted to this car is extremely well designed, in that despite retaining its original 13 ft chassis, the length of the car is hidden in its good proportions. The entire process is understood to have taken 2 years from 1974 to 1976 and cost some £29,000 back in the days when labour was a mere £3 per hour! On its completion it was shown at the Bentley Drivers Club Dorchester House meet in 1978 and later at the Kensington Gardens meet, in the 1980s. Shortly after this the car passed into the American ownership of Bill Chadwick of Dallas, Texas and is known to have been shown at the RROC Regional Meet in Salado, Texas in 1986.

Drivers Club à Dorchester House en 1978 puis, plus tard, à une rencontre de Kensington Gardens dans les années 1980. Peu de temps après, elle passa aux mains d'un Américain, Bill Chadwick de Dallas, au Texas, et fut montré lors d'une rencontre du Rolls-Royce Owners Club régional à Salado, au Texas, en 1986.
En 1988, la voiture a été confiée à Elmdown Engineering pour la réfection totale de son moteur avec de nouveaux coussinets de paliers, un vilebrequin et des bielles Phoenix, et un filtre à huile.

Plus tard, un overdrive Laycock fut installé pour donner encore plus de souplesse et de confort à grande vitesse.

La 8 Litre fut acquise par Charles H. Brown lors d'une vente aux enchères en 1995. Elle est restée sur son domaine au Royaume-Uni depuis cette date, enregistrant un faible kilométrage au cours des dernières dix-huit années avec un entretien régulier et notamment une révision complète chez Elmdown, il y a une dizaine d'années. Compte tenu de son aspect extérieur, on a du mal à imaginer que sa restauration et sa transformation remontent à 35 ans, vu son très bon état.

Récemment remise en condition de reprendre la route, il s'agit indéniablement d'une élégante berline sportive et elle représente une opportunité inespérée d'apprécier les qualités et les performances de la légendaire 8-Litre. Après les longues randonnées à son volant, elle serait également la bienvenue au sein du Bentley Driver's Club du Royaume-Uni et du Rolls-Royce Owners Club aux Etats-Unis.
€500,000 - 650,000

In 1988 the 8 Litre was sent to Elmdown Engineering and received a full engine rebuild with new shell bearings, a Phoenix crankshaft and rods and full flow oil filter were fitted.

Later, a Laycock heavy duty overdrive was also fitted, to enable even more effortless cruising at high speeds.

The 8 Litre was acquired by Charles H. Brown at public auction in 1995. It resided in his coachhouse in the UK ever since, recording modest mileage in the last 18 years and being well maintained, including a thorough service by Elmdown approximately 10 years ago. Given the cosmetic condition of the car it is somewhat difficult to believe that its transformation and restoration was completed nearly 35 years ago, as the car still presents extremely well.

Recently re-commissioned for the road, this is an undeniably handsome sports tourer and a represents a fabulous way to appreciate the 8 Litre's legendary performance. Beyond sheer long distance touring, it would of course be welcomed back in to the fold by the Bentley Driver's Club in the U.K. and Rolls-Royce Owners Club in the U.S.

Photo credit: Tom Wood

535

La vedette du film "Out of Africa"

American Moth Corporation DH.60GMW Gipsy Moth Biplan biplace de tourisme 1929

Registration no. Immatriculation au Royaume-Uni 'G-AAMY'
Numéro Constructeur '86'

Rares sont les séquences des grandes productions cinématographiques qui ont su transmettre toute la poésie du vol plus intensément que celles où évolue ce De Havilland Gipsy Moth qui a si bien marqué le magnifique film de 1985 du grand réalisateur Sidney Pollack, Out of Africa. Tiré de l'ouvrage éponyme (en français la Ferme africaine) écrit par ' Isak Dinesen ', pseudonyme de l'auteure danoise Karen Blixen et publié pour la première fois en 1937, le film reçut sept ' Oscar ' parmi un total de vingt-huit récompenses internationales.

Naturellement, le De Havilland Gipsy Moth si bien dessiné est en soi insurpassable quant au charme et aux qualités esthétiques qui le rendent si séduisant . C'est en effet une des créations le plus réussies du légendaire Geoffrey de Havilland qui a tant contribué à mettre la pratique de l'aviation privée à la portée de passionnés disposant de moyens relativement modestes.

Few great movie film sequences have ever captured the sheer romance of flying more evocatively than those featuring this very De Havilland Gipsy Moth which so characterise renowned Director Sidney Pollack's wonderful 1985 title, '*Out of Africa*'. Based upon the eponymous book, first published in 1937 by authoress 'Isak Dinesen' – the pseudonym of the Danish prime character, Karen Blixen – the movie took seven Academy Award 'Oscars' amongst its total of no fewer than 28 international accolades.

Of course, the gorgeously-proportioned De Havilland Gipsy Moth is itself unsurpassed as being so charismatic and aesthetically attractive. This was one of the most successful of all the legendary Geoffrey de Havilland's designs that did so much to bring private aviation within reach of the capable enthusiast with relatively modest means.

Photo credits: Universal City Studios LLLP

L'avion proposé ici – le ' G-AAMY ' - est celui-là même que son propriétaire à l'époque, Cliff Lovell, mit à la disposition de la production d'Out of Africa en 1985.

L'appareil est un De Havilland Gipsy Moth à structure métallique construit à l'origine par la Moth Aircraft Corporation of America en 1929. C'est un des premiers, sinon le premier, Moth américains venus au Royaume-Uni, qui vola quelque temps en Grande-Bretagne sous immatriculation américaine ' N585M ' avant de recevoir l'immatriculation britannique ' G-AAMY '.
Le film lui-même raconte l'histoire de la comtesse d'origine danoise Karen von Blixen (joué par Meryl Streep) et sa relation avec l'aventurier, chasseur et pilote de brousse anglais Denys Finch-Hatton (joué par Robert Redford). Cliff Lovel a totalement refait le moteur installé sur G-AAMY avant le tournage prévu dans une région d'Afrique de l'est.

L'appareil fut démonté et expédié en deux caisses à Francfort d'où il partit à bord d'un DC8 cargo allemand vers Nairobi. Là, vers la fin février 1985, le ' G-AAMY ' fut réassemblé et préparé en vue d'une séquence de vol mouvementée devant les caméras d'Universal. Pour éviter toute confusion avec l'avion identique utilisé dans les années 1930 par l'aviatrice britannique Amy Johnson, ' G-AAMY ' devint pour le film ' G-AAMT '. En réalité, le vrai Gipsy Moth de Denys Finch-Hatton était immatriculé ' G-ABAK ' à l'époque de sa liaison avec Karen Blixen en Afrique de l'est. Un avion élégant bien digne d'un couple élégant à l'époque ...

This individual machine now offered here – 'G-AAMY' – is the actual aircraft which contemporary owner Cliff Lovell made available to Universal Pictures for their production of '*Out of Africa*' during March, 1985.

The aircraft is a metal-framed De Havilland Gipsy Moth built originally by the Moth Aircraft Corporation of America in 1929. It was one of the first – if not the first – American Moth to be brought to the UK and it flew for a time in the UK whilst still on its US registration 'N585M'. It was subsequently British registered as 'G-AAMY' in May 1980 by Cliff Lovell as a tribute to Amy Johnson.

The movie itself told the story of Danish Countess Karen von Blixen (played by Meryl Streep) and her relationship with English adventurer and flyer Denys Finch-Hatton (portrayed by Robert Redford). Cliff Lovell completely overhauled the engine installed in 'G-AAMY' prior to the filming which was scheduled to take place on location in West Africa.

The aircraft was dismantled and shipped in two crates to Frankfurt, from where it was flown inside a German Cargo DC8 to Nairobi. There – towards the end of February, 1985 – 'G-AAMY' was reassembled and re-rigged ready for a hectic schedule of flying for Universal's cameras. It is worth noting that the real Denys Finch-Hatton's original Gipsy Moth had been registered 'G-ABAK' during the period of his genuine relationship in East Africa with Karen Blixen – a suitably elegant aircraft indeed for such an elegant contemporary couple…

Karen von Blixen (Meryl Streep) and Denys Finch-Hatton (Robert Redford) from a scene in *Out of Africa*

Les vols pour le tournage commencèrent au départ du Wilson Airport de Nairobi, le ' G-AAMY ' présenté ici étant piloté vers les sources chaudes du Kenya par Cliff Lovell lui-même et son collègue pilote d'origine danoise Jens Hassel. Les prises de vue furent réalisées au-dessus du Mont Kenya, des parcs nationaux du lac Naiwasha et des célèbres réserves Masai Mara et Ambrose Game.

En dépit des difficultés évidentes à mettre en œuvre un appareil ancien à partir de l'altitude du Wilson Airport - près de 3,000 m au-dessus du niveau de la mer - le producteur Terry Clegg et le réalisateur Sidney Pollack furent frappés par la qualité des images enregistrées par le cameraman aérien, Peter Allwork, installé dans un hélicoptère Jet Ranger.

La production une fois rassurée, le ' G-AAMY ' fut ensuite emmené vers le Serengeti Game Park en Tanzanie afin d'enregistrer des images aériennes de la migration annuelle des immenses troupeaux d'animaux sauvages. Le convoyage au départ de Nairobi demanda quatre escales intermédiaires qui fournirent d'autres séquences de ce délicieux ' Gipsy ' en vol devant le majestueux décor du Kilimandjaro. Les contrechamps montrant ce merveilleux avion frôlant les eaux du lac Manyari demeurent inoubliables.

Après cette série épique de vols spectaculaires dans le ciel de la Tanzanie, ' G-AAMY ' retourna à Nairobi pour redescendre cette fois au niveau de la mer et des plages de l'océan Indien à Ukunda pour le tournage des scènes dites de ' de charme '.

Flying for the movie commenced from Nairobi's Wilson Airport with 'G-AAMY' offered here being flown on the warm Kenyan thermals by Cliff Lovell himself and by Danish-born fellow pilot Jens Hassel. Shooting was conducted above the Mount Kenya and Lake Naivasha National Parks, and the world-famous Masai Mara and Ambrose Game Reserves.

Despite the obvious difficulties of operating an aircraft of this vintage from the altitude of Wilson Airport – 8,800 feet above seal level – both producer Terry Clegg and Director Sidney Pollack were thrilled with the quality of the images being recorded by aerial cameraman Peter Allwork, operating in an escorting Jet Ranger helicopter.

Thus encouraged, 'G-AAMY' was then taken to Tanzania's Serengeti Game Park in order to capture aerial shots above the annual migration of the gigantic wildebeeste herds. Ferry flying from Nairobi involved four intermediate landings, yielding further footage of this exquisite 'Gipsy' against the majestic backdrop of Mount Kilimanjaro. Mirror-image footage capturing this wonderful biplane flying low over the waters of Lake Manyari remains truly memorable.

After this epic series of spectacular flights in Tanzanian airspace, 'G-AAMY' returned to Nairobi, and subsequently swopped back down to sea level and the Indian Ocean beach at Ukunda for what were described as 'magic moment' shots.

After being shipped back to the UK, 'G-AAMY' was then re-erected within Shepperton Studios for close-up sequence shooting, before being again dismantled and returned to Walkeridge Farm to be re-covered before once more assuming her 'civilian' role. In all she had completed some 120 hours of filming for '*Out of Africa*'.

Photo credit: Joe Rimensberger LLLP

Ré-expédié au Royaume-Uni, le ' G-AAMY ' fut remonté dans les Shepperton Studios pour les prises en gros plan avant d'être encore démonté et renvoyé à Walkeridge Farm pour y être ré-entoilé avant de reprendre ses acitivités ' civiles '. Au total, il avait volé 120 heures pour le film Out of Africa.

Lorsque l'histoire des vols cinématographiques fut raconté par le spécialiste Ian Callier, il fit remarquer que le ' G-AAMY ' avait été piloté ' le plus souvent au-dessus de terrains où un atterrissage d'urgence était inenvisageable, hommage à la simplicité et à la fiabilité du Moth et de son moteur Gipsy ... '

L'avion fut racheté dans un état impeccable par son précédent propriétaire, le grand amateur de Moth Roger Fiennes (un des trois pilotes de Tiger Moth ayant relié Londres à Moscou) à la fin des années1980. Le ' G-AAMY ' fut alors acheté par l'actuel vendeur au début des années 1990 et aussi souvent utilisé que méticuleusement entretenu.

La société De Havilland commença à produire le légendaire moteur DH Gipsy du Major Frank Halford en 1927 et ses variantes de production équipèrent les versions du DH60 GM Gipsy Moth à partir de 1928. Au mois de juillet cette année-là, le Captain Geoffrey de Havilland lui-même atteignit l'altitude record de 7,000 m avec son appareil personnel – le ' G-AAA ' - et un mois plus tard, le chef pilote de la firme, Hubert Broad, vola 24 heures au-dessus de l'aérodrome du constructeur à Stag Lane, Edgware, North London, sur un appareil identique. Lorsque sous contrôle officiel, les instructeurs de la DH Reserve School firent voler un autre Gipsy Moth pendant 600 heures – représentant une distance de plus de 80,000 km – pour un coût de réparation et d'entretien total de 7 livres 2 shillings et 11 pence, on estima que l'aviation pour tous était arrivée!

When the story of flying for the film was related by specialist Ian Callier, he observed that 'G-AAMY' had been flown "…largely over terrain where a forced landing was out of the question; a tribute to the simplicity and reliability of the Moth and its Gipsy engine…".

This aircraft was acquired in first-rate condition by its former owner – prominent Moth exponent Roger Fiennes (who had been one of a trio to fly Tiger Moths from London to Moscow) - in the late 1980s. 'G-AAMY' was then acquired by its present owner in the early 1990s and been both widely used and fastidiously maintained.

The De Havilland company began manufacture of Major Frank Halford's legendary DH Gipsy aero engine in 1927, and production variants began to power versions of the DH60G Gipsy Moth from 1928. That July saw Captain Geoffrey de Havilland himself reach the record altitude of 21,000 feet in his private example – 'G-AAAA' – and one month later company test pilot Hubert Broad flew for 24 hours over the company's base at Stag Lane Aerodrome, Edgware, North London, in a sister machine. When under observed conditions the DH Reserve School instructors flew another Gipsy Moth for 600 hours – equivalent to a distance of no less than 51,000 miles – with an ultimate replacement and service cost amounting to just £7 2s 11d, 'everyman' aviation really did seem to have arrived!

These achievements had tremendous impact upon the aviation world and whereas the earlier models had sold in dozens, the Gipsy Moth would be built in hundreds. The Vicomte de Sibour took his on a world tour, and Amy Johnson's example – called '*Jason*' and registered 'G-AAAH' – completed the first-ever England-to-Australia solo flight to be accomplished by a woman pilot. Sir Francis Chichester's machine, '*Madame Elijah*', completed the first male-piloted Gipsy Moth flight over that same route, and so these wonderfully useable beauties of the air went on to play an enormous role in the development of private aviation.

Ces réussites eurent un véritable impact sur les milieux de l'aviation et si les premiers modèles se vendirent par dizaines, le Gipsy Moth allait être produit par centaines. Le Vicomte de Sibour pilota le sien sur un tour du monde et l'avion d'Amy Johnson – ' Jason ' - réalisa le tout premier vol Angleterre-Australie réalisé par une femme pilote en solo. L'appareil de Sir Francis Chichester – ' Madame Elija ' - accomplit le premier vol par un pilote masculin sur le même itinéraire et ces merveilles d'avion si utilisables allaient jouer un rôle immense dans le développement de l'aviation privée.

Les appareils comme le ' G-AAMY ' proposé ici démontrèrent leur endurance et leur robustesse dans le repérage des baleines dans les immensités arctiques et pour l'exploration pétrolière des déserts torrides du Moyen-Orient. La production du Gipsy Moth en bois en Grande-Bretagne se poursuivit jusqu'en 1934 pour un total de 595 exemplaires.

La production sous licence fut aussi entreprise par des sociétés associées à De Havilland en Australie, en France et aux Etats-Unis d'Amérique. Le ' G-AAMY ' proposé ici est un de ces Moth américains, un modèle DH60 GM à structure en métal au lieu du bois, plus apte, comme précisé à l'époque, ' à résister aux attaques des termites sous les climats tropicaux ... '

Aux mains de son propriétaire actuel, ce merveilleux exemple de la technologie du biplan des années 1920 à son apogée, mais très accessible, est apparu dans nombre de présentations en vols et de rallyes aériens et a effectué des vols à caractère touristique dans toute l'Europe, au Royaume-Uni et – fait notable, en Nouvelle-Zélande – en 2004. Il a été piloté par un pilote professionnel des plus compétents, lui-même pilote de chasse des forces aériennes néerlandaise et, par la suite, commandant de bord chez KLM, et entretenu par le grand spécialiste De Havilland, Henry Labouchère, de Norfolk(Angleterre).

Aircraft such as 'G-AAMY' offered here proved their stamina and robustness spotting whales in the Artic wastes and exploring for oil in the sun-baked vastness of the Middle East. Production of the wooden Gipsy Moth in Great Britain continued until 1934, totaling some 595 examples.

But production under licence was also undertaken by De Havilland associates in Australia, France, and the United States of America. 'G-AAMY' offered here was one of the American Moths, and it is a DH60GMW model, with metal frame in place of wood, better – as they said at the time – "…to resist the unwanted attention of termites in tropical climes…" – and the Wright built Gipsy engine.

In its present ownership this wonderfully charismatic example of 1920s biplane technology at its finest, yet most accessible, has appeared in flying displays and in aerial rallies and on straightforward touring flights throughout Europe, the UK and – most notably – in New Zealand in 2004. It has been operated by a hugely experienced professional pilot, himself a former Royal Netherlands Air Force fighter pilot and subsequent KLM airliner Captain, and technically maintained by the recognised De Havilland specialist Henry Labouchere or Norfolk, England.

Photo credit: Joe Rimensberger

Tel qu'il se présente ici, ' G-AAMY ' est autorisé à voler jusqu'au 13 juillet 2013, date à laquelle il doit passer une nouvelle visite. Il a enregistré 235 heures de vol depuis sa dernière grande visite et son moteur 48 heures depuis une réfection partielle (haut moteur) en 2011. Ce moteur est un Gipsy L-320 de la Wright Aeronautical Corp.. équipé d'une hélice Sensenich 84D52. Cette réfection a comporté le remplacement des culasses par des pièces neuves et depuis, l'appareil a parfaitement fonctionné. En fait, il a été piloté régulièrement et volera jusqu'à la date de la vente. Plus important peut-être, le ' G-AAMY ' a participé avec succès à une série de meetings aériens en France l'été dernier, salué et admiré partout par ' le public qui l'apprécie et surtout l'élégance de ses lignes à côté d'avions plus récents ' comme le précise son pilote habituel.

Il s'agit donc d'un biplan biplace classique merveilleusement utilisable qui apporte toute la joie de piloter et la nostalgie de cette période si passionnée d'aviation de la fin des années 1920 et du début des années 1930 en y ajoutant l'atmosphère romantique lié à son rôle vedette dans Out of Africa et qui méritait bien un Oscar de plus.
Estimation sur demande

As now offered here, 'G-AAMY' has a permit to fly valid until July 13, 2013, when its next inspection will become due. It has recorded 235 hours since zero after its last major overhaul and 48 hours since an engine top-end rebuild was completed in 2011 – the engine is a Wright Aeronautical Corp. Gipsy L-320, with Sensenich 84D52 propeller. This included replacement cylinder heads, cast new, since completion of which work the aircraft has performed perfectly. It has in fact been flown regularly and will continue to do so until the auction date. Perhaps most significantly, 'G-AAMY' successfully completed a series of summer airshows in France this past year and it was greeted everywhere with admiration – "…the people loved it, especially the elegant shape compared to the later airplanes" as its regular pilot relates.

This is a wonderfully useable classic two-seat biplane aircraft. It brings with it all the nostalgic joy of flying through that so-atmospheric period of the late-1920s into the early-1930s – and added to this must be the romantic cachet of its starring role in '*Out of Africa*', surely worthy of an extra Oscar.

Above right: Meryl Streep was nominated for an Oscar for her portrayal of Karen von Blixen.
Main image: Sydney Pollack directs proceedings with Redford in the background.

536 Ω

Dans la même famille depuis l'origine

Bentley MkVI Drophead Coupé 1947 Carrosserie Graber

Châssis no. B139BH
Moteur n° B69B

La politique de rationalisation entreprise à la fin des années 1930 fut poursuivie par Rolls-Royce après 1945 avec l'introduction d'une carrosserie standard. Rompant avec la tradition du ' sur mesures ', cette caisse était fabriquée en panneaux emboutis en tôle d'acier et soudés. La nouvelle carrosserie ' standard steel ' fut proposée d'abord sur la Bentley Mk VI, mais les acheteurs pouvaient toujours choisir une carrosserie spéciale et c'est précisément le cas de la voiture proposée ici. Le châssis séparé était conservé et le même type de base était disponible sur trois empattements différents, celui de la Mk VI (et de la Rolls-Royce Silver Dawn) mesurant exactement 10 pieds (3,048 m). La suspension avant indépendante et les freins avant à commande hydraulique figuraient parmi les caractéristiques les plus notables. Le nouveau moteur à six cylindres de 4,257 cm3 qui équipait la gamme se distinguait par ses soupapes d'admission en tête et ses soupapes d'échappement latérales et son alimentation était assurée par un carburateur Stromberg (Rolls-Royce) ou deux SU (Bentley).

The policy of rationalisation begun in the late 1930s continued at Rolls-Royce after the war with the introduction of standard bodywork. In a break from the coachbuilt tradition this was made of pressed steel panels welded together. The new 'standard steel' body was available at first only on the MkVI Bentley, though customers could still opt for a coachbuilt alternative, such as the car offered here. A separate chassis was retained, the same basic design being built in three different wheelbase lengths, that of the MkVI (and Rolls-Royce Silver Dawn) measuring 10' exactly. Notable features were independent front suspension and hydraulic front brakes. Powering the range was a new 4,257cc six-cylinder engine featuring inlet-over-exhaust valve gear and breathing through a Stromberg carburettor (Rolls-Royce) or twin SUs (Bentley).

Cet élégant cabriolet sur châssis Bentley Mk VI est l'œuvre de la Carrosserie Graber en Suisse. Les créations de Graber, toujours exécutées en fonction des normes de qualité les plus élevées, étaient naturellement plus coûteuses que celles de ses homologues britanniques. Cette voiture à conduite à droite fut livrée neuve en mai 1949 au père de l'actuel vendeur, le Dr Leo Gentinetta, par l'intermédiaire du Garage de l'Athénée, à Genève. Il semble que la Bentley ait été commandée initialement par un client qui se désista. Selon la fiche de fabrication , ' B138 BH ' fut destinée d'abord à être carrossée par Franay à Paris pour être livrée via le Garage Bellevue à Berne (Suisse). Une Bentley Mk VI identifiée comme ' B138 BH ' photographiée au Salon de Paris 1948 et habillée d'une carrosserie décapotable différente de l'actuelle semble suggérer que, si la voiture a été correctement identifiée, elle a dû être ensuite recarrossée par Graber. On sait que la Bentley a eu un accident dans les années 1950 et les réparations ayant été effectuées par Hermann Graber, il est donc possible que la carrosserie date de cette période.

Depuis son acquisition, la Bentley n'a été conduite que par le Dr Gentinetta et son épouse, Lotti, mais elle n'a pas roulé depuis ces cinq dernières années. Les entretiens de routine ont été effectués par le Garage de l'Athénée au début, puis par Siegrist à Berne. Peinte en gris avec intérieur d'origine en cuir rouge, cette rare Benltey Mk VI décapotable hors-série est offerte avec copie de sa fiche de fabrication, une correspondance avec l'usine et sa carte grise suisse.
€75,000 - 125,000

This elegant drophead coupé on the Bentley MkVI chassis is the work of the Swiss Carrosserie Graber. Graber's designs were always executed to the very highest standards and his creations were necessarily expensive, costing far more than those of his British contemporaries. This right-hand drive car was delivered new in May 1949 to the current vendor's father, Dr Leo Gentinetta, via Garage de l'Athénée in Geneva, Switzerland. Apparently, the Bentley had been ordered by a customer who later decided that they did not want it. According to the chassis card, 'B138BH' was originally intended for bodying by Franay of Paris and scheduled for delivery via Bellvue Garage of Berne, Switzerland. A Bentley MkVI identified as 'B138BH' was pictured at the 1948 Paris Salon carrying drophead coupé coachwork unlike that currently fitted, so assuming that the car was correctly identified, it must have been re-bodied by Graber subsequently. The Bentley is known to have had an accident in the 1950s, the repairs being carried out by Hermann Graber, so it is possible that the body dates from that time.

Since acquisition, the Bentley has been driven only by Dr Gentinetta and his wife, Lotti, but has not been used for the last five years. Routine servicing was carried out by Garage de l'Athénée initially and subsequently by Siegrist in Berne. Finished in grey with oiginal red leather interior, this rare coachbuilt Bentley MkVI soft-top is offered with copy chassis card, factory correspondence and Swiss Carte Grise.

Photo credit: Simon Clay

537 Ω

Dans la même famille depuis l'origine

Aston Martin DB4 série 5 Vantage cabriolet 1963

Châssis n° DB4C/1099/L
Moteur n° 370/1138/SS

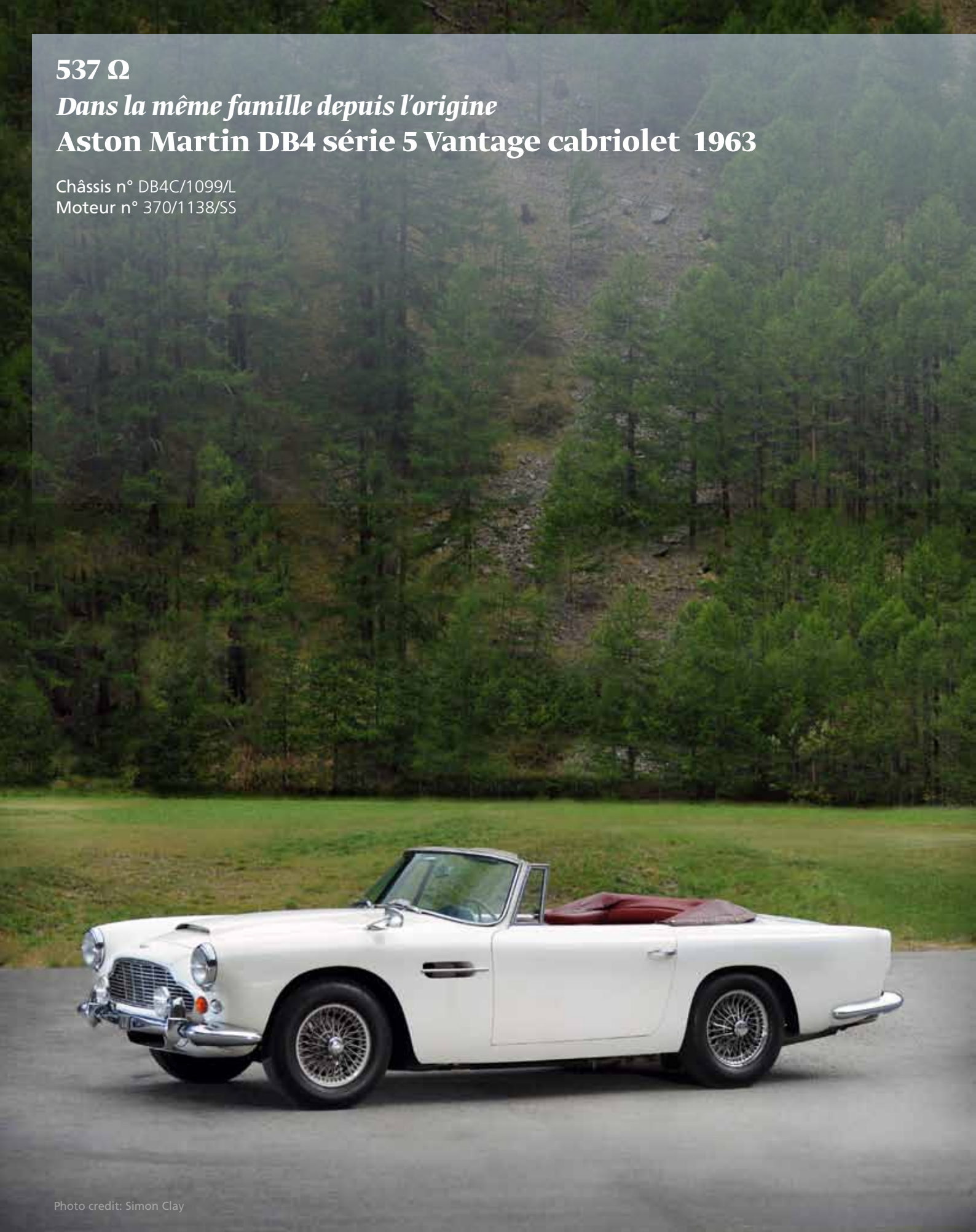


Photo credit: Simon Clay

"Quand les modèles engagés en compétition sont aussi proches de ceux vendus au clients, comme c'est le cas pour les Aston Martin, seuls les plus partiaux pourront nier la valeur de l'amélioration de la race par la compétition. Ce ne sera pas une surprise d'apprendre (que la DB4) recevra un moteur qui a fait ses premières armes sous forme expérimentale dans les courses de cette saison." The Autocar 3 octobre 1958.

Avec ses proportions classiques facilement reconnaissables, dès son lancement en 19858, la DB4, dessinée par Touring, établissait un style qui allait perduré avec des changements mineurs jusqu'en 1970. Conçu par Tadek Marek, et testé sur le prototype de la DBR2 Sport de compétition, le nouveau six cylindres double arbre de la DB4 avait une cylindrée de 3,670 cm3 tandis que la transmission était assurée par une nouvelle boîte de vitesses David Brown à 4 rapports synchronisés. Une solide châssis plate-forme dû à Harold Beach remplaçait la structure multitubulaire de la DB2/4 incompatible avec le système Superleggera de la carrosserie Touring. La suspension avant indépendante à bras tiré de la DB2/4 cédait la place à des triangles tandis qu'à l'arrière la DB4 recevait un essieu rigide avec barres de Watts à la place des barres Panhard. Avec ses freins à disque aux quatre roues et une puissance de 240 ch, la DB4 était la première voiture capable d'accélérer de 0 à 160 km/h et de s'arrêter en moins de 30 secondes.

'When the products which are raced bear such a close resemblance to those which can be bought by the public, as do those of Aston Martin, only the most biased can deny the value of racing in improving the breed. It should be no surprise (that the DB4) should be based on an engine which first appeared in experimental form in some of last year's races.' - The Autocar, 3rd October 1958.

Classically proportioned and instantly recognisable from the moment of its introduction in 1958, the Touring-styled Aston Martin DB4 established a look that would survive, with only minor revisions, until 1970. Designed by Tadek Marek and already proven in the DBR2 sports-racing prototype, the DB4's new twin-cam six-cylinder engine displaced 3,670cc while the gearbox was a new David Brown four-speed all-synchromesh unit. An immensely strong platform-type chassis, designed by Harold Beach, replaced the preceding DB2/4's multi-tubular spaceframe, the latter being considered incompatible with Touring's Superleggera body construction. The DB2/4's trailing-link independent front suspension gave way to unequal-length wishbones while at the rear the DB4 sported a live axle located by a Watts linkage instead of its predecessor's Panhard rod. Boasting disc brakes all round and with 240bhp on tap, the DB4 was the first production car capable of accelerating from a standing start to 100mph and back to rest again in under 30 seconds. At a time when few family saloons were capable of exceeding 70mph and took an age to get there, this staggering performance made the DB4 just about the fastest thing on the road, easily the equal of its Italian rivals.

STON MARTIN LTD
AM, MIDDX., ENGLAND
OWING INFORMATION MUST BE
IN ALL CORRESPONDENCE
DB4 C / 1099 / L
370 / 1138 / SS

À une époque où seule une poignée de berlines atteignait avec peine les 110 km/h, ces performances époustouflantes faisaient de la DB4 la plus rapide sur route, rivalisant sans problème avec ses concurrentes italiennes. “Les performances, la précision et le confort se combinent pour faire de la DB4 une voiture particulièrement désirable. Une voiture dans laquelle les trajets sont accomplis rapidement avec le minimum de risque et de désagréments et le maximum de plaisir” déclarait The Motor.

Fabriquée d’octobre 1958 à juin 1963, la DB4 connut cinq “Series”. Celles-ci ne sont cependant pas répertoriées explicitement par l’usine, elles ont été déterminés ultérieurement par l’Aston Martin Owners club pour faciliter l’identification, au fur et à mesure de l’évolution du modèle. La plus notable apparut avec la série 4 en septembre 1961 quand un moteur Spécial Séries (SS) ou Vantage fut proposé en option. Le moteur SS avait un taux de compression de 9.0 à 1, des soupapes de plus grand diamètre et des carburateurs triples corps SU HD8 et délivrait 266 ch à 5,750 tr/min, soit 26 de plus que la version standard.

La série 4 de la DB4 fut lancée en même temps que le cabriolet. Dévoilé au Salon en septembre 1961 au prix de 4,449 £, il valait 250 £ de plus que le coupé. L’habitabilité était peu modifiée, il y avait même un peu plus de dégagement sous toit que dans le coupé. Combinant les qualités habituelles de style et de performance d’Aston Martin avec les joies de la conduite en plein air, le cabriolet est particulièrement prisé et recherché aujourd’hui. Le cabriolet DB4 est la plus rare des Aston Martin de l’ère David Brown après la Zagato, avec seulement 70 exemplaires, soit six de moins que la légendaire DB4 GT.

‘Performance, controllability and comfort have been combined in the Aston Martin DB4 to make it a highly desirable car: one in which long journeys can be completed very quickly indeed with the minimum of risk or discomfort and the maximum of pleasure,’ declared The Motor.

Manufactured between October 1958 and June 1963, the DB4 developed through no fewer than five series. However, it should be made clear that the cars were not thus designated by the factory, this nomenclature having been suggested subsequently by the Aston Martin Owners Club to aid identification as the model evolved. One of the most notable developments arrived with the introduction of the ‘Series IV’ in September 1961, when a ‘Special Series’ (SS) or ‘Vantage’ engine became available as an option. The ‘SS’ incorporated a 9.0:1 compression ratio, larger valves and triple SU HD8 carburettors, producing 266bhp at 5,750rpm, a gain of 26 horsepower over the standard unit.

Coincidentally with the Series IV’s introduction, the DB4 became available in convertible form. Unveiled at the 1961 Motor Show and priced at £4,449, it was £250 more expensive than the coupé. Passenger space was little changed, though there was more headroom than the coupé could offer. Combining Aston Martin’s traditional virtues of style and performance with the joys of open-air motoring, the DB4 Convertible is most sought after and highly prized today. With the exception of the Zagato, the DB4 Convertible is the rarest Aston Martin road car of the David Brown era with a total of only 70 built, six less than the legendary DB4 GT.

DB4C/1099/L, une conduite à gauche, est l'un des très rares cabriolets construits avec le moteur SS Vantage. La voiture a été vendue neuve par l'agent suisse, Hubert Patthey, au docteur Leo Gentinetta et ne fut conduite que par lui-même et son épouse Lotti. Les papiers d'origine de la voiture précisent qu'elle fut livrée avec le moteur Special Series, l'overdrive, un silencieux intermédiaire, un radiateur d'huile, des roues chromées, un chauffage Bray et un hard top noir. Sa peinture était Platinum associée à un cuir Connolly rouge toujours dans l'auto aujourd'hui. Les travaux effectués incluent des réparations suite à un petit accident (juin 1963), la pose de boucliers de freins avant, des phares et des anti-brouillard Marchal, des vitres électriques et des ceintures de sécurité, les derniers travaux ayant été effectués en 1965. Ce rarissime et désirable cabriolet Aston Martin est vendu avec le hardtop mentionné ci-dessus, un gros lot d'ouvrages sur le modèle et un Permis de Circulation suisse.

€350,000 - 450,000

Left-hand drive chassis number 'DB4C/1099/L' is one of the very few DB4 convertibles manufactured with the 'SS' Vantage engine. The car was sold new via Aston Martin's agent in Switzerland, Hubert Patthey, and first owned by the current vendor's father, Dr Leo Gentinetta and was driven only by the doctor and his wife, Lotti. Accompanying copy build sheets record that the car was delivered equipped with the Special Series engine, overdrive, intermediate silencers, oil cooler, chrome wheels, Bray block heater, and a detachable hardtop in black. The finish is listed as Platinum with red Connolly hide interior trim, which is the same as it is today.

Service/maintenance work listed includes accident repairs (June 1963) and fitting front brake disc shields, Marchal fog lamps and headlights, electric window lifts, and safety belts, the last of these works being carried out in 1965. This rare and highly desirable soft-top Aston Martin is offered with the aforementioned factory hardtop, a quantity of model-related literature, and Swiss Permis de Circulation.

538
Aston Martin DB2/4 MkII Coupé 1956 Carrosserie Tickford

Châssis n° AM300/1241

La nécessité d'élargir l'audience de la déjà réussie DB2 conduisit au lancement en octobre 1953 de la DB2/4 2+2. Par ailleurs, la DB2/4 restait très semblable à la DB2 en conservant le châssis en tubes rectangulaires de celle-ci, la suspension avant indépendante à bras tirés et le pont arrière rigide bien guidé. Le moteur six cylindres de 2,6 litres à 2 ACT conçu par W.O. Bentley en version Vantage poussée à 125 ch fut standard sur la 2/4. Le rachat de Tickford Ltd par David Brown en 1953 explique que le modèle Mk II révisé lancé au Salon de Londres en octobre 1955 fût carrossé par la firme de Newport Pagnell. Pour la première fois, un troisième type de carrosserie fut proposé, un coupé hard-top notch back avec coffre saillant. Très séduisant, ce dernier offrait des sièges identiques au cabriolet, mais au prix du coupé sport trois portes.

Si la mécanique différait peu de la précédente, la DB2/4 Mk II était facilement identifiable par une subtile altération des lignes, la modification la plus significative étant un rehaussement de 19 mm du toit donnant davantage d'espace à l'intérieur.

The need to widen the appeal of the already-successful DB2 resulted in the launch in October 1953 of the 2+2 DB2/4. Extensive revisions to the car's rear end arrangements made room for two occasional seats and more luggage, the latter being accessed via a hatchback rear door, one of this now-common feature's earliest applications. In addition, a raised roofline, one-piece windscreen, larger bumpers and other detail styling changes differentiated the newcomer from its predecessor. Otherwise, the DB2/4 remained much the same as the DB2, employing the latter's rectangular-tube chassis, trailing arm independent front suspension and well-located live rear axle. The W O Bentley-designed, 2.6-litre, six-cylinder, twin-cam power unit came in tuned (125bhp) Vantage specification as standard for the 2/4. Despite this, the redesign's inevitable weight gain was not fully compensated for until the arrival of the 3-litre, 140bhp engine in 1954. The car's top speed was now 118mph (190km/h) with 60mph (97km/h) reached in around 11 seconds.

David Brown's acquisition of Tickford Ltd in 1953 led to bodywork for the revised MkII model, launched at the London Motor Show in October 1955, being manufactured by the Newport Pagnell coachbuilder.

Des clignotants de direction et de discrets ailerons firent leur apparition en même temps que des moulures chromées entre le passage de roue avant et la feuillure de la porte sous lesquelles les flancs du capot étaient désormais fixes, ce qui allégeait la partie ouvrante. L'intérieur offrait de meilleurs sièges et un frein à main à encliquetage positif (fly off). Le ' six ' d'Aston qui avait été porté de 2,6 à 3 litres en cours de production de la DB2/4 Mk I ne fut pas modifié sur le Mk II, mais une série spéciale de moteurs VB6J avec suffixe ' L ' ou ' L1 ' donnant 165 ch devint disponible en option. Sur les 199 DB2/4 Mk II produites jusqu'en octobre 1957, la majorité furent des conduites intérieures ' coach à hayon ', 24, des cabriolets, 34 des coupés hard-top et 4 des châssis nus.

Sur les 34 coupés hard-top produits, 16 furent livrés au Royaume-Uni, ce qui fait de la voiture présentée ici l'une des plus rares et des plus désirables parmi les Aston d'après guerre. Le châssis numéro ' AM300/1241 ' fut livré le 22 novembre 1956 à l'agent Aston Martin/ Lagonda Brooklands de Bond Street puis vendu à Ashtons Development, producteur d'acier basé dans l'Essex. Parmi les spécificités encore présentes aujourd'hui, notons les carters en aluminium non polis, le volant à jante en bois et une spectaculaire peinture deux tons en Ice Blue avec hard-top Peacock Blue et intérieur gris-bleu,. Le registre de l'AMOC indique que l'immatriculation d'origine était ' ULM 333 '.

La liste des propriétaires qui accompagne la voiture mentionne M. Maurice Goldman comme propriétaire suivant (à partir de février 1960) , habitant dans l'Essex, qui garda la voiture environ 20 mois et la revendit en octobre 1961 à M. Anthony Percival Amato de Londres. Pendant les 17 années suivantes, la voiture eut quatre propriétaires au Royaume-Uni avant d'être cédée à un résident australien, Christopher A. Green en avril 1978. Le registre de l'AMOC mentionne un autre propriétaire australien, P. de Janko, qui l'inscrivit au Melbourne Classic Car Show en 1987 où il remporta un premier prix.

Récemment acquise par son propriétaire actuel, l'Aston qui aurait bénéficié d'une restauration totale en Australie apparaît très présentable avec une belle patine. Nous savons que tous les instruments fonctionnent, que la voiture démarre facilement et que le moteur tourne bien et avec tous ses chevaux. Élément de valeur dans toute collection privée, cet exemplaire d'une des plus désirables Aston Martin à carrosserie ' spéciale usine ' est accompagnée de son outillage, de nombreuses factures d'entretien, de l'ancien document d'immatriculation australien et de ses actuels papiers néerlandais.
€140,000 - 180,000

For the first time there was a third body type on offer: a fixed-head coupé in 'notch back' style. Very attractive, the latter afforded accommodation similar to that of the drophead version but was priced the same as the three-door sports saloon.

While mechanically very little different from its predecessor, the DB2/4 MkII was readily identifiable by its subtly altered lines, the most significant change being a ¾" increase in roof height that afforded greater headroom. Flashing indicators and discreet tail fins made an appearance, as did chromed trim strips running from the front wheelarch tops to the door shuts, below which the bonnet sides were now fixed, thus lightening the bonnet assembly. Interior improvements included better seats and a proper fly-off handbrake. The Aston six had been enlarged from 2.6 to 3.0 litres part way through production of the DB2/4 MkI and continued unchanged in the MkII, though a special series VB6J engine suffixed 'L' or 'L1' producing 165bhp was available as an option. Of the 199 DB2/4 MkIIs produced up to October 1957, saloons accounted for the majority with 24 built as drophead coupés, 34 as fixed-head coupés and four supplied as chassis only.

One of the 34 fixed-head coupés made, 16 of which were delivered in the UK, making the car we offer one of the rarest and thus most desirable of all post-war Aston Martins. Chassis number 'AM300/1241' was delivered on 22nd November 1956 to the well-known Aston Martin/Lagonda agent, Brooklands of Bond Street and subsequently was purchased by Ashtons Development, a steel fabrications company based in Essex. Special features included non-polished aluminium castings, a wood-rim steering wheel and striking two-tone livery of Ice Blue with Peacock Blue hardtop and blue-grey interior, all of which the car retains today. The AMOC Register lists the original UK registration as 'ULM 333'.

The accompanying logbook records the next owner (from February 1960) as a Mr Maurice Goldman, an Essex resident who kept the Aston for some 20 months, selling it in October 1961 to Mr Anthony Percival Amato of London. Over the course of approximately the next 17 years the car passed through the hands of four owners in the UK before being sold to Australian resident Christopher A Green in April 1978. The AMOC Register records one other owner in Australia – P de Janko – who entered it in the Melbourne Classic Car Show in 1987, winning a 1st place award. Purchased recently by the current European owner, the Aston is believed to have undergone a full restoration in Australia, appearing very presentable and possessing a nice patina. We are advised that all the gauges are fully functioning and the car starts easily, runs strongly and tracks well. A significant addition to any important private collection, this example of a most desirable 'factory coachbuilt' Aston Martin is offered with tool kit, sundry service invoices, an old Australian registration document and current Netherlands registration papers.

539

38,600 km d'origine

Jaguar Type-E 'Série 1' 4.2-Litre Roadster 1965

Châssis n° 1E10385
Moteur n° 7E2034-8

Introduite en octobre 1964, la version 4,2 litres de la Jaguar Type E offrit, entre autres améliorations, une boîte de vitesses entièrement synchronisée plus maniable et un servo frein Lockheed plus efficace. La vitesse de pointe de la voiture ne changea pas (environ 240 km/h), le gain de performance obtenu de l'augmentation de la cylindrée se traduisant surtout par une plus grande souplesse.

Cette très désirable Jaguar Type E Série 1 4.2-Litre Roadster vendue neuve en Europe à un certain M. B. Lec a été immatriculée à l'origine ' J241 ' à Jersey (îles Anglo-Normandes). Utilisée surtout par M. Lec pour des déplacements en Europe continentale, la voiture qui n'a parcouru que 38,600 km depuis 47 ans s'accompagne d'une provenance bien documentée.

Elle se présente authentiquement et pratiquement originale à l'exception d'une peinture dans sa teinte usine en 2004 et la judicieuse installation d'un ventilateur électrique et d'un système d'échappement en inox. Les spécialistes de la marque Eagle Racing en ont assuré l'entretien et les réparations depuis 1997 dont des injections régulières de cire dans les corps creux pour optimiser la protection contre la corrosion.

Launched in October 1964, the 4.2-litre version of the Jaguar E-Type came with a more user friendly, all-synchromesh gearbox and superior Lockheed brake servo as part of the improved specification. The car's top speed remained unchanged at around 150mph, the main performance gain resulting from the larger engine being improved flexibility.

This highly desirable, left-hand drive, E-Type Series 1 4.2-Litre Roadster was supplied new in Europe to a Mr B Lec and first registered as 'J 241' in Jersey, Channel Islands. Used by Mr Lec primarily for trips to Continental Europe, the car has covered only 38,600km (approximately 24,000 miles) over the past 47 years and comes with well-documented provenance.

It remains authentic and virtually original apart from refinishing in its factory livery in 2004 and the sensible addition of an electric cooling fan and stainless-steel exhaust system. Marque specialists Eagle Racing have been responsible for maintenance and servicing since 1997, including regular wax injection of body cavities for optimum corrosion protection.

Photo credit: Dirk De Jager

Prié de donner son avis sur la voiture, le spécialiste Jaguar indépendant Chris Keith-Lucas a précisé : ' En tant que Série 1 4,2 litres, il s'agit d'une des versions de la Type E le plus désirables pour une utilisation routière. Le numéro d'immatriculation est super pour une Type E. Cette voiture, quoique séduisante et bien suivie, n'est pas ' niveau concours ', mais personnellement, c'est ainsi que j'apprécie les automobiles et j'aimerais la posséder car c'est une voiture ' vraie ' et pas ' fardée '. Personne n'a voulu lui ajouter des freins plus puissants, des pare-chocs non standard ou des pneus taille basse. '

Sont joints à la Type E les documents attestant l'entretien, les contrôles et les traitements anti-corrosion d'Eagle Racing, le répertoire ' European Distributors and Dealers ' (Distributeurs et agents européens) de Jaguar Cars (édition de juillet 1964) et le manuel d'utilisation, d'entretien et de réparation de la ' Jaguar Type E 4,2 litres '. Accompagnée de son hard-top d'usine, la voiture possède son contrôle MoT et sa vignette de circulation britannique valable jusqu'en 2013. Belle et presque totalement d'origine sur tous les points, cette désirable Type E Série 1 sera une magnifique addition à toute collection.
€115,000 - 135,000

Asked to give his opinion of the car, independent classic Jaguar specialist Chris Keith-Lucas had this to say: 'As a Series 1 4.2 car, it is one of the most desirable of all the E-Type variants for road use. The registration number is brilliant for an E type. This car is attractive, being well looked after but not concours-quality. Personally, this is how I like a car, and I would love to own it, as it is a really 'proper' car, and not 'tarted-up'. No one has been tempted to put up-rated brakes, non-standard dampers or low-profile tyres on it".

Included in the sale are Eagle Racing's service, check-over and cavity wax processing booklets; Jaguar Cars' 'European Distributors and Dealers' booklet (July 1964 edition); and 'Jaguar 4.2 'E' Type Operating, Maintenance and Service Handbook'. Offered complete with factory hardtop, the car comes with UK MoT and road fund licence valid until 2013. Beautiful and almost entirely original throughout, this gorgeous Series 1 E-Type would make a superb addition to any collection.

540
Bentley Type-R Continental 1953
Carrosserie H J Mulliner

Châssis n° BC24B
Moteur n° BCB23

Décrite par le magazine The Autocar comme ' Une nouvelle étape dans l'évolution des Bentley d'après guerre ', la superbe conduite intérieure sport Continental a été en effet synonyme de grande vitesse de croisière prolongée sans effort dès son introduction en 1952 sur la base du châssis de la Type R.

Construite avec une caisse tout acier soudée, cette dernière avait permis l'adoption d'une amélioration très souhaitable de la carrosserie standard de Rolls-Royce sous la forme d'un allongement du coffre arrière complété d'une modification des ailes arrière et de la suspension.

La Type R et son homologue chez Rolls-Royce, la Silver Dawn ' Série E ', sont aussi notables pour voir été les premiers produits Rolls-Royce équipés d'une boîte de vitesses automatique, la firme ayant choisi l'Hydramatic de GM, une transmission très moderne à quatre rapports autorisant aussi la sélection manuelle. La Type R standard était une voiture performante capable d'atteindre 170 km/h en silence et 80 km/h en 10 secondes départ arrêté malgré un poids en ordre de marche avoisinant les deux tonnes.

Described by The Autocar as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction in 1952 on the R-Type chassis.

Of all-welded construction, the latter enabled the incorporation of a much-needed improvement to Rolls-Royce's standard bodywork in the shape of an enlarged boot together with associated changes to rear wings and suspension.

The R-Type and its Rolls-Royce sister car, the 'E' Series Silver Dawn, were notable as the first Rolls-Royce products available with automatic transmission, the company having opted for General Motors' Hydra-Matic, a state-of-the-art four-speed unit permitting manual selection. The standard R-Type was a lively performer, achieving 106mph in silence and reaching 50mph from standstill in 10 seconds despite a kerb weight approaching two tons.

Photo credit: Simon Clay

La Continental releva cette remarquable combinaison de haute performance et d'exceptionnel raffinement à un niveau encore jamais atteint. Le moteur Rolls-Royce six cylindres en ligne semi-culbuté qui avait été porté de 4,257 à 4,556 cm3 en 1951 bénéficia en vue de son installation dans la Continental d'une augmentation du rapport de compression, mais la puissance ne fut naturellement pas dévoilée. Contrairement à la Type R ' tout acier ', la Continental reçut une carrosserie traditionnelle et elle apparut initialement avec ce que les passionnés considèrent comme le style de carrosserie définitif du modèle – un coach fast back allégé et étudié en soufflerie signé H J Mulliner.

Les performances chiffrées de la Continental qui auraient déjà été jugées excellentes pour une véritable voiture de sport étaient tout simplement exceptionnelles pour une conduite intérieure 4/5 places : vitesse maximale de 190 km/h, 160 km/h possibles en troisième, 80 km/h atteints en moins de 9 secondes et croisière tenue sans fatigue à 160 km/h. Construite au début uniquement pour l'exportation, la Continental était, après paiement des frais de livraison et des taxes douanières et locales, très certainement la voiture la plus chère du monde, mais aussi la plus rapide avec à bord quatre adultes et leurs bagages. ' La Bentley est un tapis volant moderne qui supprime les grandes distances et conduit ses passagers à destination aussi frais et dispos qu'au départ ' concluait *Autocar.*

The Continental raised this already superlative combination of high performance and exceptional refinement to hitherto unattained levels. Rolls-Royce's six-cylinder, inlet-over-exhaust engine had been enlarged from 4,257cc to 4,556cc in 1951, and as installed in the Continental benefited from an increase in compression ratio - the maximum power output, of course, remained unquoted.

Unlike the ordinary 'standard steel' R-Type, the Continental was bodied in the traditional manner and first appeared with what many enthusiasts consider to be the model's definitive style of coachwork - the light-weight, wind tunnel-developed fastback of H J Mulliner.

The Continental's performance figures would have been considered ex-cellent for an out-and-out sports car but for a full four/five seater saloon they were exceptional: a top speed of 120mph, 100mph achievable in third gear, 50mph reached in a little over 9 seconds and effortless cruis-ing at the 'ton'. Built for export only at first, the Continental was, once delivery charges and local taxes had been paid, almost certainly the most expensive car in the world as well as the fastest capable of carrying four adults and their luggage. 'The Bentley is a modern magic carpet which annihilates great distances and delivers the occupants well-nigh as fresh as when they started,' concluded *Autocar*.

NRU 10

L'exemplaire offert ici – châssis n° BS24B à conduite à droite – fut vendu neuf par Edwards & Co Ltd de Bournemouth à un certain G E Lambert. La fiche de fabrication qui l'accompagne montre que la voiture fut équipée d'une boîte manuelle et peinte à l'origine en noir avec sellerie en cuir rouge, les finitions spéciales comprenant des boiseries en noyer verni foncé, des sièges avant coulissants avec dossiers inclinables et réglables et des cendriers à l'avant et à l'arrière. L'immatriculation d'origine au Royaume-Uni fut ' NRU 10 '.

Les informations recueillies du Continental Register comprennent la liste des propriétaires précédents au Royaume-Uni : Baron Nugent (1968) et Peter Wyngarde (1971) et un aux états-Unis, James Owen (1977). M. Wyngarde serait le comédien connu pour son rôle de Jason King dans la série télévisuelle anglaise ' Department S '. Un état de vente publique aux Etats-Unis figurant au dossier (daté de 2001) précise que la Bentley avait parcouru environ 1,760 km depuis son achat en 1977 (le vendeur étant probablement James Owen Jr.) et 240 seulement depuis la reconstruction du moteur. D'autres travaux ont été effectués : peinture complète (1993), remplacement du drap de pavillon (1994) et remplacement du cuir et des tapis intérieurs (1997). La voiture achetée par l'actuel propriétaire en 2001 réside en Belgique. Taxes européennes payées, elle constitue une rare occasion d'acheter un magnifique exemplaire de la Bentley la plus intéressante et recherchée de l'après-guerre.
€550,000 - 750,000

The example offered here – right-hand drive chassis number 'BC24B' - was retailed new by Edwards & Co Ltd of Bournemouth and first owned by one G E Lambert. Accompanying build history shows that the car was equipped with the manual transmission and originally finished in black with red leather interior trim, while special features included veneered dark walnut woodwork, sliding front seats with tipping/adjustable backs, and ashtrays front and rear. The car's original UK registration was 'NRU 10'.

Information supplied by the Continental Register lists the following subsequent owners in the UK: Baron Nugent (1968) and Peter Wyngarde (1971) and one in the USA: James Owen Jr (1977). Mr Wyngarde is believed to be the actor of that name best remembered for his role as Jason King in the UK television series 'Department S'. A United States auction record on file (dated 2001) states that the Bentley had covered approximately 1,100 miles since purchase in 1977 (presumably the seller was James Owen Jr) and only 150 since an engine rebuild. Additional refurbishment listed was as follows: repainted (1993), headlining replaced (1994) and interior leather and carpet replaced (1997). The car was acquired by the present owner in 2001 and is currently resident in Belgium. Offered with EU taxes paid, it represents a rare opportunity to acquire a fine example of the most famous post-war Bentley.

541

Commandé neuf par Garage Ferrari Francorchamps

FIAT 238 Fourgon 1973

Châssis n° 238B10103116

The FIAT in period

Commandé neuf par Garage Francorchamps, importateur Ferrari belge et immatriculée pour la première fois le 17.10.1973, ce charmant petit fourgon FIAT avec sa livrée évocatrice faite de noms de divers modèles Ferrari ne peut être qu'un parfait complément à toute collection de chefs-d'œuvre de Maranello ou bien servir de véhicule d'assistance idéal pour la compétition.

Successeur de la FIAT 1100 T, le type 238 fut introduit en 1967 et offert en plusieurs versions – fourgonnette, camionnette, châssis cabine, minibus et ambulance – avec des moteurs de 1,197 ou 1,438 cm3. La vitesse maximale était de 105 km/h environ. La partie mécanique du 238 provenait de l'Autobianchi Primula, modèle marquant en tant que premier type de tourisme du groupe FIAT doté de la traction avant et d'un moteur transversal. Produit en collaboration avec Citroën, un fourgon Tipo 242 apparut en 1974 doté d'un moteur à essence plus puissant ou d'un diesel en option. Mais le succès du 238 était tel qu'il apparut au catalogue avec le moteur du 242 et fut maintenu en production jusqu'en 1983, date à laquelle il fit place au premier modèle de la série Ducato.

Cet exemplaire du très réussi FIAT 238 est proposé en état non restauré et avec son carnet et sa carte grise belge au nom du Garage Francorchamps. Nous savons que le moteur est bloqué et donc qu'il est vendu dans l'état.
€9,000 - 14,000

Commissioned new by Garage Francorchamps, the Belgian Ferrari importer, this delightful little FIAT van, with its evocative livery featuring various Ferrari model names, has to be the perfect addition to any collection of Maranello's finest motor cars, or alternatively would make an ideal race support vehicle.

Successor to the FIAT 1100T, the 238 was introduced in 1967 and produced in various versions - van, truck, chassis cab, minibus and ambulance - with engines of either 1,197cc or 1,438cc. Top speed was around 105km/h (65mph). The 238's mechanical underpinnings were sourced from the Autobianchi Primula, which is notable as the FIAT Group's first passenger car to feature front-wheel drive and a transverse engine. Produced in collaboration with Citroën, a Tipo 242 van arrived in 1974 boasting a larger petrol engine and a diesel option. However, such was the 238's popularity that it was made available with 242's larger engine and kept in production until 1983, being replaced by the first of the Ducato series.

This example of the hugely successful FIAT 238 is offered in un-restored condition and comes with Belgian Carte Grise and books in the name of Garage Francorchamps. We are advised that the engine is seized and thus the vehicle is sold strictly as viewed.

Photo credit: Simon Clay

542

Anciennement la propriété de Jacques Swaters

Ferrari Dino 246 GT Berlinetta 1973 Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 06626
Moteur n° 13505

Au milieu des années 1960, Ferrari se trouva dans l'obligation de produire un moteur de deux litres issu d'un type de production pour la nouvelle Formule 2 et il conçut la Dino à moteur central pour disposer de la base nécessaire. La première de ces Ferrari ' junior ', la 246 GT, fit ses débuts au Salon de Turin 1967. Tenant compte de l'expérience acquise avec la Dino 206 S sport compétition produite en série limitée en 1966, Ferrari conserva l'architecture à moteur central pour la routière, mais installa le groupe transversalement et non pas longitudinalement.

Coupé compact à carrosserie en aluminium d'un style très séduisant, la Dino dessinée par Pininfarina – portant le nom du fils décédé d'Enzo Ferrari, Alfredino, et destinée à constituer une marque séparée, mais associée – était propulsé par un moteur V6 à 4 ACT de 2 litres attaquant une boîte-pont transversale à cinq rapports.

Les 180 ch du moteur suffisaient à propulser cette Dino légère et bien profilée à 225 km/h, mais si les performances ne furent pas critiquées, le coût de fabrication élevé entraîné par l'emploi de l'aluminium freina les ventes.

Une version 2,4 litres sur empattement allongé – la 246 GT – remplaça la 246 à la fin de 1969. La caisse était désormais en acier et le bloc cylindre en fonte au lieu de l'aluminium, mais le gain de puissance – 195 ch à 7,600 tr/min - suffisait à compenser l'augmentation du poids car la vitesse de pointe de la Dino s'éleva à 240 km/h.

In the mid-1960s, Ferrari needed a production-based 2-litre engine for the new Formula 2 and conceived the mid-engined Dino to provide the necessary basis. The first of these 'junior' Ferraris – the 206GT – debuted at the Turin Motor Show in 1967. Building on experienced gained with its successful limited edition Dino 206S sports-racer of 1966, Ferrari retained the racer's mid-engined layout for the road car but installed the power unit transversely rather than longitudinally.

A compact, aluminium-bodied coupé of striking appearance, the Pininfarina-styled Dino - named after Enzo Ferrari's late son Alfredino Ferrari and intended as the first of a separate but related marque - was powered by a 2.0-litre, four-cam V6 driving through an in-unit five-speed transaxle.

The motor's 180bhp was good enough to propel the lightweight, aerodynamically-efficient Dino to 142mph and while there were few complaints about its performance, the high cost enforced by its aluminium construction hindered sales.

A 2.4-litre version on a longer wheelbase - the 246GT - replaced the Dino 206 in late 1969. The body was now steel and the cylinder block cast-iron rather than aluminium but the bigger engine's increased power - 195bhp at 7,600rpm - was more than adequate compensation for the weight gain, as the Dino's top speed increased slightly to within a whisker of 150mph.

The 'Swaters' Dino photographed in March 2004 in his private museum the 'FF Galleria' in Brussels

Une version avec toit Targa, la 246 GTS, suivit en 1972. Sans être aussi rapide en ligne droite que ses grandes sœurs à moteur V12, l'agile Dino se permettait de tenir en respect presque toutes les autres voitures sur route sinueuse. Vraiment, une voiture de pilote par excellence.

En tant que premières Ferrari de production à moteur central, les premières Dino V6 sont des modèles historiquement importants. La lignée qu'elles ont fondée allait connaître un énorme succès commercial avec une production qui atteignit 2,487 coupés GT et 1,274 spyders GTS jusqu'à l'abandon du modèle en 1974.

Cet exemplaire à numéros concordants a été livré neuf en Belgique en juillet 1973, par l'importateur Ferrari officiel, Garage Francorchamps, à M. Jean Oury. En février 1989, la Dino fut rachetée par le propriétaire du Garage Francorchamps, M. Jacques Swaters, qui la conserva dans son musée. Affichant actuellement au total 36,298 km au compteur, la voiture, complètement restaurée en 1998 par le Garage Francorchamps, est décrite comme étant en excellent état général. Cette superbe Dino, peinte dans sa teinte d'origine, rouge, avec intérieur en cuir noir, est offerte avec des photos de sa restauration, le certificat de conformité Ferrari, les papiers d'immatriculation belges et un copieux dossier de factures, la plus récente datant du 24 mai 2012.
€175,000 - 215,000

A Targa-top version, the 246GTS, followed in 1972. While not as fast in a straight line as its larger V12-engined stablemates, the nimble Dino was capable of showing almost anything a clean pair of heels over twisty going. Truly a driver's car par excellence.

As the first series-produced, mid-engined Ferraris, the early Dino V6s are landmark cars. The line that they founded would prove to be an immense commercial success for Maranello, production amounting to 2,487 GT coupés and 1,274 GTS spyders by the time the model was deleted in 1974.

This matching-numbers example was delivered new in Belgium in July 1973 by the official Ferrari importer, Garage Francorchamps, to Mr Jean Oury. In February 1989 the Dino was repurchased by Garage Francorchamps' proprietor, Mr Jacques Swaters, and remained in his museum since. Currently displaying a total of only 36,298 kilometres on the odometer, the car was completely restored in 1998 by Francorchamps Garage and is described as in generally excellent condition. This beautiful Dino is finished in its original livery of red with black leather interior, and is offered with restoration photographs, Ferrari certificate of conformity, Belgian registration papers and sundry service invoices, the most recent dated 24th May 2012.

Photo credit: Dirk De Jager

SHELL SUPER MOTOR OIL
DINO 246 GT
MADE IN ITALY
DGM
135 CS
FS 246

543
Ferrari 308 GTB 1979
Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 29143

Introduite en 1975, la très belle 308 GTB, deuxième routière à moteur V8 de Ferrari, marqua le retour au style Pininfarina après la 308 GT4 de Bertone.

Sous écusson Ferrari et non plus Dino, la 308 GTB était peu différente sur le plan mécanique à l'exception d'une réduction de l'empattement et du poids en conservant les organes de sa devancière dont son moteur 3 litres à 4 ACT et carter sec monté transversalement. Ce superbe moteur donnait 255 ch, puissance suffisante pour propulser la 308 GTB à plus de 250 km/h. Voiture gratifiante pour son pilote et un délice pour un Ferrariste, la 308 GTB et ses dérivées connurent un énorme succès commercial pour Maranello avec plus de 12,000 ventes.

Acheté à la Carrosserie Lecoq par le propriétaire actuel en 2005, cette 308 GTB a participé au Rallye de Paris et à diverses manifestations Ferrari. La voiture a bénéficié de remises en état périodiques par des spécialistes comme Pozzi et Dino Sport, les factures du dossier concernant divers travaux et entretiens s'élevant à environ 30,000 euros. Les plus récentes interventions concernent un entretien complet (juillet 2012) avec changement des courroies, rénovation des systèmes d'air conditionné et de l'allumage et conversion du moteur au carburant sans plomb. Peinte en noir avec intérieur cuir naturel, ce dernier refait par Caribex en 2007, la voiture qui affiche au total 67,700 km au compteur est décrite comme étant en bon état général. Elle est accompagnée de son dossier de factures et de sa carte grise française.
€40,000 - 60,000

Introduced in 1975, the stunningly beautiful 308GTB, Ferrari's second V8-engined road car, marked a return to Pininfarina styling following the Bertone-designed 308GT4.

Badged as a Ferrari rather than a Dino, the 308GTB had changed little mechanically apart from a reduction in both wheelbase and weight, retaining its predecessor's underpinnings and transversely mounted 3.0-litre quad-cam engine that now featured dry-sump lubrication. This superbly engineered power unit produced 255bhp, an output good enough to propel the 308GTB to over 240km/h (150mph). An exhilarating driver's car and a Ferrari purist's delight, the 308GTB and its derivatives proved a huge commercial success for Maranello with over 12,000 sold.

Purchased from Carrosserie Lecoq by the current enthusiast owner in 2005, this 308GTB has participated in the Rallye de Paris and various Ferrari gatherings. The car has benefited from periodic renovation at the hands of specialists such as Pozzi and Dino Sport, there being invoices on file for various works and routine maintenance totalling some 30,000. Recent works include a major service (in July 2012) when the cam belts were changed; the air conditioning and ignition systems serviced; and the engine converted to accept unleaded fuel. Finished in black with tan leather interior, the latter re-trimmed by Caribex in 2007, the car currently displays a total of 67,700 kilometres (approximately 42,000 miles) on the odometer and is described as in generally good condition. It is offered with the aforementioned invoices and French Carte Grise.

544

Exposée au Concours d'Elégance de Pebble Beach

Talbot-Lago Record 'Grand Sport' Cabriolet 1950 Carrosserie Graber

Châssis n° 102028
Moteur n° 26531

La marque Talbot-Lago apparut en 1935 quand le Major A. E. ' Anthony ' Lago prit le contrôle de la filiale française du groupe Sunbeam-Talbot-Darracq en faillite. L'histoire de Talbot avait débuté au xixe siècle quand l'industriel français Adolphe Clément qui avait fait fortune dans les cycles et les pneus se diversifia dans la construction automobile. Associé au Comte de Shewsbury (Lord Talbot), il fonda une usine d'assemblage à Londres en 1905 et les voitures importées ou assemblées localement prirent tout naturellement le nom de ' Clément-Talbot '. Les voitures eurent du succès et, en 1913, leur réputation bénéficia de l'exploit de Percy Lambert qui, à Brooklands, réussit le premier à parcourir plus de 160 km dans l'heure.

The Talbot-Lago marque came into being in 1935 when Major A E 'Tony' Lago purchased the French branch of the bankrupt Sunbeam-Talbot-Darracq combine. The Talbot story had begun at the end of the 19th Century when Adolphe Clément, a French industrialist who had made a fortune making bicycles and tyres, diversified into the manufacture of motor cars. In association with The Earl of Shrewsbury (Lord Talbot), he set up an assembly plant in London in 1905 and the imported/locally-assembled cars were naturally enough called 'Clement-Talbots'. The cars proved successful and in 1913 their reputation was bolstered by Percy Lambert who, at Brooklands, became the first ever driver to cover 100 miles in an hour.

En 1919, Clément-Talbot fut cédée à Darracq et entra dans le groupe Sunbeam-Talbot-Darracq (STD). Les choses se compliquèrent encore lorsqu'en 1922, la branche française de la société commença à vendre ses propres voitures sous la marque Talbot-Darracq puis Talbot. Entre-temps, la branche britannique continua à produire des Talbot et des Sunbeam dans des usines séparées jusqu'à ce qu'à son tour, elle fût reprise par Rootes en 1935.

Ce fut à la suite de la reprise par Rootes que l'ingénieur Anthony Lago parvenu à la direction de la partie française de STD décida de racheter Darracq (Talbot-Darracq en France). Il introduisit très vite une nouvelle gamme de six-cylindres caractérisée par des moteurs à soupapes en tête de diverses cylindrées. Pour ces nouveaux moteurs, l'ingénieur Walter Becchia utilisa des soupapes commandées par culbuteurs logées dans des culasses hémisphériques pour obtenir un meilleur rendement et cette architecture allait devenir une caractéristique des Talbot françaises. Parmi ces nouveaux modèles, la T150 C ou ' Lago Spécial ' attira tout particulièrement l'attention des connaisseurs. La ' Lago Spécial ' était équipée de ce qui était en fait un moteur de Grand Prix spécialement conçu pour l'éphémère formule française des Grands Prix Sport introduite en 1936.

Développé à partir du six-cylindres T120 de trois litres, le moteur T150 C fut porté à quatre litres et doté d'un robuste vilebrequin à sept paliers (quatre sur le T120) et de chemises en acier nitruré.

In 1919 Clement-Talbot was sold to Darracq, becoming part of the Sunbeam-Talbot-Darracq (STD) combine. Things became increasingly confusing in 1922 when the French arm of the company started to sell its own cars as Talbot-Darracqs and then as Talbots. Meanwhile the British arm continued to produce Talbot and Sunbeam cars at separate factories until they in turn were both taken over by Rootes in 1935.

It was following the Rootes buyout that Italian-born Tony Lago, a trained engineer who had risen to become head of STD's French operations, decided to purchase Darracq. He immediately set about introducing a new range of six-cylinder models featuring advanced overhead-valve engines in a range of capacities. For these new engines, designer Walter Becchia used pushrod-operated valves set in hemispherical combustion chambers for maximum efficiency, and this pattern of cylinder head would become a Talbot hallmark. Of the new models, it was the T150C or 'Lago Special' that brought the new company to the public's attention. The Lago Special was powered by what was effectively a Grand Prix engine, specially designed for the short-lived French Sports Car Grand Prix formula that had been introduced in 1936.

Developed from the 3.0-litre T120 power unit, the T150C engine was enlarged to 4.0 litres, endowed with a massive seven-bearing crankshaft (the T120 had four bearings) and nitrided steel cylinder liners.

L'admission comprenait un ensemble spécial de trois carburateurs Zénith inversés et, en version course, ce moteur développait environ 155 ch contre 140 pour la route. La version sport compétition à châssis court qui dépassait 177 km/h se montra aussitôt efficace en compétition en prenant les trois premières places du Grand Prix de l'ACF 1937 à Montlhéry et au Tourist Trophy à Donington Park.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, Lago conçut un nouveau moteur de 4, 5 litres à 2 arbres à cames latéraux qui, après la guerre, servit à propulser les monoplaces Talbot-Lago de Grand Prix et la voiture de Louis Rosier vainqueur au Mans en 1950. Respectant la tradition de Talbot-Lago, ce moteur moderne servit aussi à propulser le fleuron de la gamme Talbot routière, la rare et originale Grand Sport châssis court. Avec ses 190 ch (220 à partir de 1953), la Grand Sport devint brièvement la voiture de sport la plus puissante et la plus rapide du monde. Les versions Record utilisaient un moteur moins poussé (170 ch) à culasse en fonte mais sur demande spéciale, on pouvait faire installer un moteur compétition comme c'est le cas de ce cabriolet carrossé par Graber. Selon le registre Talbot-Lago, 32 voitures furent ainsi équipées dont on connaît actuellement 16 survivantes dans le monde.

Induction was by a very special triple down-draught Zenith carburettor installation, and in race tune this engine developed some 155bhp, with around 140 horsepower available in road trim. The short chassis sports-racing version was good for a top speed in excess of 177km/h (110mph) and would prove immediately successful in competitions, taking the first three places both at the 1937 French Grand Prix at Montlhéry and the Tourist Trophy at Donington Park.

During WW2 a new twin-camshaft '2AC' engine of 4.5 litres was designed, which after the war's end was used to power Talbot-Lago's successful Grand Prix monoposto and Louis Rosier's 1950 Le Mans winner. In keeping with Talbot-Lago tradition, this state-of-the art power unit was also used for the company's flagship road car, the rare and exotic short-chassis Grand Sport. With 190bhp on tap (220bhp from 1953) the Grand Sport was, for a while, the world's most powerful and fastest sports car. The Record models used a less highly tuned (170bhp) engine with a cast-iron cylinder head, though on special request some were delivered with the competition engine installed, as in the case of this Graber-bodied cabriolet. According to the Talbot-Lago register, 32 cars were so equipped, of which only 16 survivors are known worldwide.

La Carrosserie Graber, suisse, débuta ses activités automobiles dans les années 1920 quand Hermann Graber, suivit les traces de son père fabricant de voitures hippomobiles. Graber développa bientôt son propre style bien équilibré et la qualité de son travail se retrouva sur des châssis français, italiens et anglais dont Bentley et Rolls-Royce. Les caisses Graber étaient toutes réalisées ' sur mesures ' et exécutées à la perfection. Ses créations survivent aujourd'hui non seulement comme des témoignages d'un artisanat de grande qualité, mais aussi comme une source d'inspiration pour d'autres stylistes.

La voiture proposée ici fut livrée à la Carrosserie Graber le 2 novembre 1950 sous la forme d'un châssis Record équipé d'un moteur Grand Sport à culasse aluminium et trois carburateurs. La voiture passa la première partie de sa vie en Suisse avant d'arriver aux Etats-Unis vers 1965 trouvant son premier propriétaire américain en Pennsylvanie. En 1985, la Record fut achetée par la célèbre Bahre Museum Collection dans le Maine. Toujours dans son état d'origine, la voiture fut peu utilisée par la famille Bahre. En 1998, elle fut vendue au restaurateur Jerome Sauls qui entreprit une restauration totale sans considération de prix. La voiture fut exposée à Pebble Beach en 2000 puis revint dans une collection européenne. Elle est proposée ici avec son Certificate of Title américain mais les taxes européennes ont été acquittées.
€200,000 - 240,000

The Swiss Carrosserie Graber started its automotive activities in the 1920s, when Hermann Graber followed the footsteps of his father, who was a maker of horse-drawn carriages. Graber soon developed his own well balanced style and his high quality bodywork was found on French, Italian and English rolling chassis, Bentley and Rolls-Royce among them. Graber bodies were all 'tailor-made' to the customers' specifications and executed to perfection. His beautiful coachwork survives today not only as a testament to fine craftsmanship but also as an inspiration for other designers.

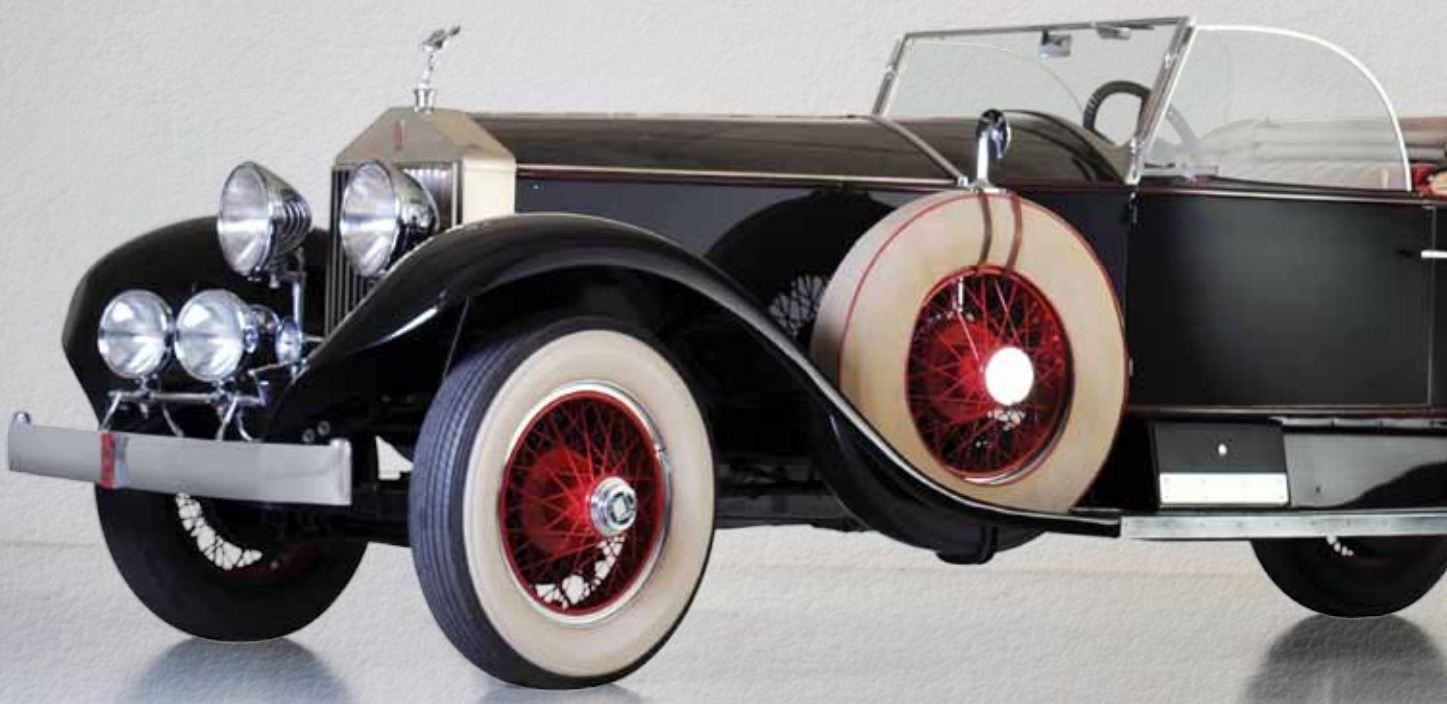
The car offered here was delivered to Carrosserie Graber on 2nd November 1950 as a Record rolling chassis fitted with the aluminium 'head, triple-carburettor Grand Sport engine. The car resided in Switzerland for the first part of its life before coming to the USA circa 1965, finding its first US owner in Pennsylvania. In 1985 the Record was acquired by the world famous Bahre Museum Collection in Maine. Still in original condition, the car was rarely used by the Bahre family. In 1998 it was sold to restorer Jerome Sauls who carried out a full, no-expense-spared restoration. The car was shown at Pebble Beach in 2000 and then returned to a European collection. It is offered with US Certificate of Title. EU taxes have been paid.

545

Anciennement dans la Jerry J Moore Collection

Rolls-Royce Phantom I Playboy Roadster 1928 Carrosserie Brewster

Châssis n° S205RM



La politique du ' type unique ' pratiquée par Rolls-Royce s'était traduite par un extraordinaire succès pour la firme, mais au lendemain même de la Grande Guerre, la récession qui frappa le secteur automobile conduisit à l'introduction d'une voiture de 20 HP plus petite et moins chère devant être produite parallèlement à la grande 40/50 HP Silver Ghost existante. Le nouveau modèle d'Henry Royce était doté d'un certain nombre de caractéristiques modernes telles que des soupapes en tête sur le moteur à six cylindres, un sélecteur de vitesse central et un pont arrière type ' Hotchkiss ' (poussée et réaction par les ressorts). L'arrivée du nouveau modèle ne fit que souligner les archaïsmes de la Silver Ghost. Mais le type 40/50 allait bientôt bénéficier des développements expérimentés sur la ' petite ' Rolls-Royce.

Introduite par Rolls-Royce en 1925 pour remplacer la Silver Ghost, la New Phantom (appelée rétrospectivement Phantom I) bénéficiait d'un nouveau moteur six cylindres à soupapes en tête de 7,668 cm3 de cylindrée et, comme la 20 HP contemporaine, d'un embrayage à disque et de volets de radiateur à réglage thermostatique. Mais le châssis qui demeurait essentiellement semblable à celui de la plus récente Silver Ghost à freins sur les quatre roues continua pratiquement inchangé jusqu'à l'arrivée de la Phantom II en 1929 construite, elle, sur un tout nouveau châssis.

Rolls-Royce's 'single model' policy had proved an outstanding success for the company, but immediately after the end of The Great War the recession in the motor trade prompted the introduction of a smaller, cheaper 20hp car to be built alongside the existing 40/50hp Silver Ghost. Henry Royce's new design incorporated a number of modern features such as overhead valve-gear for its six-cylinder engine, a centre-change gearbox and 'Hotchkiss drive' rear axle, and the advanced newcomer's arrival only served to emphasise the Silver Ghost's Edwardian origins. However, the 45/50hp model would soon benefit from developments pioneered on its smaller sibling.

Introduced by Rolls-Royce in 1925 to replace the Silver Ghost, the New Phantom (retrospectively known as the Phantom I) boasted an entirely new overhead-valve six-cylinder engine displacing 7,668cc and, like the contemporary 20hp model, adopted a disc-type clutch and adjustable radiator shutters. Its chassis though, remained essentially the same as that of the later, four-wheel-braked Silver Ghost and would continue fundamentally unchanged until the arrival of the Phantom II in 1929 brought with it an entirely new frame.

Photo credit: Simon Clay

Comme sa devancière, la 'Ghost, la New Phantom fut aussi produite par Rolls-Royce of America Incorporated, filiale fondée en décembre 1919 lorsque la société mère racheta l'usine de l'American Wire Wheel Company de Springfield (Massachusetts). Springfield commença à produire la New Phantom en 1926 et, dans la seconde moitié de 1929, la production atteignit 12 voitures par semaine. Ce devait être l'apogée des activités de Rolls-Royce of America, le krach de Wall Street du 29 octobre et le lancement de la Phantom II – pour laquelle la société américaine ne put financer le rééquipement de l'usine - marquant le début du déclin. La Phantom I ne resta en production que cinq ans seulement et les modèles construits à Derby parallèlement aux voitures de Springfield s'arrêtèrent en 1929, tandis que les Rolls américaines vécurent jusqu'en 1931.

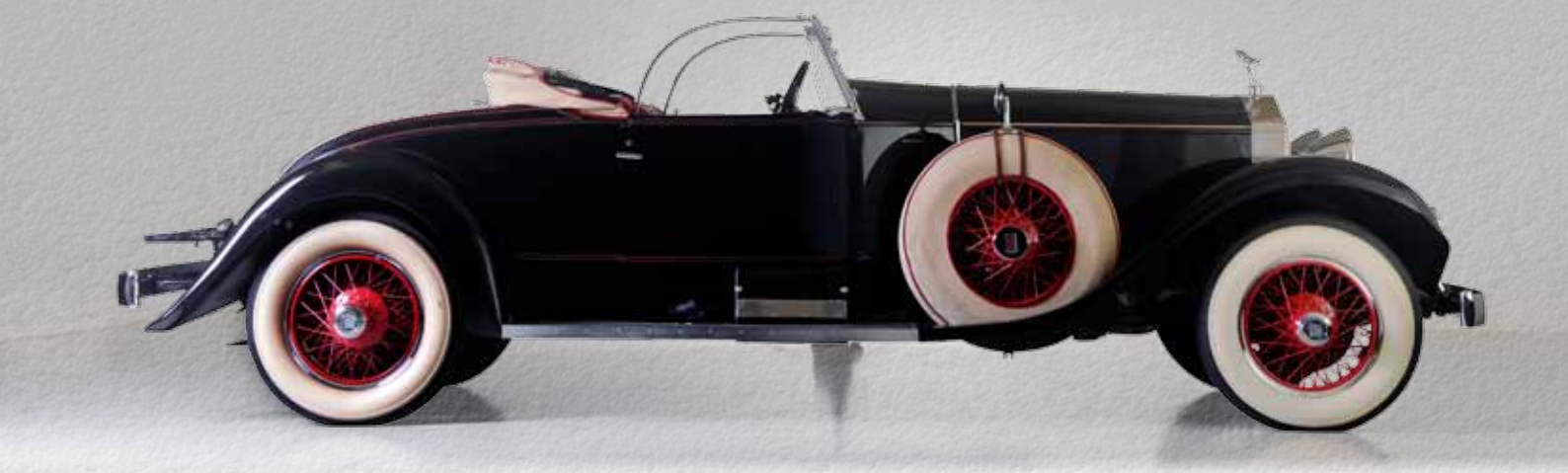
Like its 'Ghost predecessor, the New Phantom was also produced by Rolls-Royce of America Incorporated, a subsidiary set up in December 1919 when the parent company purchased the American Wire Wheel Company's plant in Springfield, Massachusetts. Springfield commenced manufacture of the New Phantom in 1926 and by the second half of 1929 production had risen to 12 cars per week. This would prove to be the high point of Rolls-Royce of America's fortunes, the October '29 Wall Street Crash and the introduction of the Phantom II - re-tooling for which the US company could not afford - signalling the beginning of its decline. The Phantom I was in production for only five years and the Derby-built models ran parallel with the Springfield cars but ended in 1929, whereas the Americans continued until 1931.

Contrairement à leurs homologues de fabrication britannique, le produit américain pouvait être commandé avec une carrosserie ' d'usine ', généralement exécutée par Brewster, cette firme ayant été reprise par Rolls-Royce en décembre 1925. Fabricant de carrosseries de la plus haute qualité, Brewster avait aussi produit des automobiles sous sa propre marque de 1915 à la date de son acquisition par Rolls-Royce avant de refaire surface comme constructeur à part entière - en utilisant des châssis Ford - lorsque la production de la Phantom américaine s'arrêta définitivement en 1934. La société fit alors partie de la Springfield Manufacturing Corporation restructurée.

Le châssis n° ' S205RM ' fut livré neuf habillé d'une carrosserie tourisme six places presque certainement réalisée par Brewster avant de retourner à l'usine pour y être carrossé à nouveau. À l'époque, Rolls-Royce of America observait une politique de rachat de voitures de prestige à faible kilométrage pour les revendre rhabillés de carrosseries sportives d'un style plus à la mode. La carrosserie ' Playboy ' de Brewster fut créée à cette fin et la voiture proposée ici est une des vingt-huit construites seulement sur châssis Silver Ghost et New Phantom. De nos jours, la ' Playboy ' est reconnue comme l'une des carrosseries les plus séduisantes de Rolls-Royce of America.

Unlike its British-built counterpart, the American product could be ordered with 'factory' bodywork, usually by Brewster, the latter company having been taken over by Rolls-Royce in December 1925. As well as manufacturing coachwork of the highest quality, Brewster had built its own automobiles from 1915 up to the time of its acquisition by Rolls-Royce, re-emerging as an auto-maker in its own right, using Ford chassis, when US Phantom production finally ceased in 1934 and the company became part of the reconstituted Springfield Manufacturing Corporation.

Chassis number 'S205RM' was delivered new fitted with six-seater touring coachwork, almost certainly by Brewster, and later was returned to the factory for re-bodying. At this time Rolls-Royce of America had a policy of repurchasing low-mileage 'formal' cars and reissuing them with sporting bodies of more fashionable style. Brewster's 'Playboy' body was used exclusively for this purpose and the car offered here is one of only 28 built on the Silver Ghost and New Phantom chassis. Nowadays the 'Playboy' is acknowledged as one of the most attractive of all Rolls-Royce of America body styles.



La copie des détails du châssis figurant au dossier mentionne que la Phantom appartint à l'origine à un nommé Cox, dans l'Ohio, et que la carrosserie Playboy fut installée alors que la voiture appartenait à William Ockrant, après avoir habillé le châssis ' 167ML ' de M. Ockrant. Les propriétaires ultérieurs connus sont Charles E. Wiedenbusch de Morgantown (West Virginia), Rick K. Carroll de Jensen Beach (Floride) et Claude W. Brocker de New York City. Jerry J. Moore de Houston (Texas) figure comme propriétaire sur le ' Certificate of Title ' de l'état émis en 1992 qui accompagne la voiture.

Self-made man, multimillionnaire et promoteur dans l'immobilier d'entreprises, Jerry J. Moore fut un des Américains parmi les plus riches et probablement le plus riche habitant de Houston. Moore était réputé habiter un château du milieu du xixe siècle qu'il avait acheté en France et fait démonter pour l'expédier outre Atlantique à Houston où il fut reconstruit par des artisans français spécialement engagés. Il fut aussi un collectionneur forcené d'automobiles qui amassa une collection d'importance mondiale de plusieurs centaines de voitures qui, à un certain moment, comprit la Bugatti Royale de 1931 acquise pour 6,5 millions de dollars, prix record mondial pour une auto à l'époque. Moore décéda en novembre 2008 âgé de 80 ans.

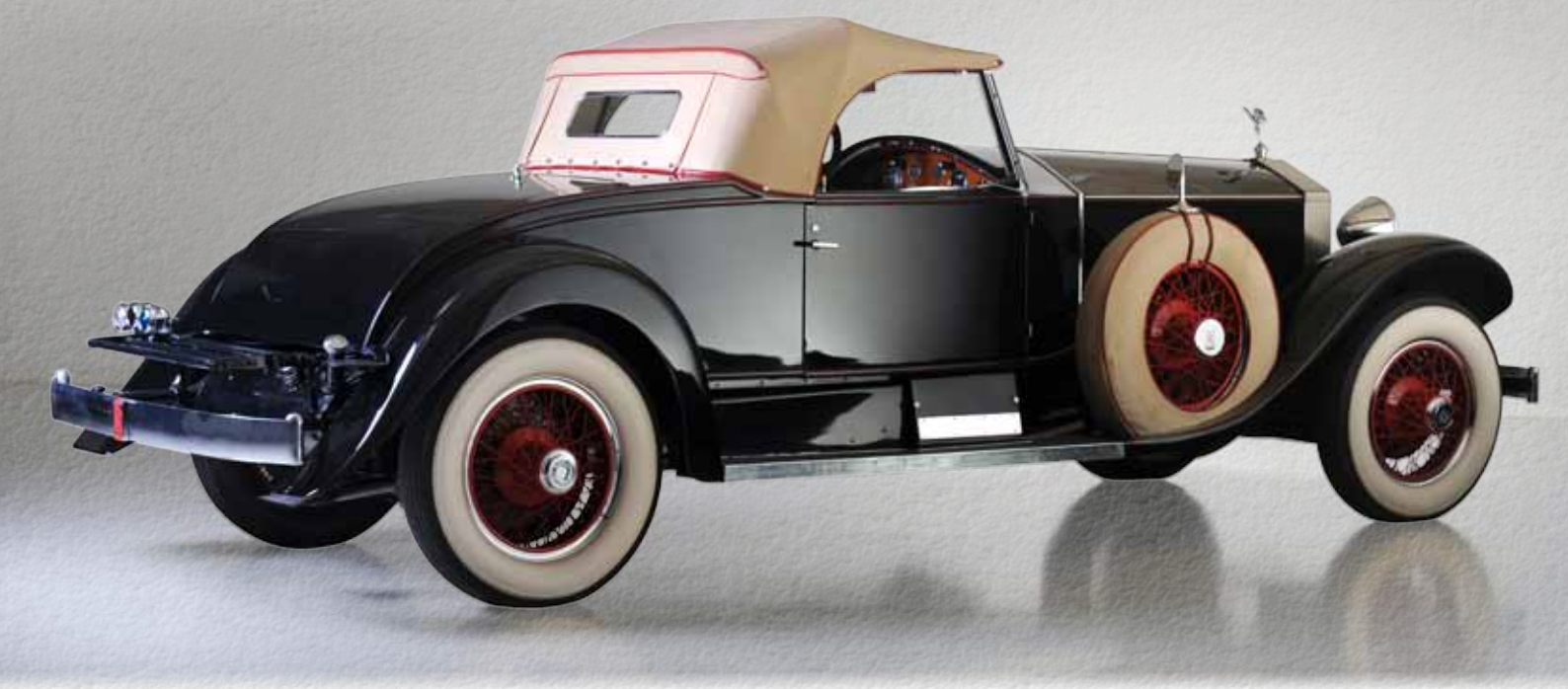
Cette extraordinaire Playboy Roadster est peinte en noir avec intérieur en cuir crème et touches de rouge. Le ' Certificate of Title ' susmentionné précise que la voiture a été expédiée à son nouveau propriétaire en Belgique en 1999 après un séjour d'environ sept ans dans la Jerry J. Moore Collection.
€290,000 - 370,000

Copy chassis details on file record that the Phantom originally belonged to an owner called Cox, in Ohio, and that the Playboy body had been fitted while the car belonged to William Ockrant, having previously been on Mr Ockrant's chassis '167ML'. Subsequent owners listed are Charles E Wiedenbusch of Morgantown, West Virginia, Rick K Carroll of Jensen Beach, Florida and Claude W Brocker of New York City. Jerry J Moore of Houston, Texas is recorded as owner on the accompanying State of Nevada Certificate of Title, issued in 1992.

A self-made, multi-millionaire, commercial real estate developer, Jerry J Moore was one of America's richest men and reputedly Houston's most wealthy. Moore famously lived in a mid-19th Century chateau that he had bought in France and had dismantled and shipped across the Atlantic to Houston where it was painstakingly reconstructed by specially commissioned French craftsmen. He was also an avid car collector, amassing a world-class collection running to several hundred, which at one time included the 1931 Bugatti Royale he bought for $6.5 million, a world record price for an automobile at that time. Moore died in November 2008 aged 80.

This striking Playboy Roadster if finished in black with cream leather interior and red detailing. The aforementioned Certificate of Title records that the car was shipped to its new owner in Belgium in 1999, having been in the Jerry J Moore Collection for some seven years.

The initials of previous owner Jerry J Moore still on the driver's door



546
Ferrari 330GT 2+2 Berlinetta 1965 Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 6635
Moteur n° 6635

À la fin des années 1950, le marché des voitures de sport pouvant offrir l'habitabilité suffisante pour une famille était apparemment assez porteur pour donner à Ferrari l'opportunité de présenter un modèle 2+2. Présentée au cours de l'été 1960, la première de ces Ferrari - la 250 GT 2+2 - prenait pour base la très réussie 250 GT. La tâche de Pinin Farina (en deux mots à l'époque) consistait à dessiner une 2+2 sans sacrifier l'allure élégante ni la sportivité de la 250 et le maître carrossier avait brillamment réussi l'exercice, déplaçant le moteur, la boîte et le boîtier de direction vers l'avant et le réservoir vers l'arrière, dégageant ainsi suffisamment d'espace pour deux places de secours à l'arrière.

La 250 GTE servit de base pour sa remplaçante, la 330 GT 2+2, dévoilée en janvier 1964. Pininfarina (en un seul mot depuis 1961) avait à nouveau été mis à contribution pour le style, adoptant des optiques doubles pour flatter le goût de la clientèle du plus important marché de Ferrari, les États-Unis.

By the end of the 1950s, the market for sports cars with 'family accommodation' had grown sufficiently for Ferrari to contemplate the introduction of a four-seater model. Introduced in the summer of 1960, the first such Ferrari - the 250GTE 2+2 - was based on the highly successful 250GT. Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting characteristics, and the master carrozzier succeeded brilliantly, moving the engine, gearbox, and steering gear forward and the fuel tank back, thus creating sufficient room for two occasional rear seats.

The 250GTE provided the basis for its replacement: the 330GT 2+2 introduced in January 1964. Pininfarina was once again entrusted with the styling, adopting of a four-headlamp frontal treatment that reflected the tastes of Ferrari's most important export market, the USA.

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 ne 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 "série 2". Les vitres électriques, les roues en alliage et le pédalier suspendu faisaient partie des autres améliorations de la série 2. L'une des préférées d'Enzo Ferrari, la 330 GT fut la première Ferrari à dépasser les 1,000 exemplaires.

Dans une magnifique livrée noire avec intérieur contrasté de cuir rouge, cette délicieuse série 1 a été complètement restaurée il y a une dizaine d'années par le spécialiste italien Auto del Passato de Turin et est décrite par le vendeur comme étant en très bon état général. La voiture est vendue avec l'Estratto Chronologico italien.
€100,000 - 140,000

The 330GT'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 330GT's Colombo-type, 60-degree, V12 engine had first appeared in the 330 America (effectively a big-bore 250GTE 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 330GT 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 330GT gained a five-speed transmission in mid-1965 and later that year had its four-headlight front end replaced by a two-lamp arrangement, becoming the 'Series 2'. Electric windows, alloy wheels and hanging control pedal were other Series 2 improvements. A favourite of Enzo Ferrari, the 330GT was the first of his cars to sell in excess of 1,000 units.

Beautifully finished in black with a contrasting red leather interior, this delightful 'Series 1' example was comprehensively restored some 10 years ago by noted Italian specialists Auto del Passato of Turin and is described by the vendor as in generally good condition. The car is offered with the Italian Estratto Chronologico.

547
Minerva AG 16cv 1926
Carrosserie Falkinnet

Châssis n° 43231

Photo credit: Simon Clay

Minerva – la ' Déesse des Automobiles ' - demeure le fleuron de l'industrie automobile belge autrefois très active. Fondée à Anvers en 1897 par le Hollandais Sylvain de Jong, Minerva débuta par la production de cycles avant de se diversifier dans la production de moteurs auxiliaires fournis à d'autres constructeurs puis de passer peu à peu à la fabrication de sa propre automobile vers le tournant du xxe siècle.

De Jong fonda Minerva Motors SA en 1902 puis sa société passa de la fabrication de voiturettes à des types de plus en plus importants et luxueux. Très vite après la fin de l'occupation allemande lors de la Grande Guerre, l'usine Minerva reprit la production de grandes et luxueuses voitures. Puis apparurent des Minerva plus petites : une quatre-cylindres deux litres en 1923 et une six-cylindres similaire en 1927. Les grandes automobiles restèrent néanmoins la spécialité de la marque, mais les temps difficiles arrivèrent vers 1930 pour les constructeurs de modèles de luxe. La situation de Minerva se dégrada peu à peu et, en octobre 1935, elle fusionna avec le seul autre constructeur belge survivant, Imperia. Les Minerva furent encore produites pendant un an ou deux et après la Seconde Guerre mondiale, la société produisit des Land Rover sous licence pour l'Armée belge.

Cette Minerva AG qui date de 1926 est propulsée par un moteur quatre cylindres de 2,255 cm3. Vendue strictement dans l'état où elle se trouve –partiellement démontée – elle est à restaurer. La documentation qui l'accompagne se limite à un reçu des douanes belges.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Minerva - the 'Goddess of Automobiles' - was the finest make produced by Belgium's once¬ vibrant motor industry. Founded in Antwerp in 1899 by Dutchman, Sylvain de Jong, Minerva began life as a bicycle maker, swiftly diversifying into the manufacture and supply of proprietary motorcycle engines before building its first powered automobile around the turn of the 19th Century. De Jong set up Minerva Motors SA in 1902 and thereafter his company progressed from being a manufacturer of engaging 'driver's cars' to one that looked more towards the chauffeur-driven carriage trade.

Swiftly back on its feet following the German occupation of WWI, Minerva returned to making large, luxurious motor cars. Smaller Minervas appeared: a 2.0-litre four in 1923 and a similar-sized six in 1927. Larger models continued to be a speciality but hard times lay ahead for the world's luxury car manufacturers. Minerva's fortunes declined steadily and in October 1935 it merged with Belgian's only other surviving motor car manufacturer, Imperia. Minervas continued to be made for another year or two and after WW2 the company produced Land Rovers under licence for the Belgian Army.

This Minerva AG dates from 1926 and is powered by a 2,255cc four-cylinder engine. Sold strictly as viewed, the car is presented in partially dismantled form and is offered for restoration. Accompanying documentation consists of a Belgian customs receipt.

548
Minerva C22 'Tout Terrain' 4x4 1957

Châssis n° 10/002

Photo credit: Simon Clay

Ne disposant pas des ressources nécessaires pour produire un nouveau modèle après la Seconde Guerre mondiale, Minerva s'engagea dans une série de partenariats avec les constructeurs britanniques, assembla la berline Standard Vanguard sous licence et finit par conclure un accord avec Rover pour l'assemblage des Land Rover destinées à l'Armée belge.

Les Land Rover de 80 pouces d'empattement étaient fournies sous forme de lots d'organes mécaniques ' CKD ' (totalement démontés) que Minerva carrossait en acier en fonction des spécifications de l'Armée belge. Les Land Rover britanniques étaient carrossées en aluminium et il existait bien d'autres différences de style entre les versions belges et britanniques. La production concerna aussi les modèles ' 86 pouces ' introduits en 1954, mais le contrat conclu entre les deux firmes se termina en 1956. À cette date, Minerva qui produisait aussi une version civile de la Land Rover dut développer son propre 4x4 après la rupture avec Rover.

Ce type – la ' Tout Terrain ' - fut produit sur châssis court C20 (empattement 2,05 m) ou long C22 (2,20 m) les versions militaires étant les M20/M22. Solution assez inhabituelle, la caisse était monocoque et elle était totalement détachable de l'ensemble moteur-transmission-suspension avant porté par un sous-châssis séparé. Le moteur était un Continental 2,3 litres et il existait une version Diesel. Très peu de C20/C22 furent produites – certaine sources indiquent moins de 100 et seulement trois C22 – et les survivantes sont rares. Cette C22 en magnifique état est proposée avec ses papiers belges et un catalogue d'usine.
€25,000 - 35,000

Lacking the resources to produce a new car of its own after WW2, Minerva engaged in a series of collaborations with British manufacturers, assembling the Standard Vanguard saloon under license and then concluding a deal with Rover for the assembly of Land Rovers for the Belgian Army.

The 80"-wheelbase Land Rovers were supplied as 'CKD' (Completely Knocked Down) kits of running gear, which Minerva then bodied in steel to meet the Belgian Army's requirements. British-built Land Rovers had aluminium bodies and there were numerous stylistic differences between the British and Belgian versions. Production switched to the 86" model when that was introduced in 1954, but in mid-1956 the contract between the two companies was terminated. By this time Minerva was also producing a civilian version of the Land Rover but was forced to develop a 4x4 of its own following the break with Rover.

This was the 'Tout Terrain', which was made as the short chassis C20 (wheelbase 2.05m) and long chassis C22 (2.20m), the military versions being the M20/M22. Somewhat unusually, the body was of monocoque construction and could be detached in its entirety from the engine/gearbox/front suspension assembly, which was carried on a separate sub-frame. The engine was a 2.3-litre Continental and there was also a diesel option. Very few C20/C22s were made - some sources say fewer than 100 - and survivors are very rare. This C22 is offered with Belgian registration papers and factory brochure.

549

Exposée au Concours d'Elégance de Pebble Beach

Minerva type AK, faux Cabriolet 1929 Carrosserie Henri Labourdette

Châssis n° 58393

' Depuis de nombreuses années, le nom de MInerva est reconnu internationalement dans le monde de l'automobile comme représentant non seulement un haut niveau d'excellence des produits manufacturés, mais aussi comme un critère de suprématie dans l'évolution des meilleurs châssis …L'intérieur est spacieux, distingué et ' confortable '… silencieux et rempli de dignité, une automobile d'un luxe de bon ton, exempte de toute ostentation d'un Sir George Midas … ' Catalogue Minerva 1930.

Minerva – la ' Déesse des Automobiles ' - fut la plus belle marque de l'industrie automobile belge jadis si dynamique. Fondée à Anvers en 1899 par le Hollandais Sylvain de Jong, Minerva débuta par la production de cycles avant de s'orienter très tôt vers la fabrication et la fourniture de moteurs pour d'autres constructeurs, puis de construire sa première automobile au tournant du xxe siècle. De Jong fonda Minerva Motors SA en 1902 et la firme passa de l'automobile destinée aux pratiquants sportifs à des types conçus pour être conduits par un chauffeur.

Construite selon les principes de Panhard, les premières MInerva propulsées par des moteurs à soupapes latérales rencontrèrent le succès notamment au Royaume-Uni où elles étaient efficacement commercialisées par l'agent londonien de la marque, David Citroën (cousin du constructeur André Citroën) qui avait rejoint de Jong dans la société Minerva restructurée en 1903.

'For many years past the name of Minerva has been internationally recognised in the automobile world as typifying not merely a high measure of excellence in the goods manufactured, but as a criterion of leadership in the evolution of the higher grade of chassis… The interior is commodious, distinguished and 'comfy'… quiet and dignified, a car of genteel luxury unsullied by any Sir George Midas ostentation…' - Minerva catalogue, 1930.

Minerva - the 'Goddess of Automobiles' - was the finest make produced by Belgium's once vibrant motor industry. Founded in Antwerp in 1899 by Dutchman, Sylvain de Jong, Minerva began life as a bicycle maker, swiftly diversifying into the manufacture and supply of proprietary motorcycle engines before building its first powered automobile around the turn of the 19th Century. De Jong set up Minerva Motors SA in 1902 and thereafter his company progressed from being a manufacturer of engaging 'driver's cars' to one that looked more towards the chauffeur-driven carriage trade.

Built along Panhard lines, the early Minervas were powered by a variety of engines of sidevalve configuration and proved hugely successful, particularly in the UK where they were vigorously promoted by the firm's London agent, David Citroën (cousin of carmaker, André) who had joined de Jong on the board of a re-capitalised Minerva company in 1903.

L'adoption en 1908 du moteur sans soupapes à doubles fourreaux système Charles Knight – type de moteur d'un silence remarquable – permit à Minerva de se situer à l'avant-garde des marques de grand luxe, au niveau de Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Isotta Fraschini et Cadillac. En fait, l'Honorable C. S. Rolls fut lui-même l'un des premiers agents Minerva à l'étranger. En 1910, toutes les Minerva étaient équipées de moteurs sans soupapes Knight, les types les plus puissants comme la MM étant très appréciés par les monarques européens dont le Roi des Belges et les souverains de Norvège et de Suède. Minerva fut bientôt la plus grande usine automobile de Belgique avec 1 600 ouvriers.

À leur époque, les Minerva brillaient aussi en compétition. La marque engagea une équipe victorieuse au Grand Prix de Belgique 1912 courut à la régularité, gagna la Coupe d'Hiver en Suède en 1911, 1913 et 1914 et termina même 2e, 3e et 5e dans le Tourist Trophy 1914 dans l'île de Man.

Reprenant très vite ses activités après la fin de l'occupation allemande, Minerva recommença à produire de grandes et luxueuses voitures qui, dans les années 1920, connurent un succès considérable aux Etats-Unis auprès des vedettes du cinéma, des personnalités politiques et des industriels. Des modèles plus petits furent introduits, mais les grandes voitures demeurèrent la spécialité de la marque. Une gamme de huit-cylindres fut annoncée pour 1930, mais des temps difficiles s'annonçaient pour les fabricants d'automobiles de grand luxe.

The adoption in 1908 of Charles Yale Knight's double sleeve valve engine - a design noted for its silence - enabled Minerva to establish itself in the forefront of luxury carmakers alongside marques of the calibre of Rolls-Royce, Hispano-Suiza, Isotta-Fraschini and Cadillac. Indeed, The Honourable C S Rolls was one of the firm's first overseas dealers. By 1910 all Minervas featured the Knight engine, the larger models, such as the MM, being much favoured by European royalty, the Kings of Belgium, Norway and Sweden among them. Minerva's was soon the biggest car plant in Belgium, employing 1,600 workers.

In their day Minervas enjoyed an outstanding reputation in competitions of all kinds. They fielded a winning team in the 1912 Grand Prix de Belgique regularity trial, took the Swedish Winter Cup in 1911, 1913 and 1914, and even finished 2nd, 3rd and 5th in the 1914 Isle of Man Tourist Trophy.

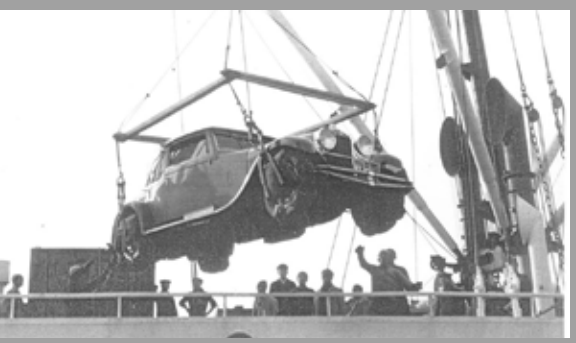
Swiftly back on its feet following the German occupation, Minerva returned to making large, luxurious motor cars and in the 1920s enjoyed considerable success in the United States where it found favour with film stars, politicians and industrialists alike. Smaller models were introduced but larger cars continued to be a speciality; a brace of straight-eights was announced for 1930 but hard times lay ahead for the world's luxury car manufacturers.

La prospérité de Minerva déclina régulièrement et, en octobre 1935, elle fusionna avec le seul constructeur belge survivant, Imperia. Minerva produisit encore un an ou deux et après la Seconde Guerre mondiale, elle fabriqua des Land Rover sous licence pour l'Armée belge.

La superbe automobile offerte ici est un exemplaire de Minerva Type AK, fabriquée de 1927 à 1937 et propulsée par un moteur six cylindres type Knight de 6 litres donnant 150 ch. Des versions à châssis long et court furent produites, la seconde étant capable d'atteindre 145 km/h. Un servo frein Dewandre assurait un freinage puissant à cette lourde voiture. Le châssis n° 58393 est habillé d'une élégante carrosserie ' faux cabriolet ' dont les faux compas de capote et la couleur contrastante du toit créaient l'impression d'une décapotable. Cette carrosserie unique est signée Jean Henri-Labourdette de Paris, une des plus anciennes et des plus réputées entreprises de carrosserie.

Minerva's fortunes declined steadily and in October 1935 it merged with Belgian's only other surviving motor car manufacturer, Imperia. Minervas continued to be made for another year or two, and after WW2 the company produced Land Rovers under licence for the Belgian Army.

The magnificent motor car offered here is an example of the Minerva Type AK, manufactured from 1927 to 1937, which was powered by a Knight-type six-cylinder engine of 6.0 litres producing 150bhp. Long- and short-chassis versions were made, the latter being capable of 90mph, while Dewandre vacuum servo brakes made sure that this heavy car stopped as well as it went. Chassis number '58393' carries handsome 'faux cabriolet' coachwork, the dummy pram irons and contrasting roof colour convincingly creating the impression that it is a convertible. This unique body is by Henri Labourdette of Paris, one of the oldest of French coachbuilders with a reputation for quality second to none.



The Minerva in North Africa in the early 1960s

La voiture fut initialement la propriété d'Edward G. Brunn, Jr de Park Avenue de New York puis celle d'un banquier de Tanger (Maroc). Des photos dans le dossier (datant apparemment de la fin des années 1950/ début des années 1960) montrent nettement des plaques d'immatriculation à caractères arabes. Venue en France avec un certain Hassan Abraho qui a pu être le banquier en question, elle aurait fait partie de la collection du célèbre collectionneur Serge Pozzoli puis fut achetée par la Blackhawk Classic Auto Collection de San Ramon (Californie) avant d'être restaurée en 1986 pour cette Collection par la réputée Carrosserie Lecoq de Paris (facture présente au dossier).

Propriété dans les années 1990 de Charles Lemaître et exposée au concours d'élégance de Pebble Beach en 1998 (photos dans le dossier), ' 58393 ' fut importée en 2002 par le dernier propriétaire (Belge), Franz Defeyter, réputé collectionneur de MInerva et expert, et totalement restaurée pendant dix ans jusqu'à son décès. La documentation jointe comprend les photos susmentionnées et la facture de la Carrosserie Lecoq, une ancienne carte grise française (émise en 1973), le Certificate of Title californien (émis en 1990) et un récépissé des douanes belges (en date du 7 août 2002).

C'est une rare occasion d'acquérir une élégante et unique automobile à la carrosserie signée d'un grand nom produite par une des marques les plus aristocratiques de l'histoire.
€280,000 - 360,000

The car was first owned by Edward G Brunn, Jr of Park Avenue, New York and subsequently by a banker in Tangier, Morocco, there being photographs on file (apparently dating from the late 1950s/early 1960s) clearly showing number-plates with Arabic script. Subsequently resident in France with a Hassan Abraho who may have been the same banker and then passing as far as we are informed to respected collector Serge Pozzoli, the Minerva was acquired by the Blackhawk Classic Auto Collection of San Ramon, California and in 1986 was restored for the Collection by the renowned specialist Carrosserie Lecoq of Paris (invoice on file).

Owned during the 1990s by one Charles Lemaître and exhibited at the Pebble Beach concours d'élegance in 1998 (photographs on file), '58393' was imported in 2002 by the last (Belgian) owner Franz Defeyter a reknowned Minerva collector and expert and completely restored over the course of the next ten years before his passing. Accompanying documentation consists of the aforementioned photographs and Carrosserie Lecoq invoice, an old French Carte Grise (issued 1973), State of California Certificate of Title (issued 1990) and a Belgian customs receipt (dated 7th August 2002).

A rare opportunity to acquire a unique and elegant motor car belonging to one of the select aristocracy of patrician marques.

Photo credit: Simon Clay

550
Talbot Lago T26 Record Cabriolet 1947

Châssis n° 100058

La plus puissante routière de Talbot avant la guerre, la Lago Spécial 4 litres, fut ressuscitée en 1946 sous les traits de la ' T26 Record ', dotée de freins hydrauliques, d'une boîte pré-sélective Wilson et d'une version du moteur six cylindres 4,5 litres à soupapes en tête et 2 AC (deux arbres à cames latéraux) donnant 170 ch. Sa désignation ' T26 ' avait déjà été utilisée à propos des voitures de Grand Prix de même cylindrée en 1938/39 en référence à la puissance fiscale, 26 CV.

La Record était disponible avec une carrosserie ' usine ' ou en châssis nu afin d'être habillée par des carrossiers indépendants et l'exemplaire proposé ici est doté d'une carrosserie cabriolet ' usine ' d'une indéniable élégance. Le châssis n° 1000058 fut livré neuf à un client belge avec une carrosserie vert foncé et un intérieur en cuir beige. Avec son moteur de 4,5 litres et une très belle carrosserie, cette voiture était une vraie ' Grande Routière ', fierté de son propriétaire, et faisait tourner toute les têtes à l'époque.

Talbot Lago's ultimate pre-war road car, the 4.0-litre Lago Special, was revived in 1946 as the 'T26 Record', now sporting hydraulic brakes, a Wilson pre-selector gearbox and a 4½-litre, twin-cam version of the classic long-stroke overhead-valve engine producing 170bhp. Its 'T26' designation had been used before – for the 4½-litre GP racers in the late 1930s – and referred to the car's taxation rating of 26CV.

The Record was available with factory bodywork or as a rolling chassis for bodying by independent coachbuilders, and the example offered here has Talbot Lago's own undeniably handsome cabriolet body. Chassis number '100058' was supplied new to a Belgian owner and finished in dark green with beige leather interior. With its 4½-litre engine and extremely elegant coachwork, this really was a 'Grand Routier' to be proud of and one that doubtless turned heads wherever it went.

Un châssis et des trains roulants bien au point associés à un moteur aussi brillant qu'infatigable en faisaient à l'époque des voitures très désirables qui restent extrêmement séduisantes de nos jours pour qui souhaite participer aux plus grands rallyes et autres manifestations de prestige.

' 100058 ' a fait partie de plusieurs collections et, en juillet 2003, elle quitta les Etats-Unis pour l'Allemagne rejoignant une importante collection. La voiture qui a manifestement bénéficié d'une certaine restauration – entreprise il y a environ 20 ans – montre actuellement une sympathique patine due au temps passé.

En janvier 2010, la Record fut proposée à la vente Bonhams de Rétromobile à Paris où elle fut achetée par son propriétaire actuel. Depuis cette acquisition, la voiture a bénéficié d'une importante réfection mécanique avec reconstruction du moteur, le train roulant, des suspensions, du faisceau électrique, des freins et de la direction, les travaux ayant été exécutés par la Carrosserie Van der Meij aux Pays-Bas. Des factures pour un montant total de 62 000 euros figurent dans le dossier. La voiture est offerte avec son ancien titre américain et son document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C. Représentante de la dernière grande cuvée proposée par la grande marque française, cette T26 Record ne peut être que bienvenue aux concours les plus prestigieux du monde tout en étant éligible aux plus importantes épreuves historiques telles que la Mille Miglia.
€150,000 - 200,000

A proven chassis and running gear coupled to an under-stressed and long-legged engine made these very desirable cars in their day, and they still offer a very attractive package if one is looking for a car to enjoy on rallies and Grand Tours.

'100058' has resided in several collections in its lifetime and in July 2003 was shipped back from the USA to Germany where it remained in a major collection for many years. The car has obviously benefited from some refurbishment and restoration – undertaken circa 20 years ago - which is now showing pleasant signs of ageing.

In January 2010 the Record was offered for sale (Lot 263) at Bonhams' Rétromobile auction in Paris where it was purchased by the current owner. Since acquisition the car has been treated to an extensive mechanical overhaul, including rebuilds of the engine, gearbox, suspension, brakes and steering, the work being carried out by Carrosserie Van der Meij in the Netherlands. Invoices totalling 62,000 are on file and the car also comes with its old US title deed and current UK V5C registration document. Representing the last glorious flowering of a great French marque, this T26 Record would be a welcome invitee at prestigious concours events around the world and is also eligible for important historic competition events such as the Mille Miglia.

Photo credit: Michael Rietveld

551

En etat d'origine mécaniquement restaurée

Pierce-Arrow Model B Phaeton 1930

Châssis n° 2025037

Localisé à Buffalo (état de New York), Pierce fabriquait des cages à oiseaux, des glacières et des bicyclettes avant de lancer sa première automobile à essence en 1901.(La marque Pierce-Arrow fut exploitée pour la première fois en 1904.) En 1908, la firme prit le nom de Pierce Arrow Motor Car Company et ne tarda pas à se consacrer aux automobiles de luxe en innovant souvent dans le domaine de la technique dont le freinage assisté et les poussoirs hydrauliques et en construisant quelques-unes des plus prestigieuses automobiles qui fréquentèrent les routes américaines.

On aura une idée de la vitesse à laquelle Pierce-Arrow se développa quand on saura que dès 1909, la Maison Blanche commanda deux voitures pour les services officiels. Dès lors, Pierce-Arrow sera synonyme de sommet de luxe automobile aux côtés de Cadillac, Packard et Rolls-Royce. Cultivant un style conventionnel et handicapée par une gamme de six-cylindres face à un segment de marché de plus en plus envahi par les multicylindres, Pierce-Arrow vit ses ventes décliner pendant les années 1920.

Based in Buffalo, New York State, Pierce built birdcages, ice boxes and bicycles before introducing its first petrol-driven automobile in 1901. (The Pierce-Arrow name was first used in 1904). In 1908 the firm became the Pierce Arrow Motor Car Company and soon switched its attention exclusively to the production of luxury cars, pioneering many technological developments, including servo-assisted braking and hydraulic tappets, while building some of the most prestigious motor cars ever to grace America's highways.

Some idea of the rapidity of Pierce-Arrow's rise may be gauged from the fact that as early as 1909 The White House ordered two for state occasions. From then onwards Pierce-Arrow would be synonymous with the ultimate in motoring luxury, ranking alongside Cadillac, Packard and Rolls-Royce. Clinging to traditional styling and handicapped by a range of sixes in an increasingly multi-cylinder marketplace, Pierce-Arrow saw its sales decline throughout the 1920s.

En 1928, une alliance l'unit à Studebaker qui saisit cette occasion de prendre pied sur le marché du grand luxe. Une nouvelle gamme de huit-cylindres – à l'étude avant l'arrivée de Studebaker – fut introduite et les ventes doublèrent en 1929. Une V12 fut ajoutée en novembre 1931, mais Pierce-Arrow comme Studebaker vécurent des années difficiles au lendemain du krach de Wall Street. Lorsque Studebaker fut admise au règlement judiciaire en 1933, Pierce-Arrow se retrouva seule une fois de plus. Malgré l'accueil enthousiaste réservé à la futuriste ' Silver Arrow ' - cinq exemplaires à 10,000 dollars pièce furent vendus – la firme se retrouva en situation difficile faute d'une gamme de modèles plus abordable. Les ventes s'effilochèrent au cours des années 1930 et la prestigieuse maison ferma ses portes en 1938.

Datant de janvier 1930, cette Model B Phaeton huit cylindres dans un exceptionnel état d'origine a fait partie antérieurement d'une collection appartenant à un membre de longue date de la Pierce-Arrow Society. Après son décès, la voiture passa aux mains de son fils qui l'exposa au Pierce-Arrow National Meet en 1989. Elle fut ensuite vendue à Mark Smith (voir le New Hampshire Certificate of Title dans le dossier).

La voiture a été sympathiquement rénovée avec l'aide précieuse des spécialistes de Pierceparts, notamment Ed Minnie et John Cislak, comme en témoigne les factures présentes au dossier qui détaillent les travaux effectués sur la mécanique. Nous savons que la carrosserie et l'intérieur d'origine ont été préservés. Les outils de bord et les manuels d'utilisation originaux sont présents et la voiture est accompagnée de ses papiers néerlandais. Les taxes dues au titre de la Communauté Européenne ont été payées. Selon le club Pierce-Arrow Register, il ne resterait qu'une quinzaine de ces modèles dans le monde.
€80,000 - 120,000

In 1928 an alliance was forged with Studebaker, which viewed Pierce-Arrow's acquisition as a means of gaining entry to the luxury car market. A new range of straight eights - already under development before Studebaker's arrival - was introduced and sales doubled in 1929. A V12 was added in November 1931 but both Pierce-Arrow and Studebaker were finding life tough in the post-Wall Street Crash years. When the latter filed for bankruptcy in 1933, Pierce-Arrow found itself independent once again. Despite the critical acclaim lavished on its futuristic 'Silver Arrow' show car – five of which were sold costing $10,000 each – the firm was severely handicapped by the lack of a lower-price range. Sales dwindled throughout the 1930s and the once-great Pierce-Arrow folded in 1938.

Dating from January 1930, this exceptionally original eight-cylinder Model B Phaeton is understood to have previously formed part of the collection belonging to a long-time Pierce-Arrow Society member. When he died, the car passed to his son, who exhibited it at the Pierce-Arrow National Meet in 1989. It was then sold to Mark Smith (see New Hampshire Certificate of Title on file).

The car has been sympathetically refurbished with the invaluable help of marque specialists Pierceparts, in particular Ed Minnie and John Cislak, there being a number of invoices on file recording the extensive mechanical works carried out. We are advised that the body and interior have been preserved in original condition. The original tools and instruction books are included in the sale and the car also comes with Netherlands registration papers. EU taxes have been paid. According to the club Pierce-Arrow Register, there are approximately 15 of this model left worldwide.

552
Lancia Astura 4e Série Cabriolet 1938 Carrosserie Boneschi

Châssis n° 41-3125
Moteur n° 41-240

Après avoir réussi à se positionner au premier rang des constructeurs de voitures de luxe avec la Dilambda, Lancia consolida sa place en proposant dans les années 1930 une succession de modèles fabuleux construits sur mesures sur le châssis Astura.

Ingénieur automobile parmi les plus doués de tous les temps, Vincenzo Lancia fonda sa propre entreprise en 1906 après avoir été chef essayeur et pilote chez FIAT. Présentée en 1907, la première Lancia montra une indépendance d'esprit et une défiance envers les solutions conventionnelles qui allaient caractériser la marque jusqu'à une époque récente.

Having established itself in the front rank of the world's finest cars with the Dilambda, Lancia further enhanced its exalted position with a succession of fabulous coachbuilt models on the Astura chassis in the 1930s.

One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era.

Véhicules militaires, camions, fourgons et moteurs d'avion se succédèrent en permettant à Lancia d'accroître son expertise dans le domaine de la conception et de la construction de moteurs en ' V '. Le premier type de Lancia à moteur en V – la V8 Trikappa sport – apparut en 1922, mais ce fut la Lambda, lancée peu de temps après, qui s'affirma aussitôt comme un modèle plus significatif. Création marquante de l'histoire de l'automobile, ce fut la première automobile au monde dotée d'une caisse travaillante intégrant le châssis et la première dotée d'un moteur V4.

L'absence d'un châssis séparé permettait d'asseoir les occupants plus bas, de construire une carrosserie surbaissée plus aérodynamique, tandis que la suspension avant indépendante à éléments télescopiques dotait la Lambda d'un comportement dynamique et d'un confort absolument inégalés en son temps.

Contrairement à sa devancière, la Dilambda qui n'avait pas de structure monocoque revenait au châssis séparé, solution qui facilitait la fabrication de carrosseries sur mesures. D'un nouveau type, le châssis de la Dilambda affichait une résistance à la torsion exceptionnelle indispensable avec des roues avant indépendantes. L'architecture en V étroit étant désormais une caractéristique Lancia, le groupe de 3,960 cm3 de la Dilambda était en V ouvert à 24 degrés.

Military vehicles, lorries, vans and aero engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of 'V'-configuration power plants. Lancia's first V-engined model - the V8 Trikappa sports car - appeared in 1922 but it was the Lambda, launched soon after, that would prove to be of even greater significance. A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda was the world's first car to have a stress-bearing body and the first to be powered by a V4 engine.

The absence of a separate chassis meant the driver could sit lower, enabling a low aerodynamic body line to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension endowed the Lambda with ride and handling qualities unmatched by anything in its class.

Unlike its revolutionary Lambda predecessor, the Dilambda did not use a stress-bearing body but reverted to a separate chassis, a factor that facilitated the manufacture of special coachbuilt variants. A new design, the Dilambda chassis possessed exceptional torsional rigidity, a virtue necessitated by its independent front suspension. Narrow-angle V-configuration engines were by now a Lancia speciality, the Dilambda's 3,960cc unit having cylinder banks disposed at 24 degrees.

En 1931, le lancement de l'Astura et de l'Artena constitua une rupture avec le système de désignation par les lettres de l'alphabet grec en faveur de noms de lieux italiens dans une démarche conforme à l'esprit nationaliste du temps. Offrant une performance et une tenue de route de voiture sportive, mais avec une confortable facilité de conduite, la luxueuse Astura fut une ' Gran Turismo ' avant même que l'expression ne fût inventée.

Parmi les types les plus importants de Lancia, l'Astura était propulsée par une nouvelle version du moteur V8 en V fermé bien connu. Ce dernier fut agrandi de 2,6 à 3 litres su l'Astura Série III en 1934, date à laquelle le modèle reçut des freins hydrauliques et fut proposé en châssis court et châssis long. La Série IV se caractérisa par un châssis plate-forme sur empattement long voué à recevoir les plus belles carrosseries de l'époque et servit souvent de véhicule officiel pour les services gouvernementaux italiens. Outre le grand empattement, un système de capotage électrique fut proposé et le système Bijur de graissage centralisé du châssis adopté.

The introduction of the Astura and Artena in 1931 marked a switch from a system of model designation that used letters of the Greek alphabet in favour of one using Italian place names, a move in keeping with the nationalistic spirit of the age. Delivering sports car performance and roadholding yet in a quite, effortless manner, the luxurious Astura was a 'Gran Turismo' before the term was invented.

One of Lancia's most important models, the Astura was powered by a new version of the familiar narrow-angle V8 engine. The latter was enlarged from 2.6 to 3.0 litres on the Astura Series III in 1934 when the model also gained hydraulic brakes and became available in both short and long-chassis forms. The Series IV featured a platform chassis of longer wheelbase, attracting some of the finest coachwork of the period, and was used extensively as official transportation by Italian government departments. In addition to the longer wheelbase, an electric hood mechanism was developed and Bijur centralised chassis lubrication adopted.

Photo credit: Urs Schmid & Michel Zumbrunn

La voiture présentée est la seule survivante des trois Astura Série IV carrossés dans ce style par Carrozzeria Boneschi de Milan, firme très liée à Lancia depuis sa fondation par Giovanni Boneschi immédiatement après la Grande Guerre. Le châssis n° ' 41-3215 ' se caractérise par une spectaculaire carrosserie aérodynamique complétée par un dessin de calandre d'avant-garde, un pare-brise rabattable et des bavolets cachant les roues arrière. L'ensemble donne une magnifique automobile qui semble animée, même à l'arrêt, d'un mouvement plein de grâce.

Propriété à l'origine d'un magnat du charbon belge, la Lancia fut inutilisée pendant la Seconde Guerre mondiale et conservée en sécurité par la veuve du propriétaire dans les années 1950. À l'exception de la peinture refaite dans la teinte gris foncé d'origine, l'Astura est encore totalement originale y compris la merveilleuse sellerie de cuir noir et la capote grise. Elle se présente en ordre de marche, décrite comme étant en très bon état général. La voiture est accompagnée de son passeport FIVA et de son ancien document d'immatriculation belge.

Exemple caractéristique de la façon élégante et raffinée de Carrozzeria Boneschi sur l'un des châssis parmi les plus désirables en son temps, cette automobile historique et unique en son genre ne pourra que valoriser une collection de qualité.
€400,000 - 500,000

This particular car is the sole survivor of only three 4th-Series Asturas bodied in this style by Carrozzeria Boneschi of Milan, a company that had enjoyed close links with Lancia since its foundation by Giovanni Boneschi immediately after WWI. Chassis number '41-3215' features spectacular, aerodynamic cabriolet coachwork, which is complemented by an avant-garde radiator grille design, fold flat windscreen and rear wheel spats. The result is a beautiful motor car that looks like it is in graceful motion even when parked.

Originally owned by a Belgium coal-mining magnate, the Lancia was laid up throughout WW2 and kept in safe long-term storage by the owner's widow during the 1950s. Apart from a repaint in the original dark grey colour, the Astura is still totally original, including the wonderful black leather upholstery and grey convertible hood. In 2009 its fine quality was recognised at the prestigious Villa d'Este concours d'élegance where the Astura took the Class A 'Pre-War Open Cars' award for its then owner, Klaus Edel. Presented in running order and described as in generally very good condition, the car is offered with FIVA passport and old Belgian registration document.

A typically graceful and elegant example of Carrozzeria Boneschi's work on one of the most desirable chassis of its day, this unique and historic motor car is ready to enhance any collection.

553

Anciennement propriété de George Milligen

Delage D8 Torpédo Sport quatre places 1931
Carrosserie Chapron

Châssis n° 34785
Moteur n° 1474

En son temps, la Delage D8 fut la seule automobile française qu'on pouvait comparer à la 32 CV Hispano-Suiza en termes d'élégance et de qualité mécanique quand l'usine Delage de Courbevoie, alors la plus moderne de l'industrie française, était équipée des outillages les plus perfectionnés disponibles sur le marché mondial.

' Delage peut être créditée de nombreux records du monde, dont un Championnat du Monde, et de plus de récompenses dans les principaux concours d'élégance que n'importe quelle autre voiture ' disait fièrement la publicité de la marque, ajoutant ' à ces réussites, Delage peut en ajouter une troisième et non des moindres : elle offre le plus haut degré de luxe et de performance possible à un prix accessible pour l'automobiliste moyen. '

Étudiée par Maurice Gaultier, la D8 fit sensation au Salon de Paris 1929 avec son huit-cylindres en ligne de 4 litres doux et silencieux, à soupapes en tête, alimenté dans sa version standard de 105 ch par un seul carburateur à 5 gicleurs Smith-Barriquand fabriqué par Delage. Le châssis, une solide structure à renfort central en X était doté d'un freinage assisté par dépression.

In its day, the Delage D8 was the only French car which could be mentioned in the same breath as the 32CV Hispano-Suiza in terms of elegance and engineering excellence, while the Delage factory at Courbevoie was the most modern in the French industry, equipped with the finest tools that money could buy.

'Delage have to their credit many world's records, including a world's championship, and more awards at the principal Concours d'Elegance than any other car in the world,' the company's advertising proudly boasted, adding: 'To these achievements Delage have added a third and greater. They have made the highest known degree of luxury and performance available at the price the average motorist can pay.'

Designed by Maurice Gaultier, the D8 was the sensation of the 1929 Paris Salon, with its smooth and silent 4.0-litre, overhead-valve straight-eight engine breathing, in its normal 105bhp version, through a single Delage-built Smith-Barriquand five-jet carburettor. The chassis was a strong X-braced structure with servo-assisted braking.

L'impressionnante liste des acheteurs de D8 – présentés par l'usine comme ' des personnes expérimentées et exigeantes à juste titre, des industriels et des hommes du monde, des hommes d'affaires et des femmes élégantes ' comprenait les noms du Roi Gustave V de Suède, du Roi Alexandre de Yougoslavie et de l'Empereur Haïlé Sélassié d'éthiopie ainsi que d'importants hommes d'affaires et politiciens, tandis que des stars de cinéma et du spectacle comme Betty Spell et Joséphine Baker ajoutaient une touche de sex appeal aux somptueuses carrosseries qui habillaient le châssis D8 présentées aux plus grands concours d'élégance du moment (généralement remportés par une Delage).

La carrosserie de cette voiture est signée Henri Chapron de Levallois-Perret, firme fondée en 1919 par Henri Chapron, alors âgé de 33 ans, natif de Nouan-le-Fuzelier en Sologne. Contrairement aux nombreux carrossiers français alors à la mode, Chapron n'était pas héritier des idées qui guidaient ceux qui étaient passés des voitures à chevaux à l'automobile. En conséquence, ses créations offraient une fraîcheur créative et un sens inné des proportions qui s'adaptaient bien au long capot du châssis Delage D8. La planche de bord de cette voiture avec ses fins habillages en métal et ses instruments encastrés est tout particulièrement élégante.

Cette superbe Delage D8 carrossée par Henri Chapron fut achetée par le précédent propriétaire à la vente Bonhams de la célèbre Collection George Milligen organisée au Goodwood Revival le 3 septembre 2004 (Lot 156).

The impressive list of D8 owners - promoted by the factory as 'experienced and justifiably demanding folk, men of industry and of the world, businessmen and elegant women' - included King Gustav V of Sweden, King Alexander of Yugoslavia and Emperor Haile Selassie of Ethiopia as well as leading businessmen and politicians, while the most glamorous film and cabaret stars of the day like Betty Spell and Josephine Baker added sex appeal to the glorious coachwork that adorned the D8 chassis at the major concours d'élegance of the day (which a Delage usually won).

Bodywork on this car is by Chapron of Levallois-Perret, Paris, a company founded in 1919 by 33-year-old Henri Chapron, a native of Nouan-le-Fuzelier in the Sologne region of France. Unlike so many fashionable French carrossiers, Chapron carried none of the mental baggage that came from having graduated to cars from building horse-drawn carriages; consequently, his work had a freshness and innate sense of proportion that was well suited to the long-bonneted Delage D8 chassis. The wooden dashboard of this car, with its delicate metal inlay and inset instrument panel, is particularly elegant.

This magnificent Delage D8 with coachwork by Henri Chapron was purchased by the immediately preceding owner from Bonhams' Sale of the famous George Milligen Collection, held at the Goodwood Revival meeting on 3rd September 2004 (Lot 156).

Delage fut toujours une des marques favorites de George Milligen qui acheta cette belle voiture avec ailes enveloppantes au célèbre négociant en automobiles anciennes (Veteran et Vintage) Cecil Bendall d'Hitchin en 1962. Désormais peinte dans les teintes personnelles de George - Bleu RAF avec filets rouge et or - elle lui tint à cœur pendant 42 ans.

La voiture fut totalement revue en 1964-1965, les archives Milligen montrant qu'à l'occasion de cette réfection qui comprit beaucoup d'interventions sur la boîte, les freins et l'essieu avant, le vilebrequin et le volant moteur furent équilibrés, le bloc fut ressoudé et chemisé, les coussinets de bielles et de paliers regarnis, les soupapes rechargées et leurs sièges refaits. En même temps, la carrosserie fut réparée et repeinte par R. Robinson & Company, la sellerie refaite conformément à l'origine comme les pièces chromées. La Delage roula en France au début des années 1990 après installation d'un nouvel allumeur et George Milligen la conduisit deux semaines seulement avant son décès en 2004.

Le propriétaire précédent a judicieusement revu la voiture : élimination de défauts mineurs, révision des carburateurs, ajout d'une mascotte de radiateur et regarnissage de l'intérieur en cuir de crocodile. Présentée en très bon ordre de marche, ce merveilleux exemple de l'excellence automobile française est accompagné de son document d'immatriculation britannique V5 portant le numéro ' GP 7334 '.
€390,000 - 520,000

The Delage marque was always a favourite of George Milligen, who bought this lovely car, with its elegant helmet wings, from that well-known dealer in Veteran and Vintage cars, Cecil Bendall of Hitchin in 1962. Now finished in George's 'house colours' of RAF blue with red and gold coach lining, it remained close to his heart throughout his 42 years of ownership.

The car was completely overhauled in 1964-65, Milligen's records showing that as part of this comprehensive rebuild, which included much work on the transmission, brakes and front axle, the crankshaft and flywheel were balanced, the block was welded and sleeved, the big-end and main bearings were re-metalled and the valves were built up and re-seated. At the same time the body was repaired and repainted by local coachbuilder R Robinson & Company, the car was reupholstered to match the original trim and the plating was renewed. The Delage was driven to France in the early 1990s after a new distributor was fitted, and George Milligen started and ran it just a couple of weeks before his death in 2004.

The immediately preceding owner sympathetically re-commissioned the car: fixing some minor faults, overhauling the carburettors, adding a radiator mascot and having the interior re-trimmed in crocodile skin leather. Presented in good running condition, this wonderfully stylish example of French motoring excellence is offered with UK Swansea V5 document for the registration mark 'GP 7334'.

Photo credit: Christophe Gasco

554

Vendue neuve en Belgique

Rolls-Royce 45/50hp 'Silver Ghost' Alpine Eagle Sports Tourer 1921 Carrosserie Hooper & Co

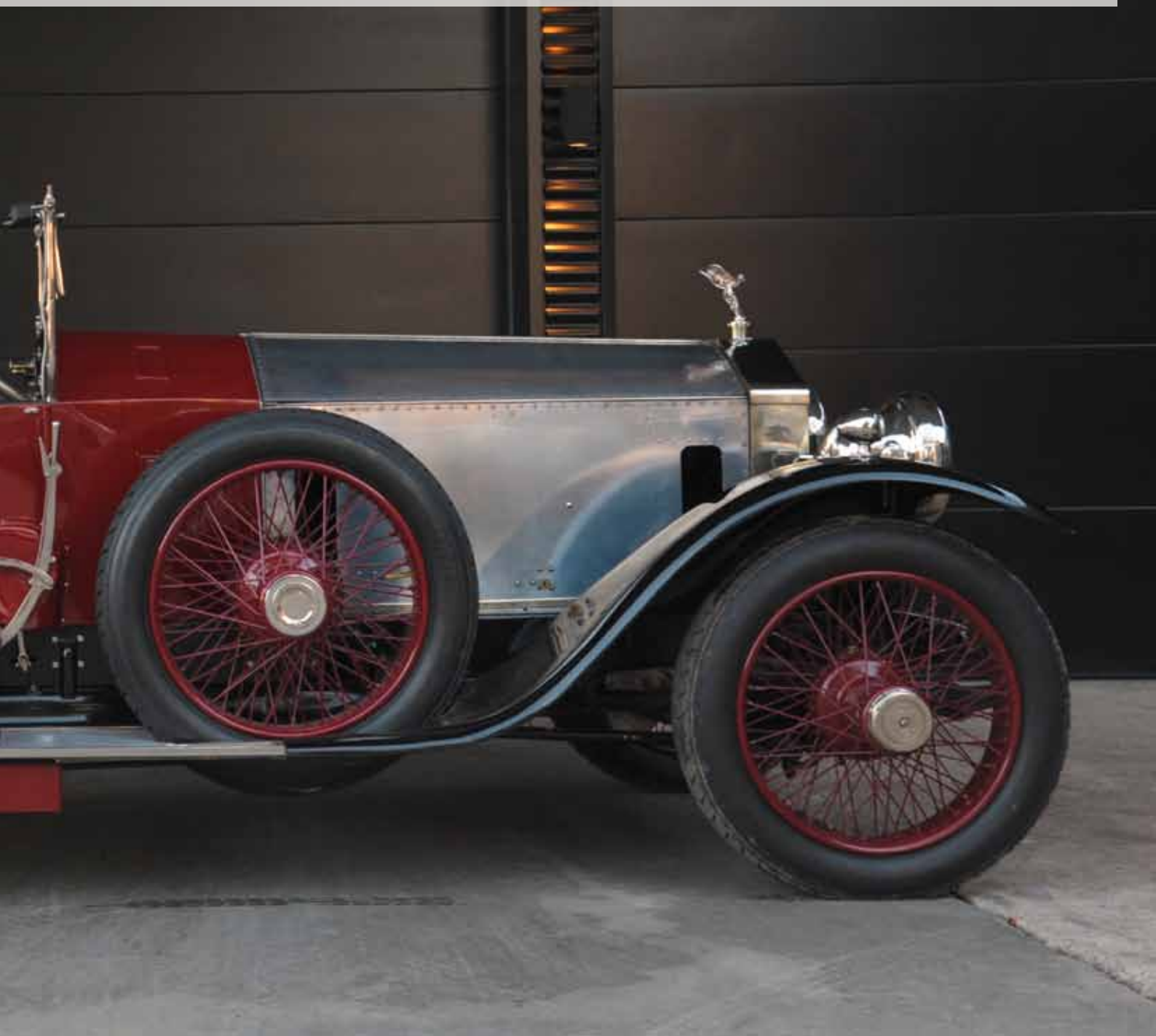
Châssis n° 15TE
Moteur n° N395

La Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost est une voiture de luxe et ne fut pas conçue comme une voiture sportive à l'origine. Cela ne dissuada pourtant pas les propriétaires les plus enthousiastes. En 1912, M. James Radley engagea à titre privé sa 40/50 HP dans l'Austrian Alpine Trial pour se rendre compte que les limites de la boîte à trois vitesses l'empêchait de négocier le col de Katschberg.

En conséquence, Rolls-Royce prépara quatre voitures pour l'édition de 1913, équipées de boîte à quatre rapports et d'un moteur plus puissant développant 75 ch (au lieu de 60), grâce à une augmentation du taux de compression et un plus gros carburateur. Ces modifications apportèrent un changement radical et les voiture remportèrent six prix dont la prestigieuse Coupe du roi Léopold. Encouragée par ces résultats, l'usine commença à produire des modèles aux mêmes spécifications pour ses clients. Officiellement il s'agissait de Continental, mais elles sont plus connues sous le nom évocateur d'Alpine Eagle, le surnom que leur avait donné le directeur des essais, Ernest Hives.

A luxury motor car, the Rolls-Royce 40/50hp 'Silver Ghost' was not designed with motor sport in mind but that did not deter the more enthusiastic owners. In 1912 Mr James Radley privately entered his 40/50hp in the Austrian Alpine Trial only to find that the three-speed gearbox's limitations prevented him from negotiating the Katschberg Pass.

As a result, Rolls-Royce prepared four cars for the 1913 event, equipping them with four-speed transmissions and more powerful engines producing 75bhp (up from 60) courtesy of a raised compression ratio and larger carburettor. These changes made for a dramatic improvement and the team cars won six awards, including the prestigious Archduke Leopold Cup. Inspired by this success, the factory began producing cars of the same specification for customers. Officially they were 'Continental' models but are better known by the evocative 'Alpine Eagle' nickname given to them by chief test driver, Ernest Hives.



Cette silver Ghost particulière, portant le châssis n° 15TE fut essayée le 23 décembre 1920 et fut livrée à son premier propriétaire, M. Hermann, en Belgique, le 2 février 1921. Si l'on se réfère aux fiches d'usine, 15TE fut construite aux spécifications Alpine Eagle, complète avec des pièces nickelés et devait être carrossée en torpédo. Les fiches ne font pas état du carrossier. Après de nombreuses recherches le fameux expert Rolls-Royce John Fasal confirme que la carrosserie est bien de Hooper. La voiture a son moteur d'origine n° N395.

Après près de deux années en Belgique, la Silver Ghost fut achetée par le capitaine W. Brass en décembre 1922, avant de passer à un certain E. H. S. Nugent dans le comté de Down. Le changement de propriétaire suivant mentionné par les fiches d'usine fait état d'un certain T. G. W. Haughton de Frazer & Haughton Ltd, dans le comté d'Antrim, en Irlande du nord qui acheta la voiture en décembre 1946 et est le dernier propriétaire enregistré. Plus tard, dans les années 1950, 15TE fut acquise par un M. J. Harkness d'Irlande du nord, et passa les 40 années suivantes stockée avec le reste de sa collection, ne réapparaissant que lorsque sa famille l'en sortit au milieu des années 1990.

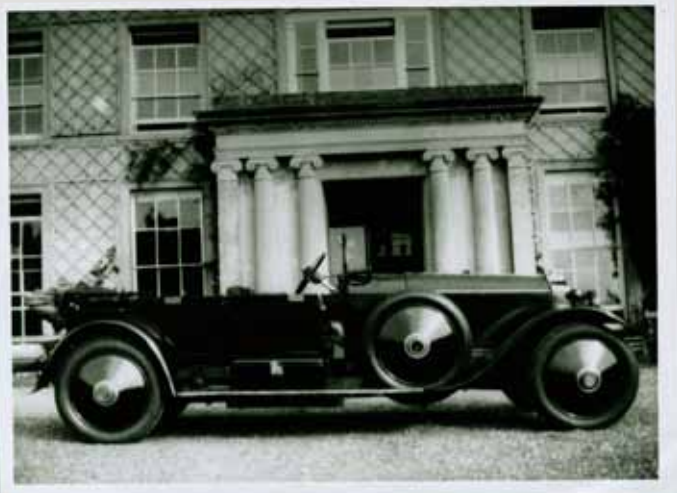
Après avoir trouvé un nouveau propriétaire, la Ghost fut complètement restaurée et repeinte dans un rouge Bourgogne avec les ailes peintes en noir et le capot en métal nu original laissé tel qu'il était. Ce superbe exemplaire n° 15TE de la sportive Alpine Eagle est une rare occasion de pouvoir acquérir une Rolls-Royce Silver Ghost vendue neuve en Belgique.
€255,000 - 325,000

This particular Silver Ghost, chassis number '15TE' went on test on 23rd December 1920 and was delivered to its first owner, a Mr Hermann in Belgium, on 2nd February 1921. According to the factory build sheets, '15TE' was built to Alpine Eagle specification, complete with nickel fittings, and was to be fitted with a 'torpedo' body. The build sheets do not record the coachbuilder. However, after much research, the renowned Rolls-Royce expert, John Fasal, confirmed that the body is by Hooper. The car retains its original engine, number 'N395'.

After nearly two years in Belgium, the Silver Ghost was bought by a Captain W Brass MP in December 1922 before passing to an E H S Nugent of County Down. The next change of ownership noted in the factory records was to a T G W Haughton of Messrs Frazer & Haughton Ltd in County Antrim, Northern Ireland, who acquired the car in December 1946 and is the last owner listed. Later on, in the 1950s, '15TE' was acquired by a Mr J Harkness of Northern Ireland and spent the next 40-or-so years in storage with the rest of his collection, only re-emerging when the cars were removed by his family in the mid-1990s.

Having found a new owner, the Ghost was then completely restored and repainted in rich Burgundy, with the wings being refinished in black and the original, unpainted metal bonnet left as it was. A wonderful example of the sporting Alpine Eagle model, '15TE' represents a rare opportunity to acquire a Rolls-Royce Silver Ghost sold new to Belgian.

15TE at the 2012 Zoute Concours d'Elégance



15TE in period with a proud Captain W. Brass

555

Ex-Salon de Londres 1930

Cadillac V16 Landaulette De Luxe c. 1930 Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° 702297

' La somme totale des spécificités de la V16 était si impressionnante que même les Européens se trouvèrent dans l'impossibilité de décrire son exceptionnel silence de fonctionnement sans employer les termes ' magnifique ' et ' extraordinaire '. ' - Robert C Ackerson, *Standard Catalog of Cadillac*.

L'audacieuse tentative de Cadillac visant à écraser la concurrence par le nombre de cylindres commença en janvier 1930 avec le lancement de sa magnifique V16 451 (7,4 litres) dont on a pu dire : ' Il n'existe aucun moteur sur aucune voiture aussi doux, aussi silencieux, aussi souple. ' Il s'agissait du premier moteur à 16 cylindres de production pour voiture de tourisme qui battait de 10 mois sur le marché son rival de chez Marmon. Plus de 50 styles de carrosserie furent proposés dont la grande majorité étaient du ' sur mesures catalogué ' par Fleetwood et la plupart des variations de quelques dessins de base.

'The sum total of the V16's features was so impressive that even the Europeans found it impossible to describe its super silent operation without using terms such as "magnificent" and "outstanding".' - Robert C Ackerson, *Standard Catalog of Cadillac*.

Cadillac's bold attempt to 'out cylinder' the opposition commenced in January 1930 with the introduction of its magnificent 452ci (7.4-litre) V16, of whose engine it has been said: 'There is no power plant in any motor car so smooth, so quiet, so flexible.' It was the world's first production 16-cylinder passenger car, beating the rival Marmon to the marketplace by ten months. Conceived in the 'Roaring Twenties', these Leviathans made little sense in the Depression years of the early 1930s, despite which Cadillac managed to sell in excess of 15,000 by the decade's end.

Photo credit: Michael Rietveld

Le châssis à conduite à droite n° 702297 à carrosserie ' Saloon Landaulette De Luxe ' par Vanden Plas fut achevé en 1930 et vendu neuf via MM Lendrum & Hartman d'Albermarle Street dans le West End de Londres, importateur officiel au Royaume-Uni des marques de General Motors Buick, Cadillac, LaSalle et Marquette. ' 702297 ' fut exposée au salon de Londres de cette année-là à l'Olympia avant sa livraison à son premier propriétaire, l'Hon. Arthur Ernest Guinness de la dynastie de brasseurs du même nom. La voiture fut peinte à l'origine en bleu poudre avec toit et ailes noir, tandis que parmi les autres caractéristiques notables figuraient un pare-brise plat, des montants de glace étroits, des portes arrière ouvrant vers l'arrière et des indicateurs de direction type flèches. L'intérieur abondamment orné de boiseries marquetées en noyer verni comportait une séparation et une intercommunication et dans le compartiment arrière un compteur de vitesse et le rare tableau d'instruments en deux parties qui équipait les Cadillac surnommées ' Madame X ' habillées par Fleetwood.

L'historique de cette Cadillac immédiatement après la période Guinness est inconnu, mais en 1959, elle était annoncée à vendre dans le magazine du Cadillac & LaSalle Club ' The Self Starter ' par M. Jeffrey Watts de Levittown (Pennsylvanie). 705297 apparut ensuite dans une vente aux enchères ' Movieland –Cars of the Stars ' en 1974, date à laquelle elle nécessitait une restauration de grande ampleur. Par la suite la voiture arriva chez ' Cadillac Jim ' Pearson de Kansas City qui la revendit au collectionneur James C. Leake de Tulsa (Oklahoma) dans la seconde moitié des années 1970. La V16 fut alors restaurée pour M. Leake, le compteur affichant à l'époque environ 90,000 km. Elle retraversa plus tard l'Atlantique pour entrer dans une collection privée européenne. Elle se présente en excellent état général et fonctionne bien.

€100,000 - 150,000

More than 50 body styles were offered, the vast majority being 'catalogue customs' by Fleetwood, most being variations on a handful of basic designs.

Right-hand drive chassis number '702297' was completed in 1930 with 'Saloon Landaulette De Luxe' coachwork by Vanden Plas and sold new via Messrs Lendrum & Hartman of Albemarle Street in London's West End, the UK's official importer for General Motors' makes Buick, Cadillac, LaSalle and Marquette. '702297' featured at that year's London Motor Show at Olympia prior to delivery to its first owner, the Hon Arthur Ernest Guinness of the eponymous brewing dynasty. The car was originally finished in powder blue with black roof and wings while other noteworthy features included a flat windscreen, slender window uprights, 'suicide' rear doors and 'trafficator'-type turn signals. There was an internal division and intercom, and the interior also featured extensive inlaid walnut woodwork, rear-compartment speedometer and the rare, split instrument panel found in the so-called 'Madame X' Cadillacs bodied by Fleetwood.

The Cadillac's immediately post-Guinness history is not known but in 1959 it was advertised for sale in the Cadillac & LaSalle Club's magazine 'The Self Starter' by Mr Jeffrey Watts of Levittown, Pennsylvania. '702297' next appeared at a 'Movieland – Cars of the Stars' auction in 1974, by which time it was in need of extensive restoration. Later the car passed to 'Cadillac Jim' Pearson of Kansas City, who sold it on to collector James C Leake of Tulsa, Oklahoma in the mid/late-1970s. The V16 was restored while in Mr Leake's ownership, the odometer reading at that time being circa 56,000 miles. It later made the journey back across the Atlantic, finding a new home in a European private collection, and is presented in generally very good condition, running well.

556
Panhard et Levassor Type X14 25 HP Torpédo 1911 Carrosserie Vanvooren

Châssis n° X14 27065
Moteur n° 27065

En 1891, Panhard et Levassor commercialisa ce qui fut probablement la première automobile de production au monde et la firme se forgea très vite une réputation de constructeur de voitures sans chevaux bien conçues, bien fabriquées, plus fiables et plus performantes que celles de la concurrence.

In 1891 Panhard et Levassor offered for sale what was arguably the world's first production car, and the company swiftly established a reputation for fine engineering, excellent craftsmanship, superior reliability and outstanding performance.

L'année 1911 fut une période marquante pour le constructeur français avec l'introduction dans son offre du moteur sans soupapes Knight à deux fourreaux. Ce type de propulseur allait équiper les plus grosses Panhard jusqu'en 1920, puis toute la production jusqu'en 1939. Ce moteur équipa dès 1911 le Type X14 4,4 litres 25 HP doté d'une boîte à quatre rapports et livrable au choix avec transmission par chaînes ou par arbre à cardan. L'actuel propriétaire acheta cette X14 à la vente Brooks d'Ascot Racecourse en juillet 1995 (Lot 564).

À cette date, il était établi que la voiture était arrivée au Royaume-Uni en provenance d'Amérique du Sud et son extraordinaire état d'origine suggéra qu'elle avait dû être très peu utilisée depuis 1911. Sagement, le vendeur décida de ne pas restaurer la Panhard, mais au contraire de confier la préservation de sa peinture gris d'origine et de sa sellerie à boutonnage à un spécialiste. Pendant plus de dix-sept ans, a voiture a été conduite sur des centaines de kilomètres sans aucun problème mécanique.

La carrosserie à sept places est signée Vanvooren de Paris et le généreux équipement comprend un pare-brise en laiton repliable, une capote, deux strapontins repliables, des jantes détachables et des pneus de secours et des phares BRC à acétylène auto-générateurs plus des lanternes de côté et arrière à pétrole de la même marque.

The year 1911 was a landmark year for the French manufacturer, seeing the introduction to its range of the Knight double sleeve-valve engine, and this type of power unit would characterise the firm's larger offerings well into the 1930s. This engine first appeared on the 4.4-litre 25hp Type X14, which featured a four-speed gearbox and could be ordered with either shaft or chain final drive. The current owner purchased this X14 at Brooks' auction at Ascot Racecourse in July 1995 (Lot 564).

At that time it was stated that the car had come to the UK from South America, its outstandingly original condition suggesting only minimal use since 1911. Wisely, the vendor chose not to restore the Panhard, instead entrusting the conservation of the original grey paintwork and deep-buttoned leather upholstery to a specialist. Over the last 17 years the car has been driven many hundreds of miles without any mechanical problem.

The seven-seater coachwork is by Vanvooren of Paris and the generous equipment includes a folding brass windscreen, convertible hood, two folding occasional seats, spare detachable wheel rims/tyres and BRC self-contained acetylene headlamps, with oil side and rear lamps from the same maker.

Depuis son acquisition, le vendeur a ajouté un rétroviseur fabriqué à Birmingham (provenant d'une Rolls-Royce de 1911), un pare-brise arrière réglable à cadre en laiton (d'avant 1914) avec petits déflecteurs latéraux orientables et une couverture pour les jambes des passagers arrière ainsi qu'un amortisseur de direction moderne. Celui-ci monté entre l'essieu avant et la barre d'accouplement avec utilisation des attaches originales introduit une énorme différence dans la conduite et le braquage de cette lourde voiture. Tous ces équipements ajoutés peuvent être démontés assez aisément..

Proposée avec ses papiers d'immatriculation néerlandais et un jeu complet d'outils d'origine, cette voiture qui doit être une des Panhard d'avant la Grande Guerre parmi les plus originales et les mieux préservées encore en existence ne peut être aussi qu'un sérieuse candidate aux meilleurs classements dans la catégorie ' Voitures non restaurées ' de plus en plus présente dans les concours d'élégance.
€220,000 - 280,000

Since acquisition, the vendor has added a Birmingham-made rear-view mirror (from a 1911 Rolls-Royce); an adjustable, brass-framed rear screen (pre-1914) with small adjustable side windows and a cover for the rear-seat passengers' legs; and a modern steering damper. The latter is fitted between the front axle and the tie-rod using original fixings, making an enormous difference when driving and steering this heavy car. All the aforementioned items can be removed relatively easily.

Offered with Netherlands registration papers and a complete set of original tools, this has to be one most original and best-preserved pre-1914 Panhards in existence, as well as a strong contender for top honours in the concours d'élegance circuit's emerging 'Preservation Class'.

557
Brasier 16hp Conduite intérieure 1913 Carrosserie Guilloux

Châssis n° 212

Les origines de la marque Brasier se situent en 1901 quand l'ingénieur Henri Brasier quitta Mors pour rejoindre Georges Richard qui avec son frère Max construisait des automobiles depuis la fin des années 1890 à Ivry-Port dans la banlieue sud de Paris. Initialement appelée ' Georges Richard ', les automobiles furent rebaptisées ' Richard-Brasier ' pour 1904 et simplement ' Brasier ' après 1905 et le départ de Georges Richard pour fonder Unic. À sno narrivée, Henri Brasier avait lancé une nouvelle gamme de voitures plus importantes construites selon les principes généraux des Panhard.

The Brasier marque originated in 1901 when engineer Henri Brasier left Mors to join Georges Richard, who together with his brother Max had been building cars since the late 1890s at Ivry-Port, Seine, France. Previously called 'Georges Richard', the cars were renamed 'Richard-Brasier' for 1904 and plain 'Brasier' after 1905 following Georges Richard's departure to found Unic. On his arrival Henri Brasier had instigated a new range of larger cars constructed along Panhard lines.

La Brasier 1913 proposée ici et dotée d'un moteur quatre cylindres de 3,179 cm3 à soupapes latérales taxé pour 16 HP porte sa carrosserie d'origine à quatre places réalisée par Marcel Guilloux de Chalon-sur-Saône dont la caractéristique la plus notable est son pare-brise ' panoramique ' à montants latéraux dédoublés et glaces courbes. Vendue neuve à Beaune (Bourgogne) par Auto-Garage Beauncis-Maine & Bahe dont la plaque est toujours fixée sur l'auvent, la voiture est restée aux mains de son premier propriétaire jusqu'à la déclaration de guerre en 1914, date à laquelle il décida de l'emmurer pour la préserver. Il ne revint malheureusement pas de la guerre et la Brasier vécut près de 70 ans dans l'oubli le plus complet jusqu'à ce que, à l'occasion de travaux, le mur soit démoli...On imagine l'étonnement de l'entrepreneur!

La Brasier passa aux mains de divers collectionneurs avant son achat en vente publique par l'actuel vendeur, et connaisseur, en 2008 après qu'elle eût figuré dans le film d'Alain Resnais de 1983 ' La vie est un roman '. Intacte depuis 1914, cette superbe automobile qui a donc conservé une originalité absolue ne peut être qu'une sérieuse candidate au premier prix dans la catégorie ' Non restauré ' de plus en plus souvent incluse dans les grands concours d'élégance. Apparemment conçue pour être conduite par son propriétaire, elle est entièrement garnie en drap galonné et l'intérieur a conservé ses rideaux aux places arrière et même le porte-bouquet. La peinture, les phares, les feux de position et la roue de secours ' Stepney ' sont également d'origine. Revêtu d'une délicieuse patine, cette remarquable ' machine à remonter le temps ' venue tout droit de la Belle époque est accompagnée de sa carte grise française.
€80,000 - 100,000

The 1913 Brasier offered here is powered by a 3,179cc four-cylinder side-valve engine rated at 16 horsepower and carries its original four-seater saloon coachwork by Marcel Guillox of Chalon-sur-Saône; the 'panoramic' dual A-posts are particularly worthy of note. Sold new in Beaune, Burgundy via Auto-Garage Beauncis - Maine & Bahe, whose plate is still fixed to the scuttle, the car remained with its original owner until the outbreak of war in 1914 when he decided to wall it up for safe keeping. Sadly, he did not return from the conflict and the Brasier remained undiscovered for nearly 70 years until the wall was demolished during alterations to the property. The builders' astonishment can only be imagined...

The Brasier subsequently passed through the hands of various collectors before being purchased at auction for his private collection by the current, connoisseur owner in 2008, by which time it had featured in the 1983 Alain Resnais film, 'La vie est un roman'. Untouched since 1914, this superb car remains in exceptionally original condition and must be a serious contender for top honours in the concours d'élegance circuit's emerging 'Preservation Class'. Apparently intended for owner/drive use, it is upholstered throughout in cloth with braid trim, the interior retaining its original pull-down blinds at the rear and even the flower holder. The paintwork, headlamps, sidelights and 'Stepney' spare wheel are likewise all original. Charmingly patinated, this remarkable, 'time warp' Edwardian motor car is offered with French Carte Grise.

558
Tatra T77A berline 1936

Châssis n° 23038
Moteur n° 201538

Le nom de Tatra est à jamais lié à celui de Hans Ledwinka, l'un des ingénieurs les plus originaux qui se soient jamais penchés sur l'automobile.

Né en Autriche en 1878, il reçut une formation technique et accéda à son premier emploi comme dessinateur industriel chez Nesselsdorfer Waggonfabrik, un fabricant de matériel ferroviaire. Quand la firme décida de se diversifier dans l'automobile, c'est Ledwinka qui dessina la voiture. Après un court passage chez Steyr dont il dessina la première automobile, il retourna à Nesselsdorf en 1921, alors que la ville avait été intégrée à la Tchécoslovaquie nouvellement formée et rebaptisée Koprivnice. Son ancien employeur avait également un nouveau nom, Tatra, du nom de la chaîne de montagnes de Slovaquie.

Devenu ingénieur en chef de Tatra, Ledwinka eut la responsabilité de créer la première voiture de la nouvelle firme, la T11. Présentée en 1923, la T11 de 1,056 cm3 était l'une des petites voitures les plus en avance sur son temps avec suspension indépendante à essieu oscillant à l'arrière et un châssis-poutre très rigide, caractéristiques qu'on allait retrouvées sur les futures Tatra de toutes tailles. Ledwinka était un adepte du refroidissement par air, aussi le moteur bicylindre à plat de la T11 avait-il recours à cette technique avec un conduit d'air forcé qui améliorait grandement son efficacité. La T11 fut suivie par la T12, similaire mais avec des freins aux quatre roues, puis par la plus grosse T17 à moteur six cylindres refroidi par air de 1,9 litre.

The name of Tatra is forever linked with that of Hans Ledwinka, one of the most original engineers ever to turn his attention to automobile design.

Born in Austria in 1878, he received a technical education and got his first job, as a draughtsman, with Nesselsdorfer Waggonfabrik, a manufacturer of railway rolling stock. When the company diversified into automobile production, Ledwinka designed its cars. After a spell with Steyr, for whom he designed its first automobile, he returned to Nesselsdorf in 1921, by which time the town had been absorbed into the newly created Czechoslovakia and renamed Koprivnice. His old employer had a new name too: Tatra, taken from the eponymous mountain range in Slovakia.

Tatra's chief engineer, Ledwinka was responsible for the reconstituted company's first entirely new car: the T11. Introduced in 1923, the 1,056cc T11 was one of the most advanced small cars of its era, incorporating independent rear suspension by means of swing axles, and a torsionally rigid backbone chassis frame, features that would characterise future Tatras of all sizes. Ledwinka was an advocate of air-cooling and so the T11 was powered by an air-cooled flat-twin engine with ducted airflow, the latter feature contributing greatly to its efficiency. The T11 was followed by the similar but four-wheel braked T12 and then the larger, 1.9-litre T17, which used a water-cooled six-cylinder engine.

La gamme Tatra s'étendit au cours des années 1920, et au cours de la décennie suivante, atteignant son point culminant, tout du moins en ce qui concerne les modèles plus ou moins conventionnels, avec la T80 de 1931 à moteur V12 de 6 litres. C'est vers cette époque que Ledwinka commença à s'intéresser aux carrosseries aérodynamiques pour les voitures de tourisme, le premier modèle réalisé étant la T570, dessinée avec son collègue Erich Übelacker et l'aérodynamicien de Zeppelin, Paul Jaray. Il ne fait aucun doute que la T570 influença Ferdinand Porsche pour la "voiture du peuple" de Hitler (la future Coccinelle) et après la deuxième guerre Tatra intenta avec succès un procès à VW pour dommages et intérêts. L'expérience de Ledwinka servit de base aux futures Tatra pendant de nombreuses années.

La première des Tatra "Aérodyne" apparut en 1934. La T77 était la première voiture de série à carrosserie aérodynamique, sa caractéristique la plus remarquable. La publicité de Tatra faisait référence à "la voiture du futur" et quand on comparait la T77 aux autres voitures de l'époque elle semblait en effet venir d'une autre planète. Tout aussi futuriste, sous sa carrosserie aérodynamique, la T77 regroupait toutes les techniques chères à Ledwinka, le châssis-poutre avec suspension indépendante et un V8 refroidi par air de 3 litres, tandis qu'un usage intensif d'un alliage de magnésium pour le moteur, la boîte, la suspension et la carrosserie permettait de contenir son poids à 1,700 kg.

Tatra's range expanded throughout the 1920s and into the succeeding decade, reaching its zenith, at least as far as relatively conventional designs were concerned, with the 6.0-litre V12-engined T80 of 1931. At around this time Ledwinka began experimenting with the application of low-drag aerodynamics to passenger car design, one of the first results being the T570, which was designed in collaboration with his colleague Erich Übelacker and Zeppelin aerodynamicist, Paul Jaray. The T570 undoubtedly influenced Ferdinand Porsche's design for Adolf Hitler's 'People's Car' (the Volkswagen 'Beetle') and after WW2 Tatra successfully sued VW for compensation. Ledwinka's experiments laid the foundations for Tatra designs for years to come.

In 1934 the first of Tatra's 'aerodynes' appeared; this was the T77, the world's first series-produced car designed with aerodynamic efficiency as the foremost consideration. Tatra's advertising hailed it as 'the car of the future', and when compared with its contemporaries the T77 must have looked like it had come from another planet. Just as advanced beneath its streamlined skin, the T77 featured Ledwinka's trademark, independently-suspended backbone chassis and was powered by a 3.0-litre air-cooled V8 engine mounted at the rear, while the extensive use of magnesium alloy for the engine, gearbox, suspension and body kept the weight down to 1,700kg (3,700lb).

Bien que la puissance de son moteur de 60 ch ait été modeste pour une grosse berline de luxe à six places, le coefficient aérodynamique particulièrement bas de la T77 aux alentours de 0, 21 lui permettait d'atteindre les 145 km/h. Une voiture conventionnelle aurait réclamé une puissance au moins deux fois supérieure.

En 1934, la T77 fut remplacée par la T77A, dotée d'un moteur de 3,4 litres de cylindrée et d'une vitesse de pointe de 150 km/h. Fabriquée à la main jusqu'en 1938, la T77A se distinguait au premier coup d'œil de sa devancière par son troisième phare central. On estime que seulement 100 exemplaires de la T77 et environ 150 de la T77A furent construits.

Cette T77A originale fut importée des États-Unis en République Tchéque en 2009. Depuis son acquisition, elle a été nettoyée, bien conservée et les phares ont retrouvé leur position originale, mais elle n'a subi aucune autre intervention. On nous signale que le châssis et la carrosserie sont tous deux solides et que l'intérieur de cuir marron est d'origine. On ne connaît pas l'état mécanique de la voiture. Les papiers comprennent une licence d'exportation, les papiers européens d'importation correspondants et un historique.

Aucune autre voiture n'est aussi typique de l'application des principes modernistes à l'automobile que cette emblématique Tatra T77, qui donne à ce projet de restauration enthousiasmant un intérêt tout particulier pour le collectionneur averti.
€350,000 - 450,000

Although its 60bhp engine was relatively modest in output for a large, six-seater, luxury car, the T77's staggeringly low drag coefficient of around 0.21 meant that it was still capable of reaching 145km/h (90mph). A conventional car would have required twice as much power.

In 1934 the T77 was superseded by the T77A, which benefited from a 3.4-litre engine and higher (150km/h) top speed. Hand built and produced up to 1938, the T77A was readily distinguishable from its predecessor by virtue of its third, central headlight. It is estimated that only 100-or-so T77s and around 150 T77As were produced.

This original T77A was imported into the Czech Republic from the USA in 2009. Since acquisition by the current owner it has been cleaned, conserved and the headlamps correctly repositioned, but otherwise is untouched. We are advised that the chassis and body both appear solid and that the brown leather interior is original. The car's mechanical condition is not known. Accompanying documentation consists of an export licence, related EU import documents and some history.

No one car better exemplifies the application of Modernist principles to automobile design than the iconic Tatra T77, which makes this exciting restoration project of particular interest to discerning collectors.

559 Ω
Horch 853A Cabriolet 1939

Châssis n° 854383
Moteur n° 400.884.754

Un des pères fondateurs de l'industrie automobile allemande, August Horch, né à Winningen en 1868, suivit les cours de mécanique d'une école technique et travailla chez un constructeur de moteurs marins à Leipzig. Devenu ensuite directeur de l'usine automobile de Karl Benz à Mannheim, la frustration née du conservatisme de son employeur le poussa à rechercher un soutien financier pour lancer sa propre affaire qui finit par être enregistrée sous la raison sociale Horch & Cie Motorwagenwerke AG en 1904 à Zwickau en Saxe.

Horch jugeait dépassées les ' voitures sans chevaux ' à moteur arrière de Benz et sa première automobile en 1900 fut dotée d'un moteur bicylindre avant et d'un essieu arrière moteur entraîné par arbre, une première en Allemagne. Des modèles plus grands à quatre et six cylindres suivirent et Horch s'engagea activement dans les épreuves routières et de régularité de l'époque jusqu'à ce que cette politique déclenche des conflits avec ses associés qui le forcèrent à démissionner en 1909 pour fonder une nouvelle entreprise. Appelée ' Audi ' à partir de 1910, la nouvelle affaire de Horch devait plus tard s'unir avec la société originelle dans le cadre d'Auto Union.

One of the founding fathers of the German automobile industry, August Horch was born in Winningen in 1868, and following an technical education at engineering school, worked for a marine engine manufacturer in Leipzig. His next job was managing Karl Benz's motor works at Mannheim, but frustration with his employer's conservative approach prompted Horch to seek financial backing for his own venture, which would be incorporated as Horch & Cie Motorwagenwerke AG in 1904 in Zwickau, Saxony.

Horch regarded Benz's rear-engined 'horseless carriages' as outdated, and his first automobile of 1900 featured a front-mounted, twin-cylinder engine and shaft-driven rear axle, the first time this latter innovation had been seen in Germany. Larger four- and six-cylinder models followed, and Horch became active in the trials and competitions of the day, though ultimately this policy would bring August into conflict with his fellow directors and force his departure in 1909 to found a new company. Known from 1910 as 'Audi', Horch's new venture would later be united with his original company as part of the Auto Union

En 1923, la société Horch engagea Paul Daimler, fils de Gottlieb, comme ingénieur en chef et la première automobile portant sa griffe fut la ' 300 ' dotée d'un moteur de 3,2 litres à huit cylindres en ligne et deux ACT. Horch privilégia ce type de moteur dans les années 1920 et 1930. Après le départ de Daimler, Fritz Fiedler (plus connu par la suite chez BMW) reprit son poste et dessina un huit en ligne à 1 ACT – le Horch 450 – suivi par les modèles 600 et 670 à moteur V12 de 6 litres en 1931 et par la 830 B à moteur V8 de 3,5 litres en 1933.

En 1932, la firme entra dans Auto Union avec Audi, DKW et Wanderer. Horch produisit une quantité considérable de variantes de modèles dans les années 1930 en annonçant fièrement les changements de cylindrée, d'empattement et de style de carrosserie, mais en visant uniquement le marché du luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux de Mercedes-Benz. Introduite pour l'année 1936, la Type 853 de 4,9 litres était dotée d'un moteur signé Fiedler, un huit en ligne à 1 ACT et dix paliers installé dans un robuste châssis pourvu d'une boîte de vitesses à quatre rapports et surmultiplicateur et freins hydrauliques assistés. Un élégant et rapide (140 km/h) cabriolet sport, le 853, fut produit jusqu'à la déclaration de guerre, date à laquelle 950 unités seulement de ces voitures exclusives avaient été fabriquées.

In 1923 Horch engaged Paul Daimler, son of Gottleib, as Chief Engineer, the first car to bear his stamp being the '300'. This was powered by a 3.2-litre, double-overhead-camshaft, straight eight engine, and power units of this type would be favoured by Horch throughout the 1920s and 1930s. After Daimler's departure Fritz Fiedler (later of BMW fame) took over, designing a single-overhead-cam straight-eight - the Horch 450 - which was followed by 6-litre V12-powered 600 and 670 models in 1931 and the 3.5-litre V8-engined 830B in 1933.

In 1932 the company became part of the Auto Union together with Audi, DKW and Wanderer. 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 Fiedler-designed, single-overhead-camshaft, ten-bearing straight eight mounted in a solidly built chassis boasting a four-speed overdrive gearbox and servo-assisted hydraulic brakes. A stylish and fast (140km/h) sports cabriolet, the 853 was produced up to the outbreak of WW2, by which time only 950 of these exclusive cars had been built.

Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'usine Horch de Zwickau se retrouva dans la zone d'occupation soviétique dans l'Allemagne divisée où elle dut se consacrer à la production de la très modeste et utilitaire Trabant - une triste fin pour une noble marque qui avait fait partie de l'élite des constructeurs mondiaux.

Le châssis n° 854383 fut acheté par le propriétaire actuel (le troisième) en janvier 1997 avant la fin d'une restauration de 10 ans effectuée par le spécialiste reconnu Egon Zweimüller GmbH d'Ennsweg en Autriche qui l'acheva en 1999. Le détail des travaux figure sur les factures du dossier pour un total de plus de 713,000 schillings autrichiens.

Peinte en beige et noir avec intérieur noir, la voiture est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général pour avoir bénéficié des attentions du spécialiste Hans Schori. Ce rare pur sang allemand est offert avec les factures susmentionnées, le manuel d'utilisation, le Fahrzeugbrief allemand périmé et ses papiers d'immatriculation suisses.
€300,000 - 400,000

After WW2, Horch's Zwickau factory ended up on the eastern side of a divided Germany where it would eventually be pressed into service manufacturing the utilitarian Trabant - a sad end to a once noble marque that had ranked among the world's very best.

Chassis number '854383' was acquired by the current (third) owner in January 1997, part-way through a ten-year restoration carried by specialist restorer Egon Zweimüller GmbH of Ennsweg, Austria, which was completed in 1999. Details of the works undertaken may be found in invoices on file totalling in excess of 713,000 Austrian schillings.

Finished in beige/black with black interior, the car is described by the vendor as in generally excellent condition, having benefited from the regular expert attention of Hans Schori. This rare German thoroughbred is offered with the aforementioned invoices, operating instructions, expired German Fahrzeugbrief and current Swiss registration papers.

560
Benz 8/20 HP Sports Wagen 1912

Moteur n° 16015

Fils d'un mécanicien des chemins de fer et pionnier des temps héroïques de l'automobile, Karl Benz construisit son premier véhicule à moteur – un tricycle à moteur monocylindrique – en 1885 après des années d'expérimentation des moteurs à gaz. En janvier 1886, Benz devint le premier homme détenteur d'un brevet couvrant une « automobile ».

One of the heroic figures of the automobile's pioneering age, Karl Benz, the son of a railway mechanic, built his first powered vehicle - a single-cylinder tricycle - in 1885 following years of experimentation with gas engines. In January 1886 Benz became the first man to be granted a patent for an 'automobile'.

La firme Benz prospéra grâce à sa réputation de constructeur de voitures fiables et confortables, ne cédant à sa rivale, Daimler, qu'au début des années 1900. À cette époque, les voitures Mercedes de cette dernière avaient dépassé celles de Benz à la fois en matière de conception et de performance, situation à laquelle Benz remédia bientôt en présentant une nouvelle gamme de modèles à quatre cylindres qui allaient replacer la marque en bonne position pour des années et lui fournir la base de quelques voitures de compétition très réussies.

Une des 3,093 voitures de tourisme produites par son usine de Mannheim en 1912, cette 8/10 HP « Sports Wagen » est équipée d'un moteur quatre cylindres à soupapes latérales de deux litres accouplé à une boîte à quatre rapports. Le prix du châssis nu était de 6,500 DM et la carrosserie coûtait 650 DM de plus. Cette séduisante deux-places qui dégage beaucoup de charme avec son superbe radiateur en laiton et son bel écusson se présente en très bel état. Nous sommes informés du fait que la carrosserie a bénéficié d'une rénovation cosmétique avec réfection de l'intérieur en cuir et de la peinture dans la couleur nationale des voitures de course allemandes.

Cette magnifique Benz ne pourra que combler son futur propriétaire par des heures de plaisir de conduire un rare ancêtre d'une des marques le plus chargée d'histoire au monde, Bien que résidant en Union Européenne, la voiture est offerte sans documents.
€60,000 - 80,000

Benz flourished thanks to a reputation for producing reliable and comfortable cars, only losing ground to rival Daimler in the early 1900s. By this time the latter's Mercedes cars had outstripped those of Benz in both design and performance, a situation Benz rectified with a new range of four-cylinder models that would stand the company in good stead for many years and form the basis of some highly successful racers.

One of 3,093 passenger cars produced by Benz at its Mannheim factory in 1912, this 8/20hp 'Sports Wagen' is powered by a 2.0-litre, four-cylinder, side-valve engine driving via a four-speed gearbox. The chassis price was 6,500 DM and the body cost 650 DM extra. This eye-catching two-seater has considerable charm, with its gorgeous brass radiator and beautiful badge, and presents very well. We are advised that the body has undergone cosmetic refurbishment, receiving a re-upholstered leather interior and a re-spray in its appropriate national racing colours livery.

An Edwardian-era example of one of the world's most historic brands, this beautiful Benz will surely give the fortunate new owner many miles of driving pleasure. Although resident in the EU, the car is offered without documents.

561

Livrée neuve au Pays Bas

De Dion Bouton 4½cv Vis-à-Vis 1901

Châssis n° 6011
Moteur n° 6011

Les noms de Dion et Bouton sont absolument liés au temps des pionniers de l'automobile, et au début avec celui de Trépardoux, pour la construction de voitures à vapeur légères, la première datant de 1883. Au début des années 1890, de Dion et Bouton s'orientèrent vers le moteur à combustion interne, au grand dam de Trépardoux qui les quitta en 1894 en laissant ses anciens partenaires développer ce qui fut en réalité le premier moteur à combustion interne à régime rapide.

The names of De Dion and Bouton are inextricably linked with the pioneer years of the motor car, initially in company with Trépardoux in the building of light steam carriages, the first of which appeared in 1883. In the early 1890s De Dion and Bouton turned their attention to the internal combustion engine, much to the annoyance of Trépardoux who quit in 1894, leaving his erstwhile partners to develop what was, in effect, the first high-speed internal combustion engine.

The De DIon at the start of the KNAC in 's Hertogenbosch, 1935

Les moteurs de l'ingénieur Bouton développaient une puissance nettement supérieure à celle des Daimler et des Benz tout en étant d'une fiabilité comparable. C'est donc tout naturellement que les moteurs De Dion furent adoptés par beaucoup d'autres constructeurs de tricycles, de quadricycles et de voitures légères en Europe comme aux Etats-Unis, influencés probablement par les victoires des rapides tricycles engagés dans Paris-Bordeaux et autres longues épreuves. Les premiers moteurs de 137 cm3 pouvaient tourner jusqu'à 1,500 tr/min et les derniers tricycles à moteur à essence furent construits en 1895. Le 250 cm3 de 1896 qui développait environ 1¼ ch relégua pratiquement aux antiquités le moteur Benz.

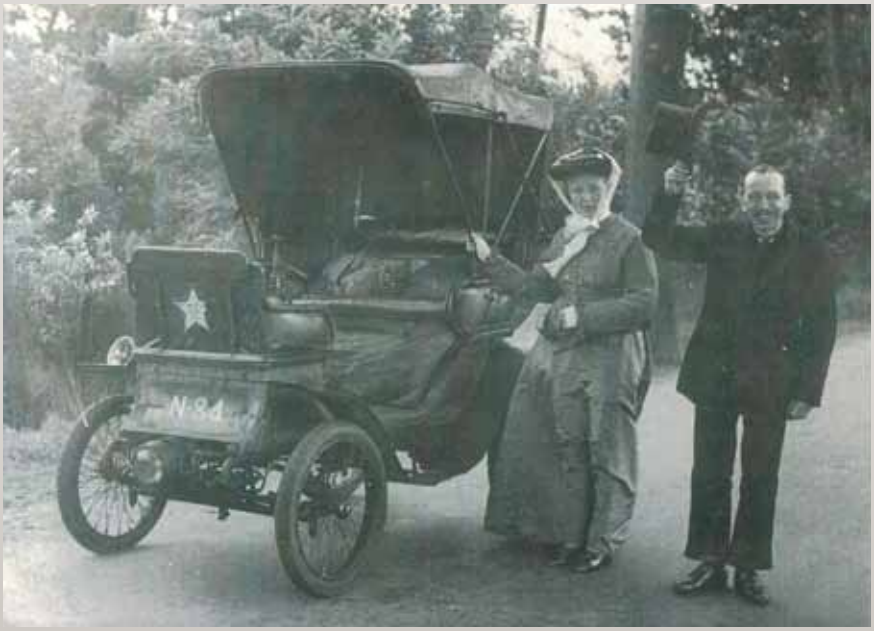
Les premières De Dion à moteur arrière étaient du type vis-à-vis, les occupants de faisant face deux à deux, mais à partir de 1902, la firme commença à adopter ce qui allait devenir le schéma normal en automobile, la première étant le Type 0. À cette date, les monocylindres rapides De Dion étaient offerts en versions 4 ½ ch, 6 ch et 8 ch . Tous ces moteurs qui se caractérisaient par une soupape d'admission automatique (atmosphérique) et une soupape d'échappement commandée étaient réputés pour leur fiabilité, qualité attestée par le nombre de moteurs qui subsistent encore aujourd'hui.

Engineer Bouton's power units developed significantly greater output than their contemporaries from Daimler and Benz, yet matched them for reliability. Small wonder then that De Dion Bouton engines were adopted by many other manufacturers of tricycles, quadricycles, and light cars, both in Europe and the United States, influenced no doubt by the success of the flying tricycles in such events as the Paris-Bordeaux and other endurance races. Early 137cc engines ran at speeds of up to 1,500rpm, and the first internal combustion-engined tricycles were built in 1895. The 250cc engine of 1896 developed approximately 1¾hp and made the contemporary Benz engines seem positively antiquated.

Early De Dions were rear engined and of the vis-à-vis type – where the passengers sat facing the driver – but from 1902 onwards the firm began to adopt what would become accepted as the conventional layout for a motor car, one of the first of this kind being the Type O. By this time, De Dion's fast-revving, single-cylinder engines were offered in 4½hp, 6hp and 8hp variants. All featured mechanical inlet and atmospheric exhaust valves, and were noted for their reliability, which is borne out by the number surviving today.

Photo credit: Remco Pronk

N-84


N-84

ZZ-05-99

ZZ-05-99

Le modèle 4½ ch offert ici fut vendu neuf au Pays-Bas à B. A. Jansen Cycles comme le précise la facture d'origine datée du 26 janvier 1902 qui l'accompagne. Depuis, la voiture est restée aux Pays-Bas, aux mains de deux propriétaires après Jansen (MM. Daams et Laarman) avant d'être acquise par le propriétaire actuel (le quatrième) en 1976. Restaurée dans les années 1950, elle a bénéficié d'un grande nombre de remises en état dont une révision de la transmission (c.2003), un nouveau coussinet de bielle (c.2005) et des rayons neufs pour les roues (2010). Plus récemment (en 2011), le système électrique a été rénové et la carrosserie réparée et repeinte avec le châssis. Le sellerie en cuir est restée d'origine. Une spécificité très intéressante de cette auto sont les roues à plus grand diamètre, sans doute en vu d'atteindre des vitesses plus élevées sur terrains plats.

Aux mains du vendeur, la De Dion a prit part à divers rallyes dont les Bodensee, Vannes, Lac Léman et London-Brighton, ce dernier à trois occasions. Il ne subsiste qu'une poignée de vis-à-vis De Dion 1901 et l'exemplaire offert ici est accompagné de son certificat de datation du VCC (n° 1335), d'un lot de photos, de sa carte d'identité FIVA et des documents d'immatriculation aux Pays-Bas.
€95,000 - 125,000

The 4½hp model offered here was delivered new in the Netherlands to B A Jansen Cycles and comes with the original bill of sale dated 26th January 1902. The car has remained in the Netherlands ever since, enjoying two owners after Jansen (Messrs Daams and Laarman) before being purchased by the current (fourth) owner in 1976. Restored in the 1950s, it also benefits from considerable subsequent refurbishment including a transmission overhaul (c.2003), a new big-end bearing (c.2005) and new wheel spokes (2010). More recently (in 2011) the electrics were renewed and the body repaired and repainted together with the chassis. The leather upholstery remains original. A particularly interesting aspect are its oversize rear wheels. These are thought to have been part of its original specification, being fitted to take advantage of the flat landscape in the Netherlands and to provide greater outright speed than on standard cars.

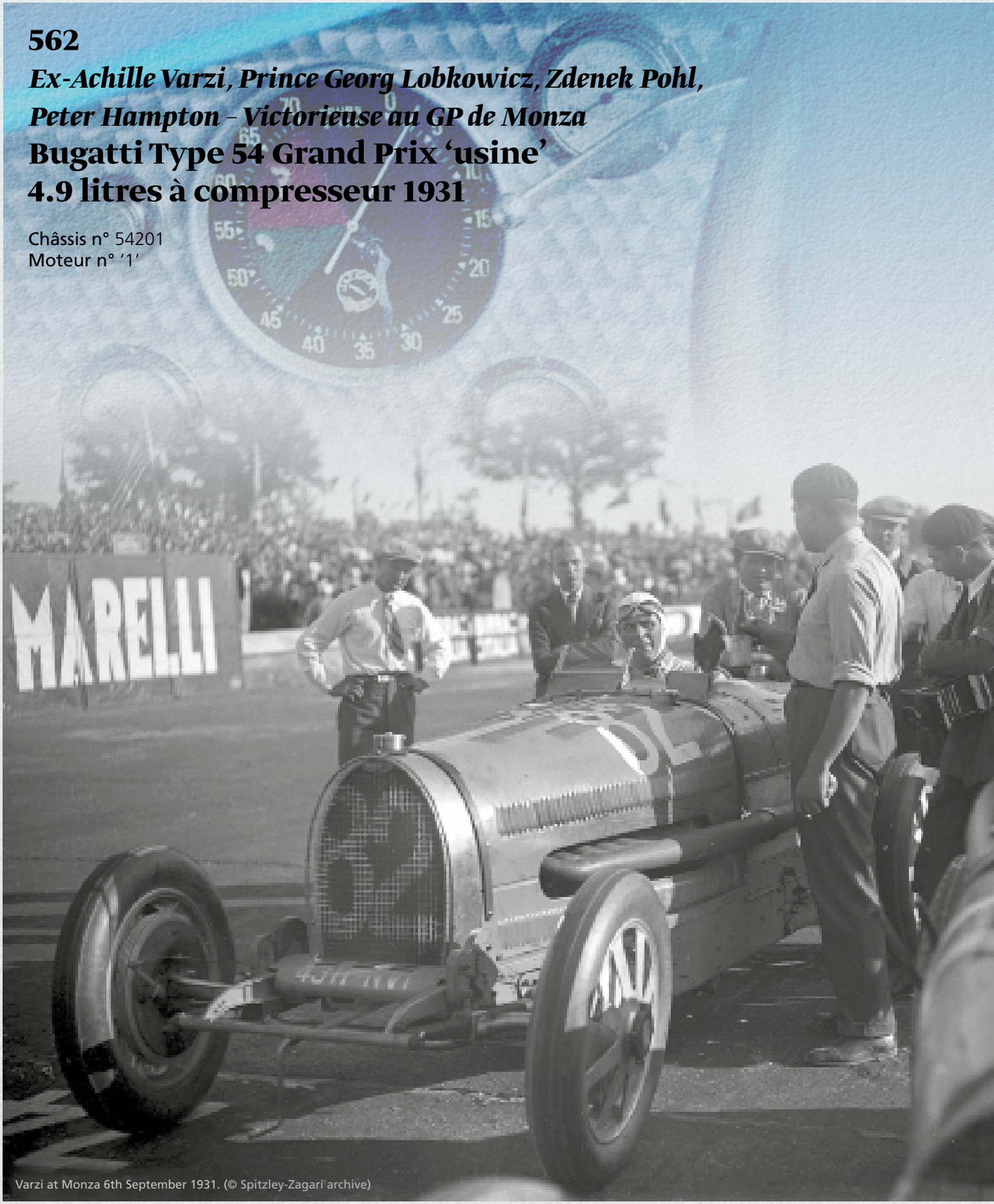
While in the vendor's care the De Dion has taken part in various rallies including Bodensee, Vannes, Lac Léman and the London-Brighton, the latter on three occasions. One of a mere handful of surviving 1901 De Dions, the car is offered with VCC dating certificate (No. 1335), assorted photographs, FIVA identity card and Netherlands registration papers.

562

Ex-Achille Varzi, Prince Georg Lobkowicz, Zdenek Pohl, Peter Hampton – Victorieuse au GP de Monza

Bugatti Type 54 Grand Prix 'usine' 4.9 litres à compresseur 1931

Châssis n° 54201
Moteur n° '1'



Varzi at Monza 6th September 1931. (© Spitzley-Zagari archive)

Cette imposante Bugatti Type 54 est le prototype d'une petite série désormais rare de voitures de Grand Prix de 'Formule Libre', construite à l'origine par la célèbre usine Bugatti de Molsheim (Alsace) à l'automne 1931.

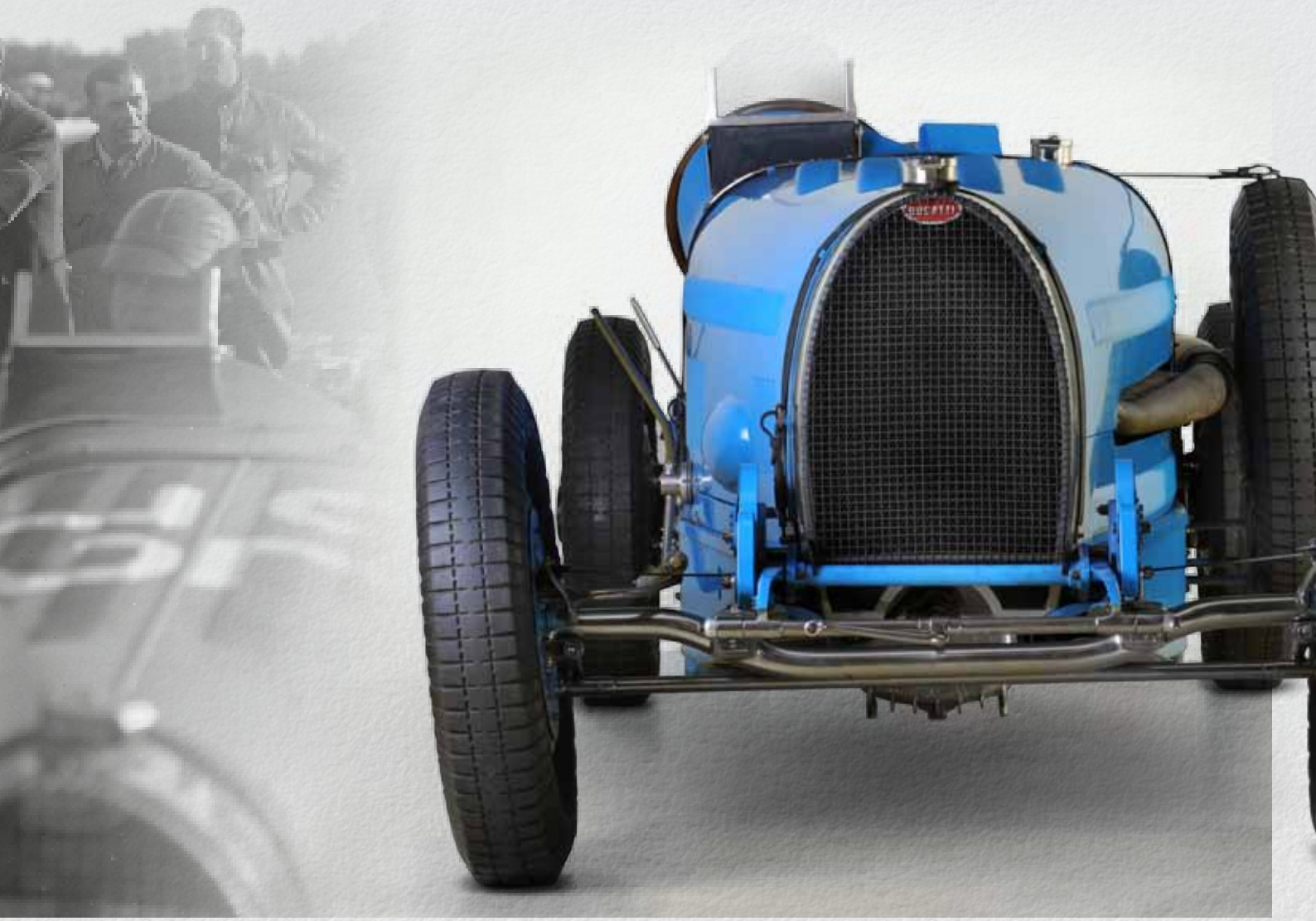
La documentation d'usine disponible confirme que seuls deux châssis Type 54 - numéros de série '54201' et '54202' ont été assemblés en septembre 1931. Au Grand Prix de l'Autodrome de Monza, Achille Varzi, pilote officiel Bugatti de nationalité italienne, courut avec le châssis 54201 proposé ici sous le numéro de course '82', immatriculé pour la route '4311 NV1'. Ce numéro d'immatriculation était en réalité celui que mentionnait la carte grise contemporaine appartenant à un châssis 35 CV n° 50133 établie le 6 juin 1931 avant les 24 Heures du Mans pour la Bugatti Type 50 torpédo engagée sous le numéro de course '5' et pilotée dans le Grand Prix d'Endurance par Guy Bouriat et Albert Divo. Ce document d'immatriculation avait été réutilisé par commodité le 6 septembre 1931 pour légaliser la toute neuve Type 54 '201' officielle dotée du moteur n° 1 de même cylindrée (4,972 cm3).

Longtemps après, de nombreux articles de presse relatant l'histoire de '54201' affirmèrent que le moteur était l'ex-50133 c'est-à-dire qu'il avait été transféré de la voiture Type 50 de la course du Mans. Cette assertion qui s'est révélée erronée est la conséquence du transfert de papiers effectué par commodité par l'équipe officielle Bugatti juste au moment des débuts de la voiture à Monza, mais la patte-support du moteur avant droite de cette imposante voiture de Grand Prix telle qu'elle est offerte aujourd'hui est clairement frappée des quatre premiers chiffres du numéro du châssis du Mans relatif à cette carte grise de septembre 1931 ... plus de quatre-vingts longues années plus tôt.

This imposing Bugatti Type 54 is the prototype of the rarefied little batch of FormuleLibre - "anything goes" - Grand Prix racing cars of this design, originally manufactured by the famous Bugatti factory at Molsheim, Alsace, in the autumn of 1931.

Surviving factory documentation confirms that only two Type 54 chassis - serials numbers '54201' and '54202' - were assembled in September 1931. At the Monza Autodrome Grand Prix, Bugatti's Italian works driver Achille Varzi was armed with chassis '54201' now offered here, carrying race number '82' is featuring the road registration '4311 NV1'.
This registration number was in fact that which appears on the contemporary carte grise belonging to 35CV chassis '50133 ' and it had been issued on June 6, 1931, before the Le Mans 24-Hour race, for the Bugatti Type 50 tourer entered under race number '5' and driven in the Grand Prix d'Endurance by Guy Bouriat and Albert Divo. This registration document had then been conveniently re-used on September 6, 1931, to legalise the works team's brand-new Type 54 '201' with corresponding-capacity (4972cc) engine 'Nr 1'.

For many years to follow, numerous published articles relating the story of '54201' declared that its engine has been "ex-50133", i.e. transferred from that Le Mans race Type 50. This has proved to be untrue - a legacy of the convenient paperwork transfer which was only ever a convenient re-use perpetrated by the Bugatti factory team in time for the car's Monza debut, but the right-front engine mount of this imposing Grand Prix car as offered today is still clearly stamped with the first four figures of the Le Mans chassis number related to that carte grise of September 1931...more than eighty-one long years ago.



Pour leur début en Grand Prix en Italie, les deux Bugatti Type 54 toutes neuves de l'usine de Molsheim furent confiées à ses deux premiers pilotes officiels – et aux deux plus talentueux en leur temps – le Monégasque Louis Chiton et le grand champion italien Achille Varzi.

Les deux voitures huit cylindres en ligne 4,9 litres à compresseur appartenaient à la catégorie 'plus de 3 litres' face aux Maserati seize cylindres d'usine et aux deux plus récentes douze cylindres 'doubles six' Alfa Romeo Tipo A Monoposto confiées à Giuseppe Campari et Tazio Nuvolari.

Dans la troisième manche de qualification, Chiron mena dès le lever du drapeau avant de laisser passer Varzi en tête au volant de '54201' proposée ici. Une fantastique bataille s'engagea entre Nuvolari et Varzi – Alfa Romeo contre Bugatti à 230 km/h voire plus. Des ennuis de pneumatiques pour Nuvolari et une Maserati Sedici Cilindri peu fiable assurèrent aux pilotes Bugatti un superbe doublé pour leurs débuts au volant des très puissantes Type 54.

Lors de la finale de cette grande épreuve, Luigi Fagioli s'imposa au volant d'une Maserati 2,800 cm3. Un nouveau duel opposa l'Alfa Romeo de Nuvolari et la Bugatti de Varzi, duel soldé par la défaillance du moteur de l'Alfa après quoi la poursuite de Fagioli par Varzi tourna court à cause de problèmes de pneus. Un deuxième arrêt au stand lui coûta la deuxième place, mais Varzi fut quand même capable de prendre la troisième place au général, tandis que '54201' signait le meilleur tour en course à 164,5 km/h de moyenne. Louis Chiron sur la sister car (moteur n° 14) finit 7e après d'autres défaillances de pneus dus au couple irrésistible du moteur 4,9 litres. Notons ici que ces deux voitures de 1931 n'avaient pas d'orifice d'évacuation devant la soupape de décharge du compresseur sur le flanc droit du capot.

For their racing debut in Italy the Molsheim factory's two brandnew Bugatti Type 54s were entrusted to their two top drivers - and two of the talented drivers of their entire era - the Monegasque Louis Chiron and the great Italian ace, Achille Varzi.

Their two 4.9-litre straight-eight supercharged cars appeared in the over-3-litre category, confronting the 16-cylinder works Maserati and the two latest 'twin-six' 12-cylinder Alfa Romeo Tipo A Monoposto machines of Giuseppe Campari and Tazio Nuvolari.

In the third qualification heat, Chiron led from the starting flag before moving aside for Varzi to take precedence in '54201' now offered here. A fantastic battle ensured between Nuvolari and Varzi - Alfa Romeo versus Bugatti at 230km/h, and more. Tyre trouble for Nuvolari and an unreliable SediciCilindri Maserati provided a fine 1-2 victory for the Bugatti drivers upon their debut with these extremely potent Type 54s.

In the Final of that great race, Luigi Fagioli then prevailed behind the wheel of a 2800cc Maserati. A new duel was fought between Nuvolari's Alfa Romeo and Varzi's Bugatti, a duel decided by the Alfa's engine failing after which Varzi's pursuit of Fagioli was beset by tyre trouble. A second pit stop cost him second place but Varzi was still able to finish third overall, and '54201' set fastest race lap at 164,5km/h. Louis Chiron in the sister Type 54 (engine '14'), finished 7th after further tyre failures under and the remorseless power of the 4.9-litre engine. Both these 1931 cars - incidentally - had no exit orifice in the panel covering the supercharger blow-off valve on bonnet's right-hand side.

Ces Type 54 première version - châssis 54201 et 54202 – tels qu'assemblés avant mai1932 – étaient habillés à l'origine d'une carrosserie et d'un capot plus hauts car l'ensemble moteur-boîte était installé assez haut dans le châssis. Les amortisseurs avant étaient de petit diamètre et la manivelle passait dans un support solidaire de la traverse avant.

À partir de mai 1932 - y compris les voitures équipées des moteurs n° 7 et 8 - les radiateurs et les moteurs des Type 54 furent reculés de 15 cm dans le châssis et abaissés de 2 cm, la boîte et le sommet du capot étant abaissés d'autant. Les amortisseurs comme les tambours de frein démontables de ces dernières voitures étaient plus grands que les types précédents. Au cours de cette période, '54201' survécut et demeura la seule voiture à n'être pas modifiée. Il semble tout simplement qu'elle ne retourna jamais à l'usine pour y être ainsi améliorée.

En réalité, '54201' avait été proposée par l'usine de Molsheim au prix de 160 000 francs le 20 novembre 1931 au Prince tchèque de Bohême Georg Christian Lobkowicz qui confirma sa commande par un courrier du 6 décembre.

L'auto a été livrée le 27 avril 1932 au château de Horin près de Melnik, siège familiale des Lobkowicz et facturée 140,000 FF à W. Gut l'agent Bugatti pour l'Europe de l'est.

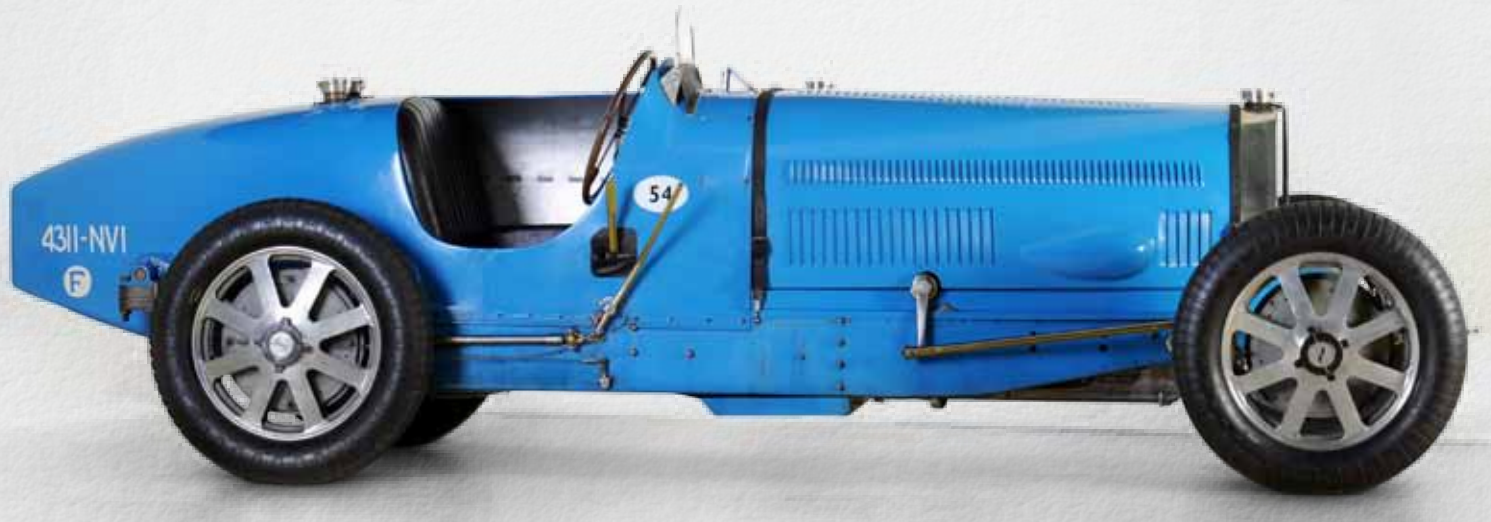
These first-version Type 54s – chassis '54201' to '54206' as assembled prior to May 1932 - originally featured a taller body and bonnet because of the engine and gearbox aggregate's high-level mount within the frame. The cars' front dampers were small in diameter and the starting handle tunnelled through the front cross-member.

From May 1932 forward - including manufacture of the cars fitted with engines 'Nr 7' and '8' - the Type 54s' radiators and engines were set back in the chassis by 15cm and lowered by 2cm, with the gearbox and bonnet line being lowered in concert. Both the dampers and detachable brake drums on these later cars were larger than their predecessors. Through this period, car '54201' survived as the only one never modified. It seems simply that it was never returned to the factory for updating in this manner.

In fact '54201' had been offered by the Molsheim factory for FF 160,000 on November 20, 1931 to the Bohemian Czech Prince Georg Christian Lobkowicz, who confirmed his order for it in writing on December 6.

The car was then delivered to him on April 27, 1932 at the Chateau of Horin, near Melnik, seat of the Lobkowicz family. It was billed at FF 140,000 to W. Gut, the Bugatti agent for Eastern Europe .

Varzi refuelling at Monza 6th September 1931 under the watchful eye of team principal Jean Bugatti. (copyright P-Y Laugier).



Le Prince Georg Christian Lobkowicz (1907-1932)

Né à Turnov, en Bohème du nord, le Prince Lobkowicz était apparenté aux rois de Bohême. Le château familial de Melnik, au nord de Prague est celui des souterrains tchèques depuis le XVe siècle.

Le jeune prince débuta en course automobile à l'âge de 20 ans sur Austro Daimler. Il acheta sa première Bugatti le 6 avril 1929, un Type 37A (châssis 37366), acquise par l'intermédiaire du concessionnaire Bugatti de Prague, W.Gut. Elle lui coûta 51.948 FF. Un an plus tard, elle fut rejointe par une Bugatti Type 35C (châssis '4949') livrée le 26 avril 1930 et facturée 95.000 FF.

Cette même année le prince Lobkowicz fonda une écurie de course avec son ami Zdenek Polh de Libnèves près de Podèbrady (Podebrad), gentleman qui, après la guerre, possédera une Auto Union douze cylindres 'Flèche d'argent'...

Le 11 août 1931, le Type 35C de Lobkpwicz fut remplacé par un Type 51 neuf (châssis 51131) payé 117.206 FF. Il devint donc très rapidement un des meilleurs clients de Bugatti.

Au printemps 1932, l'écurie Bugatti de Lobkowicz/Pohl comprenait toujours '37366', '51131', et désormais s'y ajoutait l'imposante 4,9 litres '54201'. Le bourgeonnant jeune pilote tchèque n'avait qu'un mois devant lui pour se mettre en main sa nouvelle et puissante monture qui se révéla immédiatement bien plus difficile à maîtriser que ses machines précédentes.

Prince Georg Christian Lobkowicz - 1907-1932

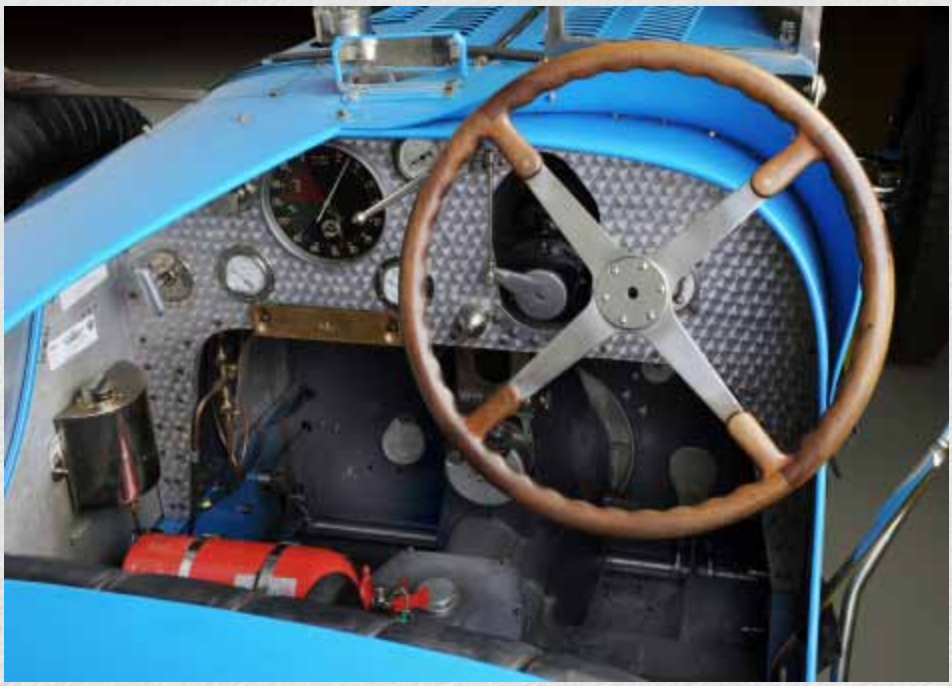
Born in Turnov in Northern Bohemia, Prince Lobkowicz was related to the Kings of Bohemia. The family's Chateau of Melnik, north of Prague, had belonged to Czech royalty since the 15th Century.

The young Prince had started racing when he was only 20, behind the wheel of an Austro-Daimler. He had bought his first Bugatti on April 6, 1929 - a Type 37A (chassis 'Nr 37366') - from Prague Bugatti agent W. Gut. It cost him FF 51,948. One year later it was joined by a Bugatti Type 35C (chassis '4949') delivered on April 26, 1930 and invoiced at FF 95,000.

During that year the Prince founded a racing team with his friend Zdenek Pohl of Libnèves near Podèbrady - a gentleman who postwar would own an Auto Union V12-cylinder 'Silver Arrow'...

On August 11, 1931, the Lobkowicz Type 35C was replaced by a brand-new Type 51 (chassis '51131') for which he paid FF 117,206. He was fast becoming one of Bugatti's most valued customers.

By the spring of 1932, the Lobkowicz/Pohl team of Bugattis comprised '37366' , '51131' and now the imposing 4.9-litre '54201'. The budding young Czech racing driver had only one month to become acclimatised to his powerful new machine which immediately proved far more demanding than his previous mounts.



Il s'engagea dans la très rapide épreuve de l'AVUS courue sur une partie d'une future autoroute intérieure de la capitale allemande, Berlin, le 22 mai 1932. Zdenek Pohl pilotait '37366' dans cette même épreuve en catégorie 1500 cm3.

Au départ de la manche des grosses cylindrées,G. C. Lobkowicz se plaça en 5ème ligne de la grille entre la Maserati Tipo 26 de Luigi Fagioli et la Bugatti Type 51 de Hans Stuber. La Bugatti '54201' qui portait le numéro 38 avait été repeinte aux couleurs de la Tchécoslovaquie comme le montrent les photos monochromes avec un cadre de châssis sombre, en réalité rouge, un capot bleu et le reste de la carrosserie blanc.

Peu de temps après le départ, juste avant d'aborder le Sudkehre (la courbe sud), Lobkowicz se déporta sur la gauche pour prendre sa ligne, mais pour entrer en collision avec une autre Bugatti qu'il n'avait pas vue, pilotée par H.Lewy qui tentait de le dépasser par la gauche.

Le malheureux Lobkowicz perdit le contrôle de sa grande et puissante nouvelle Bugatti qui glissa en traversant le bas côté de la piste jusque dans le ballast de la voie ferrée qui court parallèlement à la piste. Ses roues bloquées et incontrôlables, la Type 54 se retourna et son jeune pilote fut projeté sur les rails où on le trouva, sans casque, avec de très graves blessures à la tête. Il succomba sans reprendre connaissance à l'hôpital Hildegard de Berlin où il avait été transporté accompagné de sa mère.

Les photos prises après l'accident laissent fortement penser que les dommages infligés à la Bugatti concernaient essentiellement la carrosserie et les roues, tandis que le châssis semblait majoritairement intact. Ces mêmes photos montrent le même grand compte-tours et le compteur de tours identiques à ceux vus sur la voiture, début septembre 1931, le jour de sa sortie de l'atelier, dans la cour de l'usine, avec le numéro '4311 NV 1' fraîchement peint.

He entered it in the high-speed AVUS Rennen race on the virtual Autobahn course within the German capital, Berlin, on May 22, 1932. Zdenek Pohl fielded '37366' in the 1500cc class of that same race.

At the start of the big-cars heat, 'G.C. Lobkowicz' lined-up his Type 54 on the fifth row of the grid, between Luigi Fagioli's Maserati Tipo 26 and Hans Stuber's Bugatti Type 51. Bugatti '54201' wore racing number '38' and had been repainted in Czechoslovakian national colours, what shows in monochrome photographs as a dark chassis was in fact red – the bonnet blue and the rest of the body white.

Soon after the race started, on his way into the SudKehre('South Curve') hairpin, Lobkowicz moved left to take a racing line through the turn, only to collide with another Bugatti driven by H. Lewy who was attempting to pass - unseen - to the Prince's left.

The unfortunate Lobkowicz lost control of his large and powerful new Bugatti which skidded broadside across the track verge and into the ballast of the parallel railway track. With its wheels trapped and tripped, the Type 54 rolled over, its young driver being thrown out onto the rails where he was found to have sustained injuries to his un-helmeted head. Without regaining consciousness he died in Berlin's Hildegard Hospital, to which he had been taken, accompanied by his mother.

Photographs taken immediately after this tragic accident strongly infer that the Bugatti's damage was confined principally to the body and wheels, while the chassis remained substantially unharmed. These same photographs clearly show the same large dialled rev-counter and the lap counter seen in the car in early September 1931 when pictured in the factory yard with registration number '4311 NV1' freshly painted...

La voiture fut ramenée au Château de Horin où les funérailles du Prince furent célébrées par l'Archevêque de Prague entouré de vingt-sept autres prêtres et en présence de la plupart des membres des familles royales d'Autriche et de Hongrie. Quelque temps après, la mère de Lobkowicz, la Princesse Joséphine, fit cadeau de cette voiture et de la Type 51à son ami et coéquipier Zdenek Pohl.

En mémoire du Prince, Pohl remit en état la voiture accidentée en configuration Grand Prix et à ce jour le pare vent porte l'inscription Praha ou Prague en bas à gauche. Entretemps il continua à piloter la Type 51 chaque année dans les Grands Prix de Tchécoslovaquie Masaryk à Brno jusqu'en 1935. Lors de la première sortie d'entraînement pour la course de côte de Jeneralka le 27 avril 1935, soit trois ans après l'accident, Pohl pilota la Type 54 mais dut reconnaître que la voiture n'était plus compétitive face à une opposition plus moderne.

Il décida donc de la faire transformer en carrosserie par le meilleur spécialiste tchèque Oldrich Uhlik dont la nouvelle entreprise se trouvait à Prague-Strasnice. Uhlik avait appris le métier de carrossier pendant la première guerre à Vienne puis à Paris - chez Belvalette - ainsi qu'en Tchécoslovaquie. Il créa sa première firme en 1921 puis sa nouvelle usine en 1927 d'où sortirent des centaines de superbes et prestigieuses voitures jusqu'en 1938.

Le travail d'Uhlik sur la voiture de Varzi/Lobkowicz/Pohl fut achevé au printemps 1936, la grande voiture réapparaissant sous la forme d'un élégant roadster biplace. Elle fut alors immatriculée dans la région de Podèbrady sous le numéro 'C- 49.259'.Elle devint aussitôt la voiture de tourisme la plus rapide de Tchécoslovaquie, réputation qu'elle conserva pendant des années car Zdenek Pohl la garda 28 ans jusqu'en 1970.

The car was returned to the Chateau of Horin and the Prince's funeral was then conducted by the Archbishop of Prague and 27 other priests in the presence of many members of the royal families of Austria and Hungary. Subsequently, Lobkowicz's mother - the Princess Josephine - presented both this car and the Type 51 to his friend and team-mate Zdenek Pohl.

In memory of the Prince, Pohl then repaired the crashed car to GP configuration and the Brooklands type screen of course broken, was replaced. The glass is etched in the lower corner 'Praha' which means Prague. He meanwhile continued to campaign the Type 51 annually until 1935 in the Czechoslavakian Masaryk GP at Brno. During first practice for the Jeneralka hill climb on April 27, 1935 - three years after the accident - Pohl drove the big Type 54 but recognised its obsolescence against more modern competition.

Consequently, he opted to have it re-bodied by the best Czech coachbuilder – Oldrich Uhlik - whose new establishment was located in Prague Strasnice. Uhlik had trained as a coachbuilder during World War 1 in Vienna and in Paris - at the Belvalette workshops - as well as in Czechoslovakia. He had set-up his first business in 1921, followed by the new factory in 1927 from which hundreds of fine and prestigious cars would be bodied up until 1938.

Uhlik's work upon the Varzi/Lobkowicz/Pohl Bugatti Type 54 was completed in the Spring of 1936, the great car reappearing clothed in an elegant two-seat roadster body. It was then road-registered in the Podèbrady area under the serial 'C-49.259'. It immediately proved itself to be the fastest road car in Czechoslovakia - an accolade it retained for many years as Zdenek Pohl retained it for some 38 years until 1970.

La Bugatti fut alors acquise par le grand connaisseur et collectionneur anglais C.W.P. (Peter) Hampton. Celui-ci fit démonter la caisse d'Uhlik qui trouva ensuite son chemin vers les USA par l'intermédiaire de Ray Jones et elle habille aujourd'hui un châssis Type 54 'neuf ancien' et un moteur Type 50 dans le Peter Mullin Museum.

Le châssis de 54201 fut confié par Peter Hampton à l'atelier de restauration des spécialistes Bugatti Crosswaithe et Gardiner. Une caisse course selon le dessin original fut réalisée par la Carrosserie Peel.

En 1993, après le décès de P. Hampton, le véhicule fut racheté par le collectionneur A. Kogan lors d'une vente aux enchères Brooks (Bonhams). Le propriétaire actuel se porta acquéreur de la voiture en juin 2005 et la fit recarrosser par le réputé spécialiste britannique Rod Jolley en respectant au plus près les photos prises à Monza en 1931 si bien que telle qu'elle est aujourd'hui cette magnifique voiture de Grand Prix du début des années 1930 se présente sous la forme qui fut la sienne à sa sortie de l'usine de Molsheim.

Une inspection confirmera qu'elle est toujours équipée de son moteur d'origine 'numéro 1'. La patte-support avant droite porte frappé et légèrement effacé par le temps, le numéro 5013, témoin de la course inaugurale de Monza en septembre 1931.

Dans ce magnifique huit-cylindres en ligne à compresseur, le vilebrequin d'origine porte le numéro '2'. Le cadre du châssis est frappé '3' et nous pouvons supposer que les deux premiers cadres ont été utilisés sans doute pour le châssis '54202' et peut-être pour la torpédo Type 47 techniquement semblable. Le pont arrière de cette Type 54 est frappé '16x54'.Le rapport final d'origine devait être un 16x40. La voiture se caractérise par ses tambours de frein du premier modèle tels qu'utilisés par l'usine et le support de manivelle avancé comme la boite de vitesse montée 2 cm plus haut concordent bien avec la configuration originale des voitures d'usine de 1931.

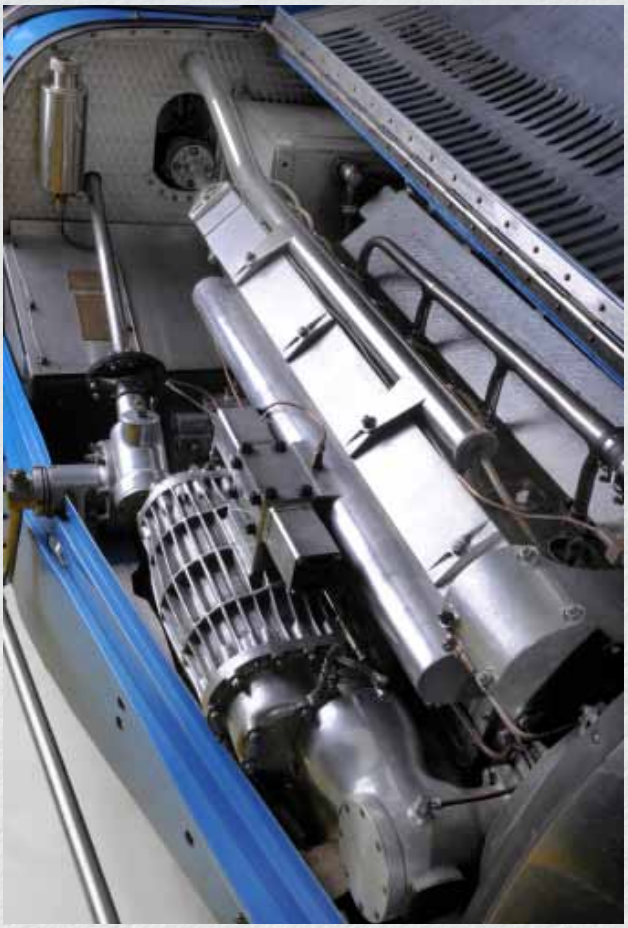
It was then acquired from him by the much respected great British connoisseur and collector, Mr C.W.P. (Peter) Hampton. He then had the Uhlik two-seat roadster body removed, and after being shipped to the USA through Ray Jones the Uhlik body resides today with a new old stock type 54 chassis and type 50 engine at the Peter Mullin Museum.

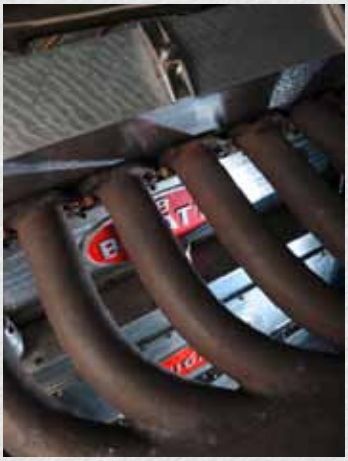
Chassis '54201' was entrusted by Peter Hampton to world-leading Bugatti specialists Crosthwaite & Gardiner. An original-style racing body was fashioned for it by the Peel coachbuilding company.

In 1993 after Peter Hampton's death, the car was bought at a Brooks (Bonhams) auction by the collector A. Kogan. Its current vendor subsequently acquired '54201' in June 2005, and had it rebodied by celebrated British specialist Rod Jolley, to match as far as possible photos taken at the factory and at Monza in 1931 - so that as offered here today this magnificent Grand Prix racing car from the early-1930s is presented in its Molsheim, factory team form.

Close inspection will confirm that it is still fitted with its original engine 'n°1'. The right-front engine mount shows the time-worn number stamping '5013' as witness to the great car's debut race at Monza in September, 1931.

Within that great, straight-eight, supercharged engine the original crankshaft is stamped 'n°2'. The chassis frame is stamped '3' and we can assume that the first two frames were possibly used for chassis 'n° 54202' and perhaps for the technically-similar Type 47 tourer. This Type 54's back axle is stamped '16 x 54'. Its original final-drive ratio could have been 16 x 40. The car features the early-style brake drums as used by the works and both its forward-mounted starting handle housing and 2cm-higher gearbox mounting accurately match the 1931 debutant cars. Every mechanical part is true to the works Bugatti team's original layout of September 1931.





En résumé, la Bugatti Type 54, châssis '54201', proposée à la vente aujourd'hui, est une des quatre survivantes sur les neuf voitures produites en 1931-1932. Parmi ses homologues survivantes, notons que :

Le châssis '54203' ex Kay Don, ne possède plus sa mécanique d'origine depuis 1937et se trouve actuellement dans la collection Bernie Ecclestone.

Le châssis '54205' ex Lord Howe, est depuis longtemps en configuration roadster biplace fabriqué par Bachelier en 1936 et se trouve dans le célèbre Louwman Museum.

Le châssis '54210' ex écurie officielle, a été exporté aux USA en 1950. Lors de son déchargement la voiture s'écrasa sur le quai et malgré sa remise en état par l'Usine, certains dommages dus au choc ne seront détectés que lors de son utilisation dans des épreuves américaines. Le véhicule fut alors restauré par Ray Jones vers 1970. Vendue il y a quatre ans en provenance de la collection Tony Wang, elle a été totalement restaurée après la vente par Ben Collings pour la collection Viessmann.

Par conséquent, telle qu'elle est offerte ici, la Bugatti Type 54 châssis n° 54201 est le seul exemplaire de ce type qui a survécu avec ses principaux composants mécaniques originaux et toujours en place. De plus, compte tenu de ses spécifications et de son aspect style 1931, elle se présente comme la plus belle et la plus originale Type 54 toujours existante à l'esthétique conforme à son dessin d'origine telle qu'elle fut pilotée en course par le légendaire Achille Varzi en cette lointaine journée de septembre sur cet autodrome tout aussi historique situé dans le Parc Royal de Monza. Reconnue comme telle par plusieurs historiens réputés spécialistes de Bugatti dont Pierre-Yves Laugier, la Type 54 fut même invitée en 2009 à participer au prestigieux Concours d'Elégance de Pebble Beach en Californie.

In summary - Bugatti Type 54 chassis '54201' offered here is one of only four surviving cars from the nine built in 1931-1932. Of its surviving sisters:

Chassis '54203' ex-Kaye Don has not embodied its original major mechanical components since 1937 and is now in the Bernie Ecclestone collection.

Chassis '54205' ex-Lord Howe car has long featured a two-seat roadster body made for its owner by Bachelier in 1936 and now resides in the famous Louwman Museum.

Chassis '54210' ex-factory team was exported to the USA in 1950. During unloading the car crashed down onto the wharf and despite having been repaired by the factory some after-effects of that impact were only discovered once it was driven in American events. That car was then restored by Ray Jones around 1970. Sold 4 years ago from the Tony Wang collection and after the sale fully restored by Ben Collings for the Viessmann collection.

In consequence, as offered here Bugatti Type 54 chassis number '54201' is the only example of the model which has survived with its original major mechanical components still installed. Moreover, in view of its 1931-style specification and appearance it is presented today as the finest and most original Type 54 still in existence, aesthetically true to its initial configuration, as first raced by the legendary Achille Varzi that long-gone September day upon the equally historic Italian Autodrome, in the Royal Park at Monza... Recognized as such by a variety of renowned Bugatti historians including Pierre-Yves Laugier, in 2009 the T54 was even invited to be shown at the world famous Pebble Beach Concours d'Elégance in California.

Origine du type

Dans The Autocar du 4 septembre 1931, le journaliste Bradley indique que 'la nouvelle Bugatti 4,900 cm3 Type 54 fut dessinée et construite en 13 jours'.

On n'est sans doute pas très loin de la vérité car une note d'usine mentionne la 'transformation du moteur type 50 numéro 14 en type 54 le 20 août 1931'.

Le cocktail détonnant reprend des ingrédients déjà en stock et encore sous employés :

Le châssis et les essieux sont ceux de la seize-cylindres 3 litres torpédo sport dénommée Type 47, dont le dessin date du 22 novembre 1929. Son empattement de 2,750mm est conservé mais la voie est élargie à 1, 350mm.

La boite de vitesse qui rigidifie le châssis, fixée par trois boulons, provient aussi du Type 47, mais elle ne comporte plus que trois rapports.

Le moteur à compresseur est celui du premier double arbre de Bugatti, le Type 50 présenté en octobre 1930. Le volant moteur (214 mm de diamètre) et les arbres à cames proviennent du Type 53.

Le compresseur est du Type 50 Le Mans. Les roues en aluminium coulées sont copiées sur le modèle Type 51, mais les tambours sont plus grands. Le poids est d'environ 950kg. La Bugatti Type 54 est créditée d'une puissance de 300 ch à 4,000 tr/min. Les notes de l'atelier moteurs de l'Usine donnent des valeurs approchantes de 265 à 277ch à 4 000 tr/min, identiques à celles annoncées dans la revue Omnia d'octobre 1931. Le premier numéro de châssis Type 54 attribué à la voiture est '54201 à moteur n° 1 qui est peut-être le deuxième châssis produit d'après le dessin Type 47. Il est assemblé en même temps que le châssis équipé du moteur ex Type 50 numéro 14, qui sera frappé du n° 54202.

Origins of the type

The truth is not so different as a factory memo speaks of "the transformation of the type 50 engine n° 14 into the type 54 on August 20, 1931".

The hot cocktail got together stock parts which had been under-employed yet:

The frame and the axles come from the 16 cylinder 3 litre tourer named Type 47 of which the design was completed on November 22,1929. Its wheelbase is still 2750mm but the track is widened to 1350mm.

The gearbox is used as a rigid cross member and is retained by three bolts and is also provided by the Type 47 and is down to three ratios only. The blown engine block is the first twin cam model i.e. the Type 50 introduced in October 1930.

The flywheel (214mm diameter) and the camshafts are from the Type 53. The supercharger is a Le Mans Type 50 blower.

The alloy wheels are of the Type 51 pattern but the brake drums are bigger. The weight amounts to 950 kg. The Type 54 Bugatti is credited with 300bhp at 4000rpm.

The engine workshop documents gives close figures : 265/277bhp at 4000rpm which are the same in the October issue of Omnia magazine. The first Type 54 chassis number is Car 54201 Engine 1 and is perhaps the second chassis made after the Type 47 pattern. It is built at the same time as the chassis fitted with the ex Type 50 engine n°14 and stamped n°54202.

Lobkowicz with the T54 at the Avus track Berlin May 22nd, 1932.

La production des Type 54

Fin août 1931 donc, deux voitures furent assemblées et équipées des moteurs n° 1 (54201) et n°14.

De janvier à mai 1932 furent construites les voitures à moteurs n° 3 à 8, mais la commande de la voiture à moteur n° 6 par Sir Henry Birkin fut annulée et le moteur affecté à la série des Bugatti 50 T.

La Type 54 à moteur n° 3 (54203) fut livrée à J-P Wimille en mars et reprise à l'été 1935.

La Type 54 à moteur n° 4 (54206) fut vendue à H-J von Morgen en mars 1932, mais vite reprise en mai puis démontée et son moteur réutilisé dans la série 50 T.

Ainsi sur les neuf voitures construites, trois furent démontées par l'Usine pour motoriser des châssis 50 T de 1933.

La deuxième voiture construite, ex Marcel Lehoux (moteur n°14) retourna également à l'usine et fut probablement démontée à l'issue de la saison 1932.

Fin 1932, les seules Type 54 demeurant dans des mains privées étaient les châssis n° 54201 moteur n°1 ex Lobkowicz (en Tchécoslovaquie), '54203' moteur n° 2 (Kay Don en Angleterre), '54205' moteur n° 5 (Lord Howe en Angleterre) et '54209' moteur n° 8, bientôt livrée au Comte polonais Czaykowski à Paris. Seule la voiture '54210' à moteur n°7 fut conservée par l'usine jusqu'en ... 1950 !

Après l'accident fatal du malheureux Comte Czaykowski à Monza en septembre 1933, seul le moteur de la voiture (le numéro 8) fut retourné à l'usine.

Ainsi à la fin de 1933, sur les neuf voitures assemblées, il ne restait plus que quatre voitures intactes.

The Type 54 production

In late-August 1931 two further cars were assembled, fitted with engines 'n°1' (54201) and 'n°14' (54202).

From January to May 1932 the cars with engine numbers '3' to '8' were built but Sir Henry Birkin 's order for the Type 54 with engine '6' was cancelled and the engine transferred to the Bugatti 50T series.

Type 54 with engine 'n°3' (54203) was then delivered to Jean-Pierre Wimille in March but was traded-in during the Summer of 1935.

Type 54 with engine 'n°4' (54206) was sold to H-J von Morgen in March 1932, promptly taken back in May, and then dismantled and its engine redeployed on one of the 50T series.

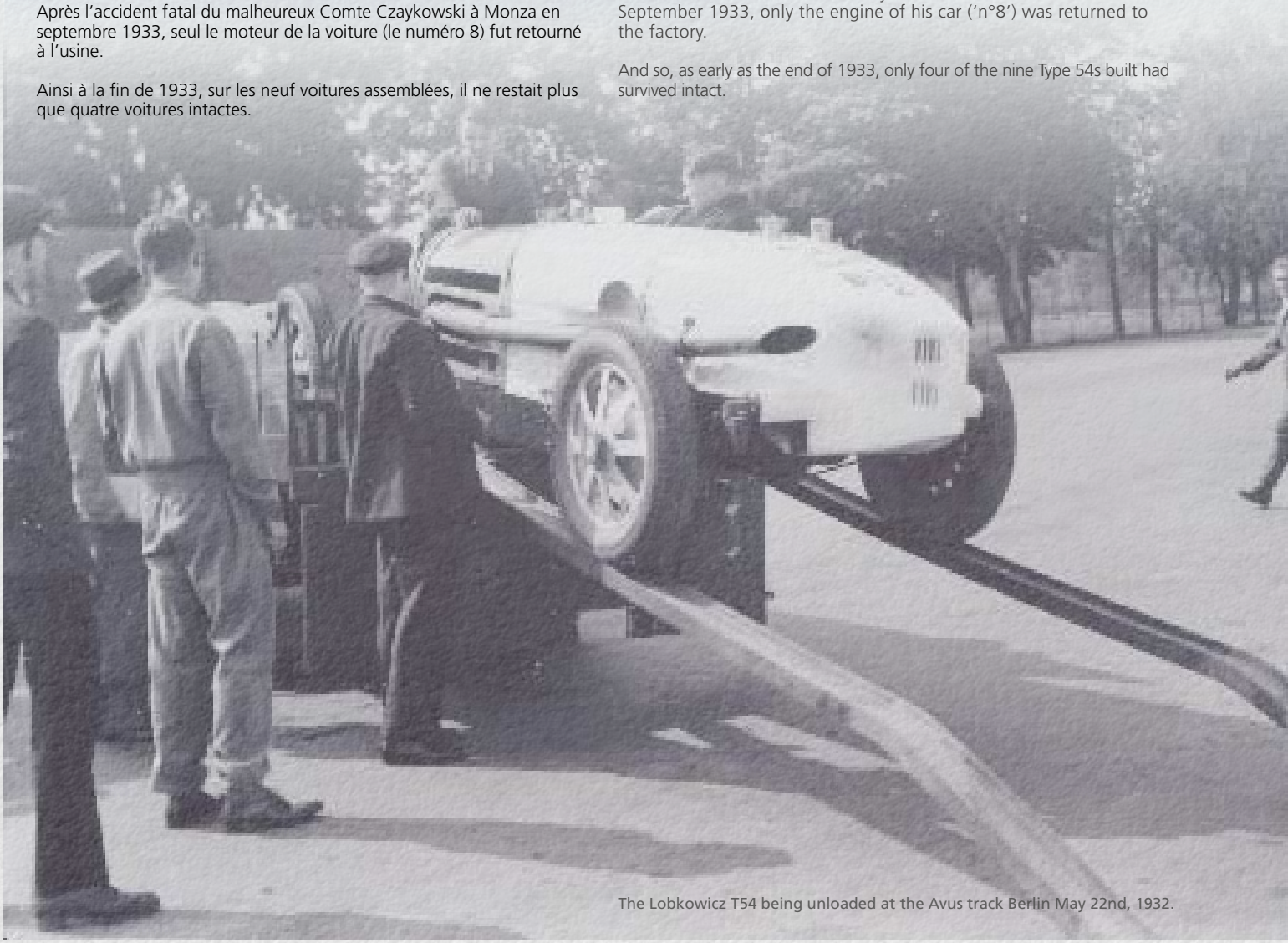
Thus, out of just nine Type 54 cars built at Molsheim, three were dismantled there for their engines to be redeployed in the 50T series.

The second car built, ex-Marcel Lehoux (engine 'n°14') was also returned to the factory and was probably dismantled at the end of the 1932 season.

In late 1932 the only Type 54s remaining in private hands were chassis 'n° 54201' engine '1' ex-Lobkowicz (in Czechoslovakia), '54203' engine '2' (Kaye Don in England), '54205' engine '5 (Lord Howe in England) and '54209' engine '8' soon to be delivered to the Polish Count Stanislas Czaykowski in Paris. Only one car - '54210' engine '7' – would be retained by the Molsheim factory until ... 1950!

After the unfortunate Count Czaykowski's fatal crash at Monza in September 1933, only the engine of his car ('n°8') was returned to the factory.

And so, as early as the end of 1933, only four of the nine Type 54s built had survived intact.



The Lobkowicz T54 being unloaded at the Avus track Berlin May 22nd, 1932.

LES RESULTATS EN COURSE DES BUGATTI TYPE 54 EN 1932 ET 1933.

L'usine Bugatti engagea la puissante Type 54 dans plusieurs grandes épreuves sur circuits rapides en 1932 et 1933

1932.
24 mars - La Turbie : meilleur temps Wimille 97,75km/h.
3 avril - Grand Prix de Tunis : Lehoux deuxième.
17 août - Grand Prix de La Baule : Williams premier.

1933.
Les pilotes/ propriétaires privés achetèrent les voitures dont la mise au point atteignait un bon niveau de maturité et de fiabilité.

Mars - Montlhéry : Kay Don porte le record de l'heure à 194,76 km/h.

5 mai - AVUS : le Comte Czaykowski bat les records suivants :
100 km à 212, 24 km/h.
100 miles à 213, 88 km/h.
200 km à 213, 8 km/h.
Record de l'heure à 213, 84 km7h.

20 mai – Courses de l'AVUS à Berlin : Varzi premier et Czaykowski deuxième et meilleur tour à 221, 72km/h.

1er juillet - Brooklands (Weybridge) : Czaykowski premier et Kay Don deuxième.

13 août - Grand Prix de La Baule : Williams premier.

À partir de l'automne 1933, l'écurie officielle engagea son plus récent Type 59 3,3 litres, dévoilé à San Sebastian le 24 septembre à la place des ses trois Type 54 4,9 litres.

La '54201' est totalement restaurée avec réfection du moteur et de la boîte de vitesses, du faisceau du radiateur par Star Engineering, mise au point et engagée en course en 2011 par Tim Dutton au Goodwood Revival.

Vainqueur de la catégorie 'Voitures jusqu'en 1952' à la course de côte du Goodwood Festival of Speed en 2009. La voiture fut pilotée en course pour la dernière fois en 2012 au Goodwood Revival par Simon Diffey.

Bonhams est particulièrement fier de proposer cette Bugatti prête à courir qui reste à coup sûr un véritable ticket d'entrée aux manifestations les plus importantes du calendrier sportif automobile.
€2,500,000 - 3,500,000

BUGATTI TYPE 54 - THE RACING RECORD 1932-33

The Bugatti factory entered its powerful Type 54s in several major fast-circuit events through in 1932-33 as follows:

1932
March 24 La Turbie: fastest climb by J-P Wimille (97.75km/h)
April 3 Tunis GP: Marcel Lehoux 2nd
August 17 La Baule GP : 'Williams' first

1933
Private gentlemen owner/drivers acquired the cars whose development reached reliable maturity:

In March at Montlhéry: Kaye Don raised the hour record to 194.76km/h

May 5 at AVUS, Berlin: Count Czaykowski broke the following records:
100 kms at 212.24km/h
100 miles at 213.88km/h
200kms at 213.8km/h
Hour record at 213.8km/h

May 20 - The AVUS Rennen, Berlin: Varzi first and Czaykowski second with Fastest Lap at 221.72km/h

July 1st at Brooklands, Weybridge : Czaykowski first in the British Empire Trophy race, Kaye Don second

August 13 : La Baule GP - 'Williams' first

From Autumn 1933, the Bugatti factory team deployed its latest 3.3-litre Type 59 model - unveiled at San Sebastian on September 24 - in place of its three 4.9-litre Type 54s.

54201 is fully restored with engine and gearbox overhauled, radiator core renewed by Star engineering, sorted out and subsequently raced in 2011 by Tim Dutton at Goodwood Revival.

Winner of cars up to 1952 at the Goodwood Festival of Speed hill climb in 2009.

The car was last raced in 2012 at the Goodwood Revival by Simon Diffey. Bonhams are honoured to be offering this ready to race Bugatti, which is surely an entry ticket to the most important events on the motoring calender.

Video for this car can be found on the Bonhams website
www.bonhams.com/video/11916/

Photo credit: Simon Clay

Les huit lots suivants sont la propriété d'un même collectionneur privé

Photo credit: Dirk de Jager

563
TIGA Formula Ford SF 76 1978

Châssis n° 20

Cette très séduisante petite voiture de course de Formule Ford a été construite à l'origine par la société britannique Tiga Race Cars fondée en 1974 par deux anciens pilotes de Formule I passionnés de technique, l'Australien Tim Schenken et le Néo-Zélandais Howden Ganley. La raison sociale qui dérivait à l'évidence respectivement des premiers et second noms, Tim et Ganley se prononçait « Tiger » et non « Tiggah ». Plus tard, Tim Schenken choisit de quitter la société et de retourner dans son Australie natale où il prit la direction de la Confederation of Australian Motor Sport, l'autorité sportive nationale, tandis que Howden Ganley poursuivait l'activité avant de céder l'affaire après une carrière des plus brillantes.

Les pilotes de voitures construites par Tiga ont remporté de nombreuses courses et championnats au fil des années dont trois titres de Champion d'Europe, quatre titres britanniques et un titre américain en Sport 2000, deux Championnats d'Australie pour conducteurs plus d'innombrables victoires en Groupe C2 aux 24 Heures du Mans et aux 24 Heures de Daytona en Floride. La célèbre équipe Spice Engineering a utilisé une Spice-Tiga GC85-Ford pour remporter le Championnat par équipe en Groupe C2 en 1985 tandis que Tiga gagnait le Championnat Camel Lights 1988 pour Constructeurs dans le Championnat IMSA GTP nord-américain. Des voitures comme cette belle Tiga ont été aussi à l'honneur dans la Formule Ford contemporaine pratiquement dans le monde entier.

Cette Tiga FF type SF 76 offerte ici en très bon état d'origine est propulsée par un moteur Ford 1,600 cm3 pré-crossflow à deux carburateurs accouplé à une boîte de vitesses Hewland à quatre rapports. Peinte en British Racing Green avec une sellerie noire, elle est prête à courir.
€15,000 - 25,000
Sans Réserve

This most attractive little Formula Ford car was manufactured originally by the British-based company of Tiga Race Cars which had been founded in 1974 by a pair of technically-minded former Formula 1 drivers –the Australian Tim Schenken and the New Zealander Howden Ganley. The company name, obviously, was derived fromtheir respective first and second names,'Tim' and 'Ganley' – and it was pronounced 'Tiger' not 'Tiggah'. In later years Tim Schenken would opt out of the partnership, returning to his native Australia where he became head of the Confederation of Australian Motor Sport governing body, while Howden Ganley continued before selling the business after a most successful career.

Drivers of Tiga-built cars won numerous events and championship titles over the years, including three European, four British, and one American Championship titles in Sport 2000, two Australian Drivers' Championships plus multiple Group C2 class victories in the Le Mans 24-Hours Grand Prix d'Endurance and the Daytona 24-Hours in Florida. The prominent Spice Engineering team used a Spice-Tiga GC85-Ford to win the Group C2 Teams Championship title in 1985 while Tiga won the 1988 Camel Lights Championship for Manufacturers in the North American IMSA GTP Championship competition. Cars such as the well-presented Tiga now offered here were also front runners in contemporary Formula Ford racing, virtually worldwide.

This most attractive Tiga FF is in generally excellent condition and fitted with a pre-cross flow twin carb 1600cc Ford engine and 4-speed Hewland gearbox. Finished in BRG with black upholstery, it is ready to race.

Photo credit: Dirk de Jager

564
Livrée neuve en France
Bentley S1 1958

Châssis n° B271LFD
Moteur n° BF460

Destinées à remplacer les vieillissantes Rolls-Royce Silver Dawn et Bentley R-Type, les toutes nouvelles Silver Cloud et Bentley S-Type furent présentées au début de 1955. Les deux jumelles avaient une carrosserie plus raffinée, posée sur un nouveau châssis séparé à caissons - Rolls-Royce repoussant temporairement l'utilisation d'une structure monocoque - avec des freins et une suspension améliorés, cette dernière bénéficiant d'un amortissement contrôlé électriquement. La cylindrée portée à 4 ,887 cm3 et la culasse à six lumières augmentaient la puissance traditionnellement tenue secrète du très fiable six cylindres en ligne avec admission au-dessus de l'échappement, qui, pour la première fois, présentait les mêmes caractéristiques sur la Rolls-Royce et la Bentley.

La transmission automatique était désormais montée en série, la boîte manuelle étant offerte en option, uniquement sur la Bentley, jusqu'en 1957. Rapide - plus de 160 km/h - relativement sobre et d'un entretien moins onéreux que ces suivantes à moteur V8, la S1 à l'élégance classique est sans conteste la plus agréable à posséder de toutes les Bentley d'après-guerre. Cette Bentley S1 conduite à gauche est vendue avec une copie du registre de châssis attestant qu'elle a été construite avec la direction assistée et vendue neuve à Paris à M. Jean Delorme, 10, boulevard Suchet. B271LFD a des papiers d'immatriculation belges (1981), un titre de certificat californien (1986) et une demande d'immatriculation d'un véhicule au nom du propriétaire actuel, indiquant qu'il a acheté la voiture en 1992 et ses papiers actuelles.

Bicolore, Midnight Blue en haut et Shell Grey en bas, avec un intérieur en cuir beige, la voiture est complète avec sa trousse à outils et son cric, réputée 100% originale et en excellente condition. L'auto à récemment bénéficiée d'une réfection complète de son moteur par Bentley Luxembourg, facture à l'appui.
€40,000 - 50,000

Conceived as replacements for the ageing Rolls-Royce Silver Dawn and Bentley R-Type, the all-new Silver Cloud and Bentley S-Type were introduced early in 1955. The duo sported sleeker bodywork on a new box-section separate chassis - Rolls-Royce eschewing unitary construction for the time being - incorporating improved brakes and suspension, the latter featuring electrically controlled damping. Enlargement to 4,887cc and the adoption of a six-port cylinder head boosted the traditionally undisclosed power output of the dependable inlet-over-exhaust six-cylinder engine, which for the first time was identical in specification in its Rolls and Bentley forms. Automatic transmission was now standard equipment, with manual transmission a Bentley-only option up to 1957.

Fast - 100mph/160km/h-plus - relatively economical and cheaper to maintain than the successor V8-engined versions, the classically elegant S1 is arguably the most user-friendly of all post-war Bentleys. This left-hand drive Bentley S1 comes with copy chassis card recording that it was manufactured with power steering and sold new in Paris to Mr Jean Delorme of 10 Boulevard Suchet.

'B271LFD' comes with Belgian registration papers (1981), California Certificate of Title (1986) and Demande d'Immatriculation d'un Vehicle in the current owner's name indicating that he acquired the Bentley in 1992, together with current registration certificate. Finished in Midnight Blue (upper) and Shell Grey (lower) with beige leather interior, the car comes complete with tool tray and jack, and is described as 100% original and in excellent condition. The Bentley's engine has recently undergone a complete rebuild by Bentley Luxembourg - invoice on file.

Photo credit: Dirk de Jager

565
Lotus Elan Roadster 1964

Châssis n° SB1698

L'Elite de construction monocoque en fibre de verre s'étant montrée insuffisamment rigide pour supporter une transformation en cabriolet, le patron de Lotus, Colin Chapman, conçut un châssis-poutre simple et efficace pour la nouvelle Elan.

Lancée en octobre 1964, l'Elan était vendue toute montée ou proposée en kit à moindre coût. Elle disposait d'une suspension à quatre roues indépendantes avec des triangles inégaux à l'avant, tandis qu'un large triangle inférieur combiné avec un bras Chapman modifié, inspiré des Lotus de Formule 1, était utilisé à l'arrière. La direction à crémaillère était empruntée à la Triumph Vitesse et on trouvait des freins à disque aux quatre roues. Le moteur de l'Elan, Un 1,498 cm3 (puis 1,558 cm3) emprunté à la Ford Cortina, était profondément modifié avec une culasse à double arbre à cames en tête Lotus, le différentiel et la boîte de vitesses étant également d'origine Ford. Comme on pouvait s'y attendre, compte tenu de ses origines et de ses caractéristiques, l'Elan se montrait très efficace sur circuit et, capitalisant sur les nombreuses victoires obtenues par des pilotes privés, Lotus proposa sa propre version - la 26R - en 1964.

Cette très jolie Elan conduite à gauche aux numéros correspondants est peinte en vert Lotus avec un intérieur noir et rouge, doté de beaux sièges baquets et d'un hardtop. La documentation comprend diverses factures de spécialistes, une carte grise belge et son passeport historique et technique de la FIA. On notera que ce dernier indique que la voiture est équipée de carburateurs Weber, alors qu'elle est actuellement doté de carburateurs SU.
€30,000 - 40,000

An Elite-type glassfibre monocoque having proved insufficiently rigid when applied to an open car, Lotus boss Colin Chapman came up with a simple but effective steel backbone frame for the company's new Elan sports car.

Launched in October 1962, the Elan was available as a complete car or as a kit at reduced price. Suspension was independent all round with unequal-length wishbones at the front, while a wide-based lower wishbone and modified Chapman Strut, ¬as used in Lotus Grand Prix cars, ¬was employed at the rear. Rack-and-pinion steering was sourced from the Triumph Vitesse and there were Girling disc brakes all round. The Elan's engine was a highly modified 1,498cc (later 1,558cc) Ford Cortina unit incorporating Lotus's own twin-camshaft cylinder head, and both the gearbox and differential came also from Ford. As one would expect, given its background and specification, the Elan proved to be a highly capable circuit racer, and capitalising on the numerous successes achieved by privately entered cars, Lotus introduced their own version - the '26R' - in 1964.

This left-hand drive, matching-numbers Elan is finished in Lotus Green with red/black interior, the latter featuring bucket seats, and comes complete with hardtop. Accompanying documentation consists of sundry invoices from various specialists, Belgian Carte Grise and FIA Historic Technical Passport. It should be noted that the latter shows the engine fitted with Weber carburettors, whereas SUs are fitted at present.

Photo credit: Dirk de Jager

566
Rare version châssis court
Porsche 911 coupé 1966

Châssis n° 303618
Moteur n° 903799

"Classique moderne" par excellence, sportive éternelle de Porsche, la 911 dut dévoilée au Salon de Francfort en 1963 sous le nom de 901, mais peu avant que la production ne démarre en 1964 devint 911, suite à une plainte de Peugeot concernant l'exclusivité du 0 central pour la nomenclature de ses modèles.

L'architecture à moteur arrière en porte-à-faux de sa devancière, la 356, fut retenue, mais la 911 optait pour une construction monocoque pour sa carrosserie, abandonnant la suspension Volkswagen pour un ensemble McPherson et bras tirés plus moderne. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat à simple arbre à cames en tête refroidi par air de Porsche faisait 1,991 cm3 et développait 130 ch. Progressivement réalésé et retravaillé, il allait grimper à 3 litres et, dans sa forme turbocompressé, développer plus de 300 ch. Construite en 1966, la 911 châssis 303618 est l'une des premières 911 à conduite à gauche (la numérotation des châssis commence à 300001).

C'est une des voitures avec le châssis court, particulièrement prisée des amateurs de rallye historiques, ce qui rend les exemplaires non modifiés, comme celui-ci, particulièrement rares sur le marché. Un ancien titre de circulation californien sur fichier montre que la voiture connut une première vie aux États-Unis, tandis qu'un reçu d'achat manuscrit témoigne de sa vente par un certain Fabian Dauby au propriétaire actuel, en décembre 2006. De nombreuses factures d'entretien et de pièces détachées témoignent des soins méticuleux et de l'attention particulière dont elle a été l'objet par le vendeur, avec une restauration de la carrosserie et une réfection du moteur pour la somme de 12,971€ en mai 2011. Une des rares 911 encore facilement acceptées par la majorité des organisateurs de rallyes historiques.

€50,000 - 70,000

A 'modern classic' if ever there was one, Porsche's long-running 911 sports car first appeared at the 1963 Frankfurt Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers.

The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodyshell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement. In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbo-charged form, put out well over 300 horsepower.

Manufactured in 1966, chassis number '303618' is an early left-hand drive 911 (the chassis numbering sequence commenced at '300001'). It is an early, short-wheelbase car of the type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to unmodified examples such as this one becoming a great rarity.

An old State of California Certificate of Title on file shows that the car was previously in the USA, while a hand-written purchase receipt records its sale by one Fabian Dauby to the current owner in December 2006. Numerous service/maintenance and parts invoices on file testify to the care and attention lavished by the vendor on this car, which benefits from bodywork restoration and an engine rebuild, the latter costing €12,971 in May 2011. A rare model of a 911 that is still welcome by the majority of rally organisers.

567
Jaguar Type-E série 1, 3.8-Litres Hardtop Roadster Competition 1961

Châssis n° 875804
Moteur n° R1288-8

Dès les premières livraisons, en 1961, la Type E trouva rapidement le chemin des circuits du monde entier. Dans la catégorie Grand Tourisme de série, dès le départ la Type E se montra compétitive, quand Graham Hill, au volant de la voiture de l'écurie Endeavour de Tommy Sopwith, fêta les débuts en compétition du modèle en gagnant à Oulton park, le 3 avril 1961, devant Innes Ireland sur Aston Martin DB4 GT et Roy Salavdori sur la Type E de John Coombs.

Quand la classe GT fut choisie pour le titre de champion du monde des constructeurs en 1963, Jaguar se dépêcha de construire une petite série de voitures allégées pour concurrencer Ferrari. Le caisson monocoque en acier et les panneaux de carrosserie étaient réalisés en aluminium et le moteur passé au carter sec et équipé d'une injection mécanique Lucas donnait plus de 300 ch.

Right from the moment when deliveries commenced in 1961, the E-Type began to find its way on to the world's racetracks.

In the Grand Touring class for production sports cars the E-Type proved competitive right from the start when Graham Hill, driving Tommy Sopwith's Team Endeavour car, celebrated the model's racing debut by winning at Oulton Park on 3rd April 1961 ahead of Innes Ireland's Aston Martin DB4GT and Roy Salvadori in John Coombs' E-Type. The elevation of the GT class to Manufacturers' Championship status for 1963 prompted Jaguar to develop a small batch of very special lightweight cars to challenge Ferrari.

The steel monocoque tub and outer body panels were re-manufactured in aluminium and the engine dry-sumped and fitted with Lucas mechanical fuel injection, producing in excess of 300bhp.

Photo credit: Dirk de Jager

Seulement douze de ces voitures furent construites par l'usine et réservées aux concessionnaires spécialisés dans le sport ou à des pilotes privés triés sur le volet. Depuis, les Type E ont couru avec succès dans le monde entier, avec des développements mécaniques bien supérieurs à ce que faisait Jaguar à l'époque.

La Type E compétition vendue ici est une des premières "plancher plat" conduite à gauche. À ses débuts, il y eut des réclamations de conducteurs de grande taille concernant l'habitabilité trop mesurée de la Type E, un défaut rectifié par l'adoption d'un puits de pédalier (et d'autres modifications mineures) début 1962. Un bon d'achat sur fichier montre que la voiture fut achetée par l'actuel propriétaire en décembre 2007, tandis que de nombreuses factures retracent le détail de sa restauration et de sa conversion en modèle compétition vers 2008, la majeur partie du travail ayant été réalisé par Euro-Classics (Franz Dekkers) à Essen. On trouvera également un reportage photographique complet de sa reconstruction.

Parmi les caractéristiques les plus remarquables, on notera les étriers de freins à quatre pistons à l'avant, des amortisseurs à gaz, un plancher et un panneau central de tableau de bord en aluminium, des roues Dunlop à serrage central, des sangles de capot et de coffre en cuir et un couvercle de coffre ventilé en aluminium. Éligible pour de nombreux événements sportifs historiques, la voiture a récemment participée à la Targa Florio historique et se présente en excellent état de préparation pour la compétition, vendue avec les factures mentionnées plus haut et les papiers FIA pour les courses historiques (Classe : GTS 7; Période : E 1947-1961).
€90,000 - 120,000

Only twelve of these cars were built by the factory for the use of competition-orientated Jaguar dealers or specially selected private entrants.

Since then E-Types have been raced successfully the world over, with development continuing well beyond the level achieved by Jaguar themselves.

The E-Type competition car offered here is an early left-hand drive 'flat floor' model. When the E-Type was first introduced there were complaints from taller drivers that the interior was somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor modifications) early in 1962.

A purchase receipt on file shows that this car was acquired by the current owner in December 2007, while numerous invoices record the details of its restoration and conversion to competition specification circa 2008, most of the work being carried out by Euro-Classics (Franz Dekkers) of Essen, Belgium. There is also a comprehensive photographic record of the rebuild.

Noteworthy features include 4-pot front brake callipers, gas shock absorbers, aluminium flooring and dashboard centre panel, Dunlop-style knock-off wheels, leather bonnet/boot straps and a ventilated aluminium boot lid. Eligible for a wide variety of historic motor sports events, the car is described as in excellent race-prepared condition and offered with the aforementioned invoices and FIA Historic Technical Passport (Class: GTS 7; Period: E 1947-1961).

On the 'Rallye de Paris'

568
Ferrari Dino 246GT Berlinette 1970
Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 01164
Moteur n° 7536

Coupe des Alpes

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 servir de base. La première de ces "baby" Ferrari - la 206 GT - fut présentée au Salon de Turin en 1967. Profitant de l'expérience acquise avec la Dino 206 S de compétition de 1966, Ferrari conserva l'architecture de la Sport pour la voiture de série, mais en installant le moteur transversalement plutôt que longitudinalement.

La Dino - d'après le nom du défunt fils d'Enzo Ferrari, Alfredino - était un petit coupé compact doté d'une carrosserie en aluminium spectaculaire, dessinée par Pininfarina, et allait devenir le premier modèle d'une marque séparée. Elle était propulsée par un V6 à quatre arbres à cames en tête de 2 litres, servi par une boîte transaxle à 5 rapports. Les 180 ch du moteur étaient suffisants pour emmener la Dino à près de 230 km/h grâce à sa carrosserie légère et aérodynamique. Alors que ses performances ne soulevaient aucune critique, son prix élevé, dû à sa carrosserie en aluminium, freina ses ventes.

Une version 2,4 litres sur un empattement allongé - la 246 GT - remplaça la Dino 206, fin 1969. Sa carrosserie était cette fois en acier et le bloc moteur en fonte d'acier plutôt qu'en alliage, mais la puissance supérieure du moteur - 195 ch à 7600 tr/min - suffisait largement à compenser ce gain de poids et la vitesse maximale de la Dino dépassait légèrement les 240 km/h. Une version découvrable de type Targa, la 246 GTS, suivit en 1972. Bien que moins rapide en ligne droite que ses sœurs d'écurie à moteur V12, la petite Dino pouvait se montrer supérieure à n'importe quel concurrente sur parcours sinueux.

In the mid-1960s, Ferrari needed a production-based 2-litre engine for the new Formula 2 and conceived the mid-engined Dino to provide the necessary basis. The first of these 'junior' Ferraris – the 206GT – debuted at the Turin Motor Show in 1967. Building on experienced gained with its successful limited edition Dino 206S sports-racer of 1966, Ferrari retained the racer's mid-engined layout for the road car but installed the power unit transversely rather than longitudinally.

A compact, aluminium-bodied coupé of striking appearance, the Pininfarina-styled Dino - named after Enzo Ferrari's late son Alfredino Ferrari and intended as the first of a separate but related marque - was powered by a 2.0-litre, four-cam V6 driving through an in-unit five-speed transaxle. The motor's 180bhp was good enough to propel the lightweight, aerodynamically-efficient Dino to 142mph and while there were few complaints about its performance, the high cost enforced by its aluminium construction hindered sales.

A 2.4-litre version on a longer wheelbase - the 246GT - replaced the Dino 206 in late 1969. The body was now steel and the cylinder block cast-iron rather than aluminium but the bigger engine's increased power - 195bhp at 7,600rpm - was more than adequate compensation for the weight gain, as the Dino's top speed increased slightly to within a whisker of 150mph. A Targa-top version, the 246GTS, followed in 1972. While not as fast in a straight line as its larger V12-engined stablemates, the nimble Dino was capable of showing almost anything a clean pair of heels over twisty going. Truly a driver's car par excellence.

Photo credit: Dirk de Jager

En tant que première Ferrari à moteur central, les premières Dino V6 sont des références. La lignée dont elles sont à l'origine s'avéra un immense succès commercial pour Maranello la production atteignant 2,487 coupés et 1,274 spyders quand le modèle fut abandonné en 1974. Dans son rosso corsa d'origine avec intérieur en cuir noir, cet exemplaire aux numéros correspondants fut livré neuf en Belgique par l'importateur officiel Ferrari, le Garage Francorchamps.

Pendant les années 1990, la Ferrari était la propriété de M. Jean-Pierre Capdevielle de Le Bouscat, en France, de nombreuses factures de cette période attestant des interventions et d'un entretien suivi ainsi qu'une ancienne carte grise française (annulée en 2001). L'actuel propriétaire a acquis la voiture en 2002 et a participé à de nombreux rallyes à son bord. Il n'a depuis pas regardé à la dépense pour entretenir la voiture, avec des factures de plusieurs milliers d'euros émanants de spécialistes réputés (consultation recommandée) dont Gipimotor à Bruxelles. Les travaux récents comprennent la réfection de la suspension, le remplacement de l'embrayage et une adaptation de la culasse à l'essence sans plomb. L'auto est livrée avec ses pare-chocs d'origine.
€140,000 - 190,000

As the first series-produced, mid-engined Ferraris, the early Dino V6s are landmark cars. The line that they founded would prove to be an immense commercial success for Maranello, production amounting to 2,487 GT coupés and 1,274 GTS spyders by the time the model was deleted in 1974. Finished in its original livery of Rosso Corsa with back leather interior, this matching-numbers example was delivered new in Belgium by the official Ferrari importer, Garage Francorchamps.

During the 1990s the Ferrari was owned by Mr Jean-Pierre Capdevielle of Le Bouscat, France, there being numerous service/maintenance invoices dating from this period on file together with an old French Carte Grise (cancelled 2001). The current owner acquired the car in 2002 and participated in many European events and rallies. Since then has continued to spare no expense in maintaining it, there being bills of file from recognised specialists such as Gipimotor Brussels totalling many thousands of Euros (inspection recommended). Works carried out in recent years include a suspension rebuild, replacing the clutch and converting the cylinder heads to accept unleaded fuel. The car comes with its original front and rear bumpers.

569

Ex -Jo Schlesser

Matra MS5 Formule2/3 Monoplace Course 1966

Châssis n° MS5-03

Au début des années 1960, la société française Engins Matra s'était positionnée parmi les principaux industriels de l'armement mondiaux notamment pour ses missiles air-air guidés. La société avait été créée avant la guerre sous la raison sociale CAPRA par Marcel Chassagny en vue de sous-traiter des fabrications aéronautiques. Elle devint Matra (pour Mécanique Aviation-Traction) pendant la période du gouvernement de Vichy. Après 1945, Engins Matra connut une expansion considérable.

Entre-temps, une part importante du capital d'Engins Matra, cœur du groupe Chassagny, avait été reprise par un investisseur, Sylvain Floirat. Chassagny ne put garantir la pérennité du financement d'Automobiles René Bonnet. Mais Bonnet n'en tint pas compte et accéléra le développement d'une nouvelle voiture de course de Formule 3 à châssis monocoque. L'argent manqua et René Bonnet dut céder le contrôle de la firme – fin 1964 – à Chassagny. Engins Matra se retrouva donc propriétaire de l'ancienne entreprise Bonnet de Champigny sur Marne.

Un dynamique jeune cadre exécutif nommé Jean-Luc Lagardère fut nommé à la tête de la nouvelle branche automobile appelée Matra Sports. Il soutint un ambitieux programme en compétition destiné à attirer une nouvelle couche de clientèle jeune afin de lui vendre ce qui était devenu la nouvelle Matra Djet (plus tard Jet) de route.

During the early 1960s, the French Engins Matra company made its name amongst world-leading armaments manufacturers, most particularly for its air-launched guided missiles. The company had been founded pre-war by Marcel Chassagny, under the name CAPRA, as an aeronautical engineering sub-contractor based in what would become Vichy France. In 1942, Chassagny changed its name to Mécanique Aviation-Traction, which was quickly abbreviated to 'Matra'. Postwar, Engins Matra prospered.

Meanwhile, a major shareholding in Chassagny's core company, EnginsMatra, had been taken by financier Sylvain Floirat. Chassagny could not guarantee Bonnet continued backing. Regardless, Bonnet pressed ahead with development of a new monocoque-chassised Formula 3 racing car. The money ran out, and René Bonnet sold – late in 1964 – to Chassagny, and EnginsMatra suddenly found itself owning the former Bonnet enterprise at Champigny-sur Marne.

An engaging and dynamic young executive named Jean-Luc Lagardère was made general manager of this new division, which was named 'Matra Sports'. He promoted an energetic competition programme appealing to the emergent new youth market to sell what had become the new MatraDjet road car.

C'est ainsi qu'apparut en 1965 la première monoplace Matra de Formule 3 sur la base de la monocoque expérimentale de Bonnet, mais construite dorénavant sur la base de solutions techniques aérospatiales. Lorsqu'il fallut en déterminer les dimensions d'empattement et de voie, l'équipe embryonnaire chargée de l'étude avait simplement copié les cotes moyennes des F3 britanniques exposées au Racing Car Show de Londres ...

Le 1e juillet 1965, le pilote d'usine et ancien champion motocycliste Jean-Pierre Beltoise âgé de 28 ans battit un plateau très relevé de F3 en remportant la Coupe internationale de Vitesse (F3) à Reims-Gueux, première victoire importante pour Matra. Il gagna encore à Cognac et, avec trois deuxièmes places, devint Champion de France de Formule 3 cette année-là.

Pour Matra Sports, ce titre couronnait une première saison en compétition très réussie, atteignant ainsi un premier objectif. Ce résultat déclencha d'autres ambitions : progresser sur le plan international en 1966, c'est-à-dire poursuivre le développement de la Formule 3, mais aussi attaquer en Formule 2. La remise des prix des Trophées de France de Formule 2 1965 eut lieu au siège social de BP France à Paris. Là, Lagardère expliqua à Ken Tyrrell qu'il voulait voir sa société courir en Formule 2, mais qu'il avait besoin d'un pilote de notoriété à la hauteur de cet engagement financier important.

Ken Tyrrell avait le pilote. Ayant perdu tout espoir de voir Cooper produire un châssis compétitif, Ken chercha une alternative prometteuse. Matra pouvait-elle la fournir ? Lors d'un dîner à Orly, Lagardère se mit d'accord avec Tyrrell pour lui fournir un châssis monocoque Matra de F3 équipé d'un moteur BRM de F2 en vue d'une évaluation par Jackie Stewart sur le circuit de Goodwood dans le Sussex. Cette monoplace prototype Matra-BRM hâtivement assemblée fut envoyée en Angleterre dans la soute d'un avion Bristol Freighter que Sylvain Floirat utilisait pour transporter ses pur sang de course dans toute l'Europe.

Consequently, through 1965 the first Formula 3 Matramonoplace racing car appeared, based upon Bonnet's exploratory monocoque experience, but now crafted to aerospace manufacturing standards. When they chose their new car's wheelbase and track dimensions Matra's embryo design team simply averaged those of every British F3 car displayed at the London Racing Car Show...

On July 1, 1965, 28-year old ex-racing motor-cyclist and works driver Jean-Pierre Beltoise beat a top-class Formula 3 field to win the Coupé de Vitesse international at Reims-Gueux - Matra's first significant race victory. He would win again at Cognac and with three second-place finishes became that year's Champion de France de Formule 3.

For Matra Sports this capped a highly successful first season of racing – an initial ambition accomplished. It fuelled further ambition, to advance internationally through 1966. This meant not only continuing development in Formula 3, but also progressing into Formula 2. The 1965 Formula 2 Trophées de France prize-giving was held at BP France's headquarters in Paris. There, Lagardère explained to Ken Tyrrell that he wanted his company to progress into Formula 2, but that he needed a star driver to make such an expensive step worthwhile.

Ken Tyrrell had that driver. Having abandoned hope of Cooper producing a competitive chassis, Ken was seeking a promising replacement. Could Matra supply? Over dinner at Orly, Lagardère agreed with Tyrrell to provide a prototype Formula 3 monocoque Matra chassis fitted with a BRM Formula 2 engine for Jackie's evaluation at Goodwood circuit in Sussex. The hastily assembled Matra-BRM prototype single-seater would be flown to England in the hold of a Bristol Freighter which Sylvain Floirat used to zoom his string of race horses to events around Europe!

Jackie Stewart fut très impressionné par la motricité et l'adhérence de la machine, si bien que Ken Tyrrell accepta d'engager des Matra-BRM de F2 pendant toute la saison à venir, tandis que l'usine ferait courir sa propre équipe. Matra Sport et ses monoplaces de course à la technologie aérospatiale resteront à jamais dans les mémoires et à juste titre pour la magnifique victoire dans le Championnat du Monde de F1 1969 lorsque le titre revint à Jackie Stewart au volant de la Matra-Cosworth MS80 de l'équipe Matra International organisée et gérée par le grand sportif britannique Ken Tyrrell.

La route du Championnat du Monde avait été défrichée grâce aux monoplaces de course de la série MS engagées en compétition à partir de 1965 dans les Formules 2 et 3 à moteur d'un litre de cylindrée. Cette voiture F2/F3 extrêmement bien construite et fonctionnelle offerte ici est le châssis Matra MS5 n°03 qui débuta sa carrière dans l'équipe officielle équipé du moteur BRM P80 à quatre cylindres pour disputer le Championnat d'Europe de F2 1966 avec Jo Schlesser – l'auto sera ensuite accidentée en juillet 1966 à Syracuse et par soucis d'efficacité et rapidité elle ne sera jamais réparée à l'époque - toute cette information est confirmé par une lettre de MATRA Sports datent de mars 1992. Une preuve du montage du moteur BRM P80 original est donnée par l'existence « en bas à gauche d'une cavité que seuls les rares châssis Matra prévus pour le moteur BRM possédaient. »

Comme précisé par plusieurs anciens membres de l'équipe Matra Sports, un propriétaire ultérieur restaura la voiture en ordre de marche dans la configuration Formule 2 de 1967 avec un quatre-cylindres Cosworth FVA à 2 ACT entraînant les roues arrière par une boîte-pont Hewland FT200.

Jackie Stewart was immensely impressed by its sheer traction –so Ken Tyrrell agreed to run Matra-BRM F2 cars throughout that forthcoming season, while the factory ran its own in-house team. Matra Sport and its aerospace-technology single-seater racing cars will always be honoured, justifiably, for its wonderful victory in the 1969 Formula 1 World Championship when the Drivers' title fell to Jackie Stewart driving the Matra-Cosworth MS80 in the Equipe Matra International team organised and managed by great British sportsman Ken Tyrrell.

Matra Sport's road towards the World Championship had been pioneered by its MS-prefixed series of single-seater racing cars campaigned from 1965 in 1-litre Formula 2 and Formula 3 competition. This exquisitely well-made, uncompromisingly functional F2/F3 car offered here is understood to be Matra MS5 chassis '03', which began life as a 4-cylinder BRM P80-engined factory team car campaigned by Jo Schlesser during the 1966 European Formula 2 Championship season and after a crash at Syracuse in July of that year was never repaired in period – all of this information is documented in a letter by MATRA service competition dated March 1992. Evidence of the monocoque chassis's original BRM P80 engine is found by the presence of a supplementary space on the bottom left of the engine area of the chassis – only the rare Matra chassis produced to fit the BRM engines had this.

As advised by several veteran members of the contemporary Matra Sports team, a subsequent owner had the car restored to running order in 1967 1.6-litre Formula 2 configuration, powered by a 1600cc 4-cylinder Cosworth FVA twin-cam engine driving to the rear wheels via a Hewland FT200 transaxle.

Photo credit: Dirk de Jager

La voiture fut engagée par Patrick Jamin dans les Championnats d'Europe Historiques de F2 1992-1993 avec, pour meilleurs résultats une troisième place à Montlhéry et une cinquième place au général dans le Championnat 1993.

Après ces deux saisons, le propriétaire se trouvant à court de financement dut vendre le moteur et la boîte tout en conservant le châssis Matra et ses trains pendant 14 ans. Enfin, en 2006, il commença une deuxième restauration en remplaçant toutes les pièces, durits, système de refroidissement, etc nécessaires. Historiquement, les types MS5 et MS7 ultérieurs accompagnèrent le changement de règlement en Formule 2 entre la formule « 1 litre » de 1966 et la nouvelle limite portée à 1,6 litre en 1967. Il choisit une configuration conforme à la voiture de développement de l'usine Matra de l'inter saison 1966-1967 – le châssis MS5-014 – qui reçut en attendant la livraison des premiers moteurs Cosworth FVA 1,6 litre prévus pour la nouvelle saison, un moteur Lotus-Ford Twin-Cam 1,600 cm3 accouplé à une boîte-pont Hewland Mark 8. La voiture fut ainsi remise en piste pour la première fois depuis des années lors d'une démonstration Matra au Circuit Historique d'Angoulême en 2009, puis aux Trophées de Gascogne la même année. Ensuite elle participa au WE de l'Excellence à Reims en 2010 et au GP de Bruxelles. Elle est maintenant proposée sous cette forme.

Cette Matra de belle présentation promet à son nouveau propriétaire de grands moments de plaisir dans les compétitions historiques pour monoplaces. Elle est surtout très attirante pour les organisateurs de grandes manifestations mondiales comme le Festival of Speed de Goodwood ou les Monterey Historics en tant que représentante d'une époque où les voitures bleu de France retrouvaient leur vraie place parmi les principaux protagonistes de la course automobile au niveau international.
€95,000 - 145,000

The car was campaigned by Patrick Jamin in the European Historic Formula 2 Championship series of 1992-1993 with its best finish being a third at Montlhéry and fifth overall in the 1993 Championship table.

Following these two seasons, the contemporary owner lacked the necessary finance to continue racing, and indeed had to offer both the engine and gearbox for sale, while retaining the Matra's chassis and running gear for the following fourteen years. Finally, in 2006, he began a second restoration, replacing all parts, hoses, cooling system etc as required. Historically, the MS5 and later MS7 models bridged the change in Formula 2 regulations between 1966 1-litre form and 1967 1.6-litre limitation. A configuration was chosen matching the Matra factory's inter-season 1966-67 works development car – chassis MS5-014 – which was powered pending delivery of the first of the new season's 1.6-litre Cosworth FVA engines by a 1600cc Lotus-Ford Twin-Cam power unit, driving through a Hewland Mark 8 transaxle. The car was then deployed for the first time in many years, running in a Matra demonstration during the 2009 Angoulème Historic Meeting and again at the Trophées de Gascogne event that same year. The car is now offered here in this form. It subsequently participated in the 2010 Reims WE de l'Excellence and the Brussels GP in the hands of the current vendor.

This well-presented Matra promises a new owner some distinctive and immensely enjoyable Historic single-seater racing. It is, above all, an immensely attractive car for the organisers of such globally-respected events as the Goodwood Festival of Speed or the Monterey Historics, since it is a survivor of the era through which French racing blue regained its true place within the top tier of International motor racing.

570

Immatriculée, ancienne concurrente du Tour Auto et du Mans Classic

Porsche Type 906 Carrera Coupé 1966 sport compétition

Châssis n° 906 - 126°°

La désormais classique Porsche 906 – plus couramment appelée à l'époque 'Carrera 6' - entra en production pour disputer la saison 1966 du Championnat du Monde pour Marques. Elle avait été conçue en fonction du règlement de la FIA définissant les voitures sport du nouveau Groupe 4, tandis que des variantes modifiées du nouveau type – équipées de moteurs plus forts ou de carrosseries Spyder découvertes – pouvaient être admis à courir dans les épreuves réservées aux Sport Prototypes du Groupe 6.

La 906 devait être la dernière voiture de course homologuée pour la route produite par la société Porsche. Remplaçant le Type 904 à châssis ponton en tôle d'acier, elle représenta le premier produit marquant du nouveau programme conceptuel du directeur technique Ferdinand Piech de l'usine de Zuffenhausen. Là où la complexe et coûteuse Porsche 904 obtenait sa rigidité structurelle d'une carrosserie en fibre de verre moulée et collée, la nouvelle Porsche 906 se distinguait par un châssis en treillis tubulaire issu de la course et habillé d'une carrosserie en fibre de verre moulée non travaillante.

The classical Porsche 906 – much more commonly known in period as the 'Carrera 6' – was produced new for the 1966 season of World Championship of Makes racing. It was designed to meet the requirements of the FIA governing body's new Group 4 Sports Car regulations, while modified variants of the model – using larger engines or cut-down Spyder bodywork – could be accepted for Group 6 Sports-Prototype competition.

The 906 became the last street-legal racing car to be produced by the Porsche company. It replaced the steel pontoon-chassised Typ 904 model and was the first substantial product of Technical Director Ferdinand Piech's new design regime at the Zuffenhausen factory. Where the complicated and costly Porsche 904 had derived structural rigidity from its bonded-on moulded glassfibre bodywork, the new Porsche 906 featured a racing-bred multi-tubular spaceframe chassis, clothed by unstressed moulded glassfibre body panelling.

Les moulages en fibre de verre aussi fins, légers et précis que possible étaient fabriqués selon des procédés manuels au lieu de la technique utilisée pour la 904 et consistant à projeter le matériau sans contrôle de qualité véritablement poussé.

Il résulta de ce choix technique que la série de base de 50 Porsche 906– ou Carrera 6 – ainsi produite offrait un allègement des plus appréciable avec un poids d'environ 580 kg, soit un gain de masse d'environ 113 kg par rapport à la 904/6 dotée de la même motorisation. Le moteur Porsche 901/20 six cylindres de course spécifié standard offrait 220 ch, alimenté par carburateurs. Une poignée de voitures officielles engagées par l'usine furent dotées alternativement de versions à injection du moteur six cylindres ou adaptées à l'installation de moteurs huit cylindres à plat, tous ces groupes étant, bien entendu, refroidis par air.

Le type Carrera 6 était remarquable par son enveloppe extérieure développée à la lumière de nombreuses séances d'essai en soufflerie. Ces travaux de recherche et développement valurent à la voiture une vitesse de pointe en ligne droite de 280 km/h au Mans, allure éminemment respectable pour une voiture à moteur deux litres. Et c'est à partir de cette base technique que fut la Porsche 906 que les divers coupés Porsche de l'ère moderne spécialisés en endurance furent ultérieurement développés et si souvent victorieux.

The fiberglass mouldings were as thin, lightweight and accurately made as possible using hand lay-up techniques, replacing the poorly quality-controlled fibre spraying technique used on the 904.

As a resultant, the basic batch of 50 Porsche 906 – or Carrera 6 – Coupe cars that then emerged offered competitive lightweight - some 580 kg (1,300 lb) which represented a weight saving of around 250 lb (113 kg) compared to the similarly-engined 904/6. The Porsche 901/20 6-cylinder lightweight racing engine was specified as standard, offering 220bhp on carburetors. A handful of factory-entered works cars were alternatively powered either by fuel-injected versions of the 6-cylinder engine, or were adapted to accept flat-8 cylinder power units, all – of course – air cooled.

The Carrera 6 model was very notable for its external envelope shape having been developed in light of extensive wind tunnel test results. This research and development work endowed the model with a straightline top speed as high as 280km/h (170mph) at Le Mans, which for a 2-litre engined car was immensely respectable. It is from the Porsche 906 as a tap root that the subsequent – hugely successful, long and varied line of modern-era Porsche endurance racing specialist Coupe cars subsequently evolved.

Les nouvelles voitures firent leurs débuts internationaux aux 24 Heures de Daytona 1966, une des 906 terminant sixième au général en battant la Dino Ferrari 206 en catégorie deux litres. Dans cette épreuve, les pilotes furent Hans Hermann et Herbie Linge et, lors de la course ultérieure des 12 Heures de Sebring, Hermann remporta encore la catégorie deux litres sur une Carrera 6 avec cette fois Gerhard Mitter et Joe Buzzetta comme copilotes, en prenant la quatrième place au général.

Les 1000 Km de Monza virent aussi la domination des 906 en catégorie deux litres, cette fois avec Hermann/Mitter sur une 906 d'usine suivie de la version 'client' de Charles Vogele/Jo Siffert, ces deux voitures se classant respectivement quatrième et cinquième au général derrière la Ferrari 330 P3 victorieuse et deux Ford GT 40. Ces machines hors du commun étaient alors les patronnes absolues de la catégorie dans laquelle excellaient ces exceptionnelles Porsche à portes papillon.

La course organisée sur les routes de la montagne sicilienne, la Targa Florio, était l'épreuve suivante dans le Championnat de cette année-là et, là, la Carrera 6 fut la gagnante absolue avec la voiture de l'écurie Filipinetti suisse co-pilotée par Willy Mairesse et Herbert Muller. Les frères pilotes hollandais Gijs et David van Lennep remportèrent ensuite la catégorie deux litres aux 1000 Km de Spa au volant de la Porsche 906 orange de Racing Team Holland et dans la classique 1,000 Km du Nürburgring, les deux Hollandais s'imposèrent encore devant la sister car privée des Suédois Sten Axelsson et Bo Johansson.

The new cars made their International racing debut in the 1966 Daytona 24-Hours race, one example finishing 6th overall and beating the Ferrari Dino 206 in its 2-litre category. Its drivers on that occasion were Hans Herrmann/Herbie Linge, and at the subsequent Sebring 12-Hours race Herrmann won the category again in a new Carrera 6, co-driving it this time with Gerhard Mitter and Joe Buzzetta, and finishing fourth overall.

The Monza 1,000Kms also saw 906s dominate the 2-litre class, this time with Herrmann/Mitter in a works 906 leading home the private customer version of Charles Vogele/Jo Siffert, these two cars also placing fourth and fifth overall behind the victorious Ferrari 330P3 and a pair of Ford GT40s. Such exotica were absolutely the big boys in the neighbourhood in which these distinctive, gull-wing-doored Porsches so excelled.

The Targa Florio mountain road race in Sicily was the next World Championship race that year, and there the Carrera 6 won outright, Willy Mairesse/Herbert Muller co-drove the Swiss Ecurie Filipinetti-entered car. The Dutch racing brothers, Gijs and David van Lennep, then won the Sports 2-litre class in the Spa 1,000Kms – co-driving their bright orange-liveried Racing Team Holland Porsche 906 - and in the ADAC 1,000Kms classic at the Nurburgring the Dutch pairing won again, from Swedish private owner Sten Axelsson and Bo Johansson in the former's sister car.

The current owner enjoying the Porsche 906

Les 24 Heures du Mans 1966 virent alors les coupés Porsche 906 longue queue – injection d'usine engagés en catégorie Prototypes finir aux 4e, 5e, 6e places avec une 906 standard à la 7e place derrière un trio de Ford GT Mark II 7 litres et devançant toutes les Ferrari sport-prototypes à moteur V12 qui avaient dominé jusque-là tandis que la catégorie sport deux litres revenait à la 906 standard co-pilotée au Mans par Gunther Klass et Rolf Stommelen.

Complétant en beauté cette mémorable saison de succès en Endurance, la course des 500 Km de Hockenheim fut outrageusement dominée par les 906 qui prirent les six premières places, les pilotes d'usine Mitter, Klass et Herrmann se classant 1, 2 et 3 avec les variantes 906 LH d'usine, tandis qu'Udo Schutz, Gerhard Koch et André Wicky montraient combien des concurrents privés compétents pouvaient être efficaces avec leurs voitures 'client' en poursuivant les machines officielles pour prendre les 4e, 5e et 6e places à l'arrivée. La course des 500 km de Zeltweg en Autriche vit Gerhard Mitter/Hans Hermann et Jo Siffert (en solo) finir respectivement 1 et 2 pour l'écurie Porsche System Engineering et, avec la troisième place de la 906 Scuderia Lufthansa pilotée par Udo Schutz et Herbert Linge, la Carrera 6 signait encore un triplé sans appel.

En 1967, les Carrera 6 poursuivirent leur carrière aux mains de pilotes et concurrents privés, tandis que l'équipe d'usine dirigée par Ferdinand Piech introduisait les modèles Typ 907 beaucoup plus spécialisés et dotés de moteurs plus puissants qui culminèrent avec leur remplaçant, le Typ 908 à moteur huit cylindres à plat de 1968-1969. Toute cette lignée mena bien entendu jusqu'à l'immortelle Porsche 917, chef d'œuvre vers lequel la 906 (comme la voiture proposée ici) représenta une étape essentielle.

The 1966 Le Mans 24-Hours then saw works-entered prototype category Porsche 906LE Coupes finishing 4-5-6-7 behind the leading trio of 7-litre engined Ford GT Mark IIs, outlasting all of the previously dominant V12-engined sports-prototype Ferraris, while the 2-litre Sports class was again dominated by a standard 906 – co-driven in this instance by Gunther Klass/Rolf Stommelen.

Completing that memorable season of endurance racing achievement, the Hockenheim 500Kms was utterly dominated by Porsche 906s filling the first six places – works drivers Mitter, Klass and Herrmann placing 1-2-3 in the factory-entered 906LE variants, while Udo Schutz, Gerhard Koch and Andre Wicky showed how well competent private owners could do in their customer cars by chassing the works stars home to fill 4th, 5th and 6th places. The Austrian 500Kms event at Zeltweg then saw Gerhard Mitter/Hans Herrmann and Jo Siffert (driving solo) finishing 1-2 for Porsche System Engineering, with the Scuderia Lufhansa-entered sister 906 of Udo Schutz/Herbert Linge finishing third for another complete 'Carrera 6' whitewash.

Into 1967 the Carrera 6s continued to be campaigned by prominent private entrants and drivers, while the Ferdinand Piech-directed Porsche factory team moved on to introduce their very much more specialised and larger-engined Typ 907 models, culminating in the Typ 908 flat-8 cylinder replacement for 1968-69. All of this, of course, led directly to the immortal Porsche 917 – towards which the 906 (as offered here) was a crucial stepping stone.

Cet exemplaire – châssis n° 906-126°° - accompagné de ses documents FIA historiques se présente en excellent état général et démarre 'au quart de tour'. L'histoire de cette voiture est claire telle qu'elle figure dans la célèbre 'bible' des Typ 906 ou Carrera 6 de cette autorité – et vainqueur au Mans en 1977 – qu'est Jürgen Barth en matière de Porsche. Nous savons ainsi que le propriétaire initial après l'usine fut le pilote privé suisse Hans Khunis qui la conduisit sous les couleurs de l'écurie Basilisk avec le bien connu spécialiste de la montagne Heini Walter. Ils coururent dans diverses épreuves telles que la Targa Florio jusqu'à la fin de 1967, date à laquelle la voiture serait passée aux mains de Richard Brostrom pour 1968. Sa dernière course à son volant serait les 3 Heures de Jarama en Espagne en septembre 1968 après laquelle M. Brostrom prit le volant d'une Porsche 908 Spyder 3 litres.

Les pilotes amateurs portugais Manuel Nogueira Pinto et Joao Posser de Andrade Villar rachetèrent ensuite 906-126, mais en décembre 1969 à l'issue du Grand Prix d'Angola à Luanda, le malheureux Villar se retrouva face à la police et à des spectateurs présents sur la piste. Il entra dans la foule et reçut de graves blessures à la tête dont il mourut le 13 mars 1970. Gravement endommagée, mais réparable, la voiture fut rachetée par leur compatriote, Carlos Santos, propriétaire pilote d'une 906 et vainqueur lui-même du GP de Luanda.

This particular example, chassis number 906-126°° is offered here accompanied by appropriate FIA Historic documentation, and is on the button and in excellent overall condition. The car's history is well understood, as presented in Porsche authority – and 1977 Le Mans-winning racing driver – Jurgen Barth's well-known 'bible' upon these Typ 906 or'Carrera 6' cars. We understand that its initial owner ex-works was the Swiss owner-driver Hans Khunis who ran it under the Ecurie Basilisk banner with well-known hill-climb driver Heini Walter. They competed in such events as the Targa Florio up to the end of 1967 when the car is believed to have passed to Richard Brostrom for 1968. His last race in the car is said to have been the Jarama 3-Hours in Spain in September, 1968, after which Mr Brostrom upgraded to a 3-litre Porsche 908 Spyder.

Portuguese amateur drivers Manuel Nogueira Pinto and Joao Posser de Andrade Villar subsequently acquired 906-126 but while competing in the December, 1969, 'Angolan Grand Prix' race in Luanda, poor Villar was confronted by police and onlookers standing on the track. He crashed into the crowd and sustained severe head injuries, from which he subsequently succumbed on March 13, 1970. The car was badly damaged, but repairable, and was acquired by fellow Portuguese 906 owner-driver Carlos Santos, who had won the Luanda event.

Photo credit: Dirk de Jager

Environ trois ans plus tard, la voiture fut ressuscitée sous la forme d'un Spyder à cockpit découvert habillé d'une carrosserie héritée d'une Chevron B19/21 britannique ou inspirée de ce modèle. Carlos et Eduardos Santos ainsi qu'un compatriote nommé Giannone engagèrent la voiture sous cette forme pendant plusieurs saisons jusqu'au milieu des années 1970. La Porsche alors vieillissante fut alors vendue au Canada passant aux mains de Ted Rowbotham à Vancouver avant d'être restaurée par Bill Currie du Maryland (USA) et proposée à la vente sous la désignation 'Porsche 906 châssis et trains restaurés, totalement d'origine et complète, sans carrosserie 25,000 dollars US'. En 1982, la voiture échut au pilote privé américain bien connu Dick Barbour et, après de nombreuses années passées aux états-Unis – plus récemment chez Leonard Cummings – elle revint en Europe vers 1999. En 2000 la voiture était chez David Clark à Londres, propriété du bien connu concurrent en épreuves historiques Irvine Laidlaw avant de passer aux mains du Dr Olivier Maierhofer de Düsseldorf (Allemagne) vers 2002, lequel courut avec 906.126°° le Tour Auto et Le Mans Classic. En 2004, la voiture fut rachetée par Oliver Mathei d'Hildesheim qui l'engagea en course. Elle est maintenant proposée par un collectionneur privé après une restauration totale effectuée par MEC Auto en Belgique.

Immatriculée pour la route en Belgique et pourvue d'un HTP (Passeport historique) de la FIA, cette Porsche prototype exceptionnellement belle ne peut être que bien accueillie au Tour Auto 2013 où ces modèle seront en vedette cette année.
€500,000 - 700,000

Some three years later the car was revived as an open-cockpit Spyder wearing body panelling either inherited from, or inspired by, the British Chevron B19/21 design. Carlos and Eduardo Santos together with a fellow Portuguese named Giannone campaigned the car in this form for several seasons through the mid-1970s. The ageing car then sold to Canada, passing to Ted Rowbotham in Vancouver, before being restored by Bill Currie in Maryland, USA and offered for sale as a "Porsche 906, restored frame and running gear, all original and complete less body $25,0000 US". In 1982 the car passed to well-known American owner-driver Dick Barbour and after many years in the US – latterly with Leonard Cummings - it returned to Europe around 1999. The car was with David Clark in London in 2000 whilst in the ownership of well known historic racer Irvine Laidlaw, before passing to Dr Oliver Maierhofer in Dusseldorf, Germany, circa 2002 when he ran 906.126°° in the Tour Auto and Le Mans Classic. In 2004 the car passed to Oliver Mathei of Hildesheim who raced it in earnest and it is now offered here from a private collector after a full restoration by MEC Auto in Belgium.

Road registered in Belgium and with an FIA HTP, this exceptionally beautiful Porsche prototype would surely be a welcome entry on the 2013 Tour Auto where these models are the featured car this year.

571
Anciennement propriété de la Collection Réserve des Frères Ward
Delahaye 6cv Type O Vis-à-Vis 1902

Châssis n° 120
Moteur n° 92

Cette très ancienne Delahaye qui aurait été conservée neuve à l'usine où elle servit en son temps aux essais et à la mise au point du type ne fut cédée que dans les années 1950 après la reprise de la firme par Hotchkiss-Brandt. De 1933 à 1950, la voiture avait été souvent pilotée dans le Rallye des Ancêtres en France par Auguste Roptin entré chez Delahaye comme apprenti à l'époque de sa construction.

La Delahaye a participé au London-Brighton Veteran Car Run en 1959 avant d'être achetée pour la collection par M. H. Lips en Hollande au début des années 1960. Lips a restauré la voiture pour la piloter fréquemment à partir de 1964, son rallye préféré étant le Londres-Brighton. Au début des années 1990, elle passa aux mains de son compatriote J. Jonker avant son achat par les Frères Ward. Ce superbe ancêtre se présente sous une élégante livrée marron avec ailes noir, filets rouge, sellerie en cuir beige et accessoires nickelés. Offerte avec ses papiers belges, la Delahaye est accompagnée d'un compte-rendu détaillé du réputé spécialiste des Ancêtres et Vétérans Malcolm Jeal justifiant la datation : 1902.

Important ancêtre français présentant une exceptionnelle provenance du constructeur, cette automobile devrait revenir en France pour participer aux manifestations du ' Club des Teuf-Teuf ' et bien entendu au Londres-Brighton Run pour lequel elle est pleinement éligible.
€75,000 - 95,000

This 'time warp' Delahaye is reputed to have been kept from new at the factory, where it is thought to have been a test and development car, and was only sold in the mid-1950s when the receivers were called in. From 1933 to 1950 the car had been campaigned in Rallyes des Ancestres in France by P Roptin, who had been an apprentice at Delahaye when it was built.

The Delahaye participated in the London-Brighton Veteran Car Run in 1959 and was acquired for the collection of M H Lips in Holland in the early 1960s. Lips restored the car and rallied it extensively from 1964 onwards; it was his favourite on the Brighton Road. In the early 1990s it passed to fellow Dutch collector J Jonker prior to acquisition by the Ward Brothers. The current owner purchased the car at Bonhams' sale of the Ward Brothers Reserve Collection in July 2009 (Lot 171).

This handsome Veteran is smartly presented in maroon livery with black wings, fine red coachlining, beige leather upholstery and nickel-plated fittings. Offered with Belgian registration papers, it also comes with a detailed report by leading Veteran authority Malcolm Jeal, justifying the 1902 dating. An important French Veteran car with outstanding manufacturer's provenance and early history, it would be more than welcome back in France at events organised by 'Les Teuf Teuf' and undoubtedly is eligible for participation again in the London-Brighton Veteran Car Run.

572

Anciennement propriété de la Collection Réserve des Frères Ward

Victoria Combination 2¼cv 1899

Moteur n° 8890

Construite par Les Cycles de la Société Parisienne, la Victoria Combination était aussi commercialisée sous la marque Eureka. Cet exemplaire fut vendu aux enchères au Royaume-Uni en 1969, date à laquelle il fut précisé qu'il provenait de France et qu'il n'avait eu en fait qu'un seul propriétaire depuis l'origine. Le catalogue mentionnait que le moteur De Dion 2 ¼ CV installé à l'origine avait été remplacé peu après par un 3 ½ CV. Nous estimons que le moteur actuel est probablement le type 2 ¼ CV d'origine.

Détail intéressant, ce véhicule est accompagné de sa facture d'origine en date du 19 juillet 1899 et d'autres documents indiquent qu'il a été utilisé jusqu'en 1922. L'acheteur de 1969, le deuxième propriétaire, qui a conservé la Victoria jusqu'en 2008 , a participé au Londres-Brighton en 1985, 1989 et 2007 et remporté un prix au Regent Street Concours d'élégance lors de cette dernière participation.

Ce véhicule porte une plaque au nom de Henri Rachel d'Athis Mons, nom qui apparaît sur la facture comme étant celui du premier acheteur. La carrosserie en bois vernis est complétée par une capote de chariot en cuir et par une sellerie en drap vert et la voiture est aussi équipée de lanternes de côté en laiton de marque Lutèce et d'une trompe à poire. Achetée à la vente Bonhams de la Collection Réserve des Frères Ward en juillet 2009, ce magnifique et rare ancêtre est accompagné de son passeport FIA et d'un excellent dossier historique contenant de nombreuses factures très anciennes.

€40,000 - 50,000

The Victoria Combination was built by Les Cycles de la Société Parisienne and also sold as the Eureka. This example was sold at auction in the UK in 1969, at which time it was noted that it came from France and effectively had had only one owner from new. The catalogue stated that a 2¼hp De Dion Bouton engine was fitted originally, this having been upgraded to 3½hp early in the car's life. We feel that the engine currently fitted is probably its original 2¼hp type.

Remarkably, this vehicle comes with its original invoice dated 19th July 1899 while others on file indicate that it remained in use until 1922. The buyer in 1969, its second owner, retained the Victoria until 2008 and participated in the London-Brighton Veteran Car Run in 1985, 1989 and 2007, winning a prize in the prestigious Regent Street Concours d'Élegance on the last occasion.

This vehicle carries a plaque bearing the name Henri Rachel at Athis Mons; this name being shown on the invoice as its original purchaser. The varnished wood coachwork is complemented by a leather cape cart hood and green cloth upholstery, and the car is also equipped with brass side lamps by Lutece and a bulb horn. Purchased at Bonhams' sale of the Ward Brothers Reserve Collection in July 2009 (Lot 172), this splendid Victorian vehicle comes with FIVA passport and an excellent history file containing many early invoices.

Photo credit: Michael Rietveld

573
Mors 30 CV Torpédo deux places 1922

Moteur n° 26104

Mors, fondée à la fin du xixe siècle par Emile Mors, fut au début du siècle suivant une des marques françaises parmi les plus importantes avec une réputation forgée par ses succès en compétition. La marque s'engagea en effet très tôt dans les grandes courses et en 1901, son pilote Henri Fournier gagna Paris-Berlin et Paris-Bordeaux au volant d'une Mors quatre cylindres. La société survécut en frôlant la faillite en 1908 et prospéra de nouveau sous la direction d'André Citroën appelé pour la réorganiser. Des moteurs sans soupapes type Knight fourni par Minerva furent adoptés à partir de 1913 et généralisés sur toute la gamme après la Grande Guerre. Malheureusement, Mors déclina irrémédiablement et la firme fut mise en liquidation en 1925, son usine de Paris étant reprise par Citroën.

Cette Mors dotée d'un moteur à quatre cylindres délivrant 30 ch est d'un type qui participa brillamment aux épreuves du début des années 1920. Décrite comme étant en bon état, mais longtemps exposée dans un musée, la voiture habillée d'une réplique de carrosserie torpédo comporte une abondance d'accessoires en cuivre, caractéristique jugée charmante de nos jours, mais considérée déjà en son temps comme désuète.
€40,000 - 60,000

Mors, founded at the end of the 19th Century by Émile Mors, was one of France's most prominent makes of the Edwardian era, having forged its reputation in the heat of competition. The company participated in many events in its early years and in 1901 Henri Fournier won both the prestigious Paris-Berlin and Paris-Bordeaux long-distance races driving a four-cylinder Mors. The company survived near bankruptcy in 1908 and began to prosper again under the management of André Citroën, who had been brought in to sort out the mess. Knight-type sleeve-valve engines, supplied by Minerva, were adopted from 1913 and would power all Mors motor cars after The Great War. Sadly, by this time Mors' star was fading fast and in 1925 the company went into liquidation, its factory in Paris being taken over by Citroën.

This Mors, with its four-cylinder engine producing 30 horsepower, is of a type that featured prominently in the popular races of the early 1920s. Described as in good condition, the car is fitted with a replica torpedo body and is noteworthy for an abundance of decorative copper, a feature regarded as charming today but which made it look rather dated at the time.

Photo credit: Michael Rietveld

574
Amilcar Type 4C Skiff 1922

Châssis n° 7482
Moteur n° 7482

' Bien que la première Amilcar ait été une voiturette extrêmement simple, elle offrait un si bon comportement et une si bonne tenue de route que la jeune clientèle persuada la direction de la firme de créer un nouveau véhicule dérivé de l'original, mais destiné à un usage plus sportif ... ' *Pierre Chan, Classic Cars*, décembre 1974.

Conservée en excellent état général, cette Amilcar Type 4C à conduite à droite fut achetée il y environ 34 ans par un éminent collectionneur européen à son précédent propriétaire, un certain M. H. E. Viëtor de Wassenaar aux Pays-Bas. Nous savons que la voiture était en état de marche au moment où elle a été stockée. Une des plus anciennes de cette série, elle est habillée d'une carrosserie trois places en bois réplique de skiff style Labourdette. Les ailes sont élargies, la roue de secours est positionnée dans le marchepied droit et le capot est aluminium naturel. Elle est dotée de phares électriques Marchal et de petits feux de position placés au-dessous. Offerte avec l'ancien certificat de vente (1978), cet élégant exemple de la production d'une séduisante marque sportive française promet pour un prix abordable les joies de la conduite ' vintage ' avec la garantie d'un soutien efficace de la part des clubs de la marque.
€25,000 - 35,000

'Although the early Amilcar was extremely simple it had such handling and good roadholding that the young clientele persuaded the firm's directors to create a new vehicle derived from the original but suitable for more sporting use...' - *Pierre Chan, Classic Cars*, December 1974.

Preserved in generally very good condition, this right-hand drive Amilcar Type 4C was acquired approximately 34 years ago by a prominent European private collection from its previous owner, a Mr H E Viëtor, of Wassenaar in the Netherlands. We are advised that the car was in running order at the time it was placed in storage. An early specimen, it carries wooden three-seater skiff coachwork with vee windscreen, believed to be a replica in the style of Labourdette. The wings are flared, with the spare wheel mounted on the right-hand running board, and the bonnet is in unpainted aluminium. There are Marchal electric headlamps with small parking lamps mounted underneath in the Continental fashion of the period. Offered with old purchase receipt (1978), this stylish example of a charismatic French marque represents the prospect of affordable Vintage-style motoring and is well supported by active owners' clubs.

575
Richard-Brasier type H bicylindre 1,7 litres 1903
Carrosserie tonneau à entrée arrière

Châssis n° 17
Moteur n° 546H

Henri Brasier quitta la marque Mors en 1901 pour rejoindre Georges Richard dans ses établissements installés Porte d'Ivry, dans l'ancien département de la Seine. Georges Richard et son frère Max avaient commencé la construction automobile dans la dernière décennie du XIXe siècle, avec une voiture type Benz, puis avait continué avec une voiturette légère sous licence belge Vivinius.

L'arrivée de Georges Brasier à la Porte d'Ivry, marqua un tournant pour la marque Richard, qui venait d'emménager dans de somptueux locaux, 23 avenue de la Grande Armée à Paris, avec l'adoption du système Panhard et la construction de voitures plus puissantes, très appréciées des connaisseurs de l'époque. La bicylindre de 1903 était équipé d'un monocylindre vertical monté à l'avant de 1, 7 litres avec un alésage x course de 104 x 100 mm, avec soupapes d'admission atmosphériques et soupapes d'échappement mécaniques. L'arbre de transmission final avait été adopté à une époque où la plupart de ses concurrentes conservaient encore la capricieuse transmission par chaîne, tandis que sa lubrification au tableau de bord faisait appel au très fiable système Dubrulle, sous pression des gaz d'échappement.

Henri Brasier left the distinguished Mors concern in 1901 to join Georges Richard in his established motor manufacturing business at Ivry-Port, Seine. Georges Richard and his brother Max had commenced manufacture in the last decade of the nineteenth century with a Benz-type car, later progressing to manufacture a light voiturette under license from the Belgian Vivinus establishment.

The arrival of Brasier at Ivry-Port marked a significant advance for the Richard factory, now with prestigious premises at 23 Ave de la Grande Armee in Paris, with the universal adoption of La Systeme Panhard and the manufacture of more powerful cars, highly esteemed among the cognoscenti of the time. The twin-cylinder cars of 1903 featured a forward mounted, vertical, single-cylinder engine with bore and stroke of 104x100mm., displacing 1.7 litres, with atmospheric inlet valves and mechanical exhaust valves. Shaft final drive was adopted at a time when so many rivals clung to the more troublesome chain drive and the oiling system is the well-proven dashboard-mounted Dubrulle oiler, pressurised by exhaust gases.

Les Brasier représentaient le dernier cri de l'automobile et étaient de redoutables concurrentes pour les Panhard 7 HP contemporaines, aujourd'hui si en vogue et si chères.

Bien que l'histoire complète de cette voiture ne soit pas connue, les papiers d'usine du dossier suggèrent qu'elle fut d'abord immatriculée en Hollande en avril 1903. Aujourd'hui vendue comme pièce d'une collection privée bien connue du Royaume-Uni, la voiture se présente dans une livrée noir et marron avec des filets dorés et sa carrosserie tonneau à quatre place avec entrée par l'arrière est équipée de couvre-tonneau avant et arrière. Les fabuleux accessoires en laiton comprennent des phares à acétylène Lucas Kinglite, des lampes à huiles Lucas Kings Own comme feux de position et des feux arrière Lucas à huile. La voiture porte de vieilles plaques du VCC, des écussons de membre du VCC ainsi qu'un très pratique panier porte-parapluie et repose sur des pneus 815 x 105 mm qui lui assurent un meilleur confort à pleine vitesse.

La voiture a été officiellement datée de 1903 par le Veteran Car Club of Great Britain en 1997 et identifiée comme un modèle 12 HP. Le certificat de datation n° 2162 est vendu avec la voiture. Cet ancêtre désirable est équipée d'un carburateur Zenith et d'un allumage par bobine pour offrir de meilleures performances, mais ces modifications sont facilement réversibles si le futur propriétaire souhaite revenir à la magnéto et au carburateur d'origine s'il en trouve. La Richard-Brasier n° 17 est parfaitement éligible pour le Londres-Brighton Veteran Car Run et d'autres manifestations prestigieuses sur le continent. On nous signale que la voiture démarre et roule très bien et s'avère rapide. Elle est vendue avec un intéressant dossier historique et des papiers d'immatriculation anglais.
€185,000 - 215,000

In all the Richard Brasier of 1903 represented state of the art motoring and a serious challenger to its 7hp Panhard contemporary – today so fashionable and relatively more expensive.

Although the full history of this car is not confirmed, paperwork on file suggests it was first registered in Holland in April 1903. Now offered from a distinguished private collection in the UK the car is smartly presented in maroon and black livery with gold coach lining and the four-seater, rear-entrance tonneau coachwork is furnished with black leather upholstery and equipped with front and rear tonneau covers. Fabulous brass accessories include Lucas Kinglite acetylene headlamps and Lucas Kings Own oil sidelamps with a Lucas oil rear lamp. The car carries a VCC Dating Plate, VCC member's badge and a useful umbrella basket and sits on 815x105mm. wheels/tyres which give this car a more comfortable top gear gait.

The car was officially dated 1903 by The Veteran Car Club of Great Britain in 1997 and identified as a 12hp model. The Dating Certificate no.2162 is offered with the car. This desirable veteran is currently running on a Zenith carburettor and later coil ignition for enhanced performance although these modifications are easily reversible should a new owner locate a suitable magneto and carburettor. Richard-Brasier Car No. 17 is eminently suitable and eligible for the London to Brighton Veteran Car Run in England and so many other prestigious events on the Continental mainland. We are told the car starts and drives easily and runs strongly. It comes with an interesting history file and UK registration document.

576
Talbot 25CV Model 6AS Six-cylindres 'Roi-des-Belges' 1910

Châssis n° 4018
Moteur n° 15

Le nom de Talbot est intimement lié à l'époque des vétérans, avec Adolphe Clément qui avait commencé à produire des automobiles dès 1899, issu, comme de nombreux pionniers français, de la bicyclette et aussi activement impliqué dans le développement du pneumatique. Les premières voitures de Clément utilisaient l'omniprésent moteur Panhard, une Clément-Panhard étant même construite selon les directives du commandant Krebs connu pour ses activités chez Panhard-Levassor. En Angleterre, l'aristocratique Charles Chetwynd-Talbot, 20e comte de Shrewsbury & Talbot, prêta son nom en 1903 à une nouvelle firme destinée à importer les voitures françaises Clément-Bayard et en 1904, une nouvelle usine fut construite à Londres d'où sortirent des Talbot assemblées en Grande-Bretagne à partir de 1905. Les premières Talbot construites en Angleterre n'apparurent qu'en 1906. En 1910, la Talbot 25 HP six cylindres était annoncée, clairement destinée à amener Talbot au niveau des six cylindres Napier et Rolls-Royce. Ce six cylindres coulé par paire était associé à une boîte de vitesses à quatre rapports et le double allumage était monté en série.

The name Talbot is inextricably linked in the veteran era with that of Adolphe Clément who had commenced motor car production as early as 1899, graduating like so many contemporary French manufacturers from the bicycle industry and also active involvement in the development of the pneumatic tyre. Clément's earliest cars adopted the ubiquitous De Dion Bouton engines, while a Clément-Panhard was also built to the design of Commandant Krebs of Panhard-Levassor fame. In England aristocrat Charles Chetwynd-Talbot, 20th Earl of Shrewsbury & Talbot, lent his name in 1903 to a new company established to import French Clément-Bayard motor cars and by 1904 a new English factory was built in London from which the first British-assembled Talbots emerged in 1905. The first British-made Talbots appeared in 1906. In 1910 the 25hp six-cylinder Talbot was announced, clearly aimed at elevating Talbot into the same league as the six-cylinder Napier and Rolls-Royce offerings.

Une suspension à ressorts semi-elliptiques permettait de recevoir les carrosseries plus lourdes que ce modèle était amené à recevoir, associé à un ressort transversal à lames pour le meilleur confort des passagers.

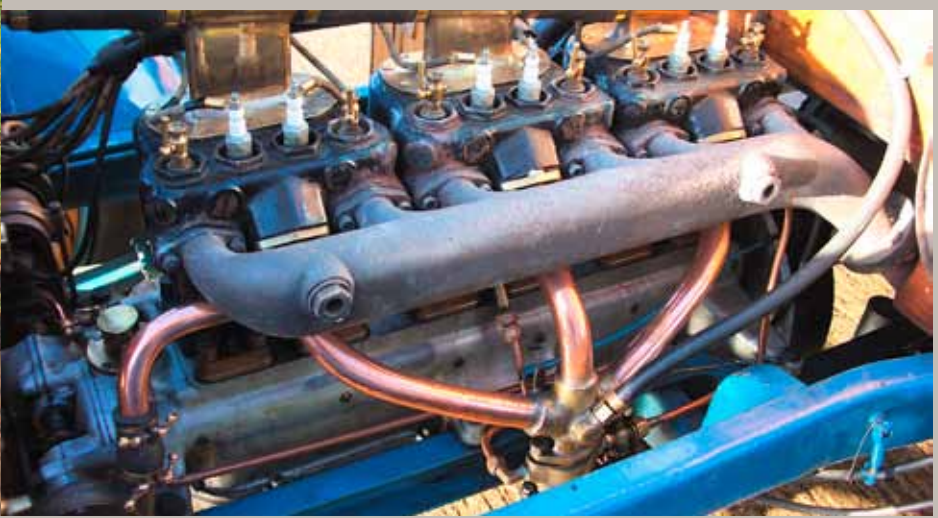
Cette voiture fut exportée neuve en Australie et la plaque du tableau de bord indique qu'elle fut fournie par la Armstrong Cycle and Motor Agency de Hay St., à Perth. (à noter que la plaque mentionne la voiture comme étant une 20 HP). On ne connaît pas l'histoire de la voiture, mais elle fut retrouvée abandonnée, dans les années 1960, par John Gloyn d'Australie occidentale, un passionné qui l'a méticuleusement restaurée à temps pour participer au rallye international Sydney Melbourne de 1970. Une plaque au tableau de bord montre plusieurs autres participations à des rallyes dans les années 1970. Plus récemment, cette voiture puissante et imposante fut achetée par une collection anglaise importante et accomplit plusieurs voyages épiques avant d'être rapatriée au Royaume-Uni où elle a continué à être utilisée régulièrement.

Vendue aujourd'hui dans une livrée bleu de France avec une épaisse sellerie en cuir à boutons rouge, la voiture est équipée de phares à acétylène Rushmore, de feux latéraux à huile Lucas et d'un générateur à acétylène P&H, d'une trompe en forme de serpent et d'une roue de secours Stepney. Intéressant pour l'acheteur écologique, elle dispose d'un système d'économie de carburant automatique AAA. Généreusement gréée pour la route, elle reçoit un bon équipement contre les intempéries comprenant une capote avec ses écrans de protection latéraux et un coffre à bagage fermant bien utile. Cette impressionnante, rapide et extrêmement rare voiture anglaise de l'époque édouardienne est vendue avec un très pratique carnet de bord/livret d'entretien, des papiers d'immatriculation anglais et est inscrite au Veteran Car Club of Great Britain.
€90,000 - 110,000

The 3.6 litre, six-cylinder, cast in pairs, engine drove through a four speed gearbox and dual ignition was standard. Semi-elliptic leaf springing accommodated the more substantial coachwork this model was designed to carry, complemented by a transverse rear spring for greater passenger comfort.

This car was exported new to Australia and the dashboard plate indicates supply by the Armstrong Cycle and Motor Agency of Hay St., Perth. (Note - the plate refers to this car as a 20hp). Early ownership and history are not recorded however the car was discovered in derelict condition in the 1960s by enthusiast John Gloyn of Western Australia and meticulously rebuilt in time to participate in the 1970 Sydney to Melbourne International Rally. Dashboard mounted plaques indicate active rally use in the 1970s. In more recent years this imposing and powerful car was acquired for a noted English collection, completing further epic journeys prior to shipping to the UK where it has continued to see active use.

Now presented in French blue livery with deep-buttoned red leather upholstery, the car is furnished with Rushmore acetylene headlamps, Lucas oil sidelamps and a P&H acetylene generator, a Boa Constrictor horn and a Stepney spare wheel. An interesting accessory for the eco-conscious is the AAA Automatic Petrol Save system. Generously equipped for touring, the car has excellent weather equipment including hood and sidescreens and a useful rear luggage locker. This striking, quick and exceptionally rare Edwardian British motor car is offered with useful driving/maintenance notes and English registration documents and is registered with The Veteran Car Club of Great Britain.



577
Darracq type V14 16 CV torpédo 1914

Châssis n° 30119
Moteur n° 36912

Cette magnifique voiture fut livrée neuve en Irlande et vendue par Harry Ferguson Ltd de Belfast, agent dont elle porte encore la plaque. Ferguson était un inventeur, pionnier de l'aviation et concessionnaire automobile qui joua un rôle de premier plan dans le développement du tracteur agricole et conçut la première voiture de Grand prix à quatre roues motrices.

La Darracq 16 CV de 1914, de construction parisienne, était animée par un quatre cylindres de 2,9 litres, allié à une transmission à quatre rapports, et était très conventionnelle, offrant une ingénierie et une mécanique saines qui avaient fait la renommée de la marque et dont la conception était due au Britannique Owen Clegg qui avait notamment travaillé pour Rover.

This handsome car was delivered new in Ireland and supplied by Harry Ferguson Ltd. of Belfast whose supplier's plate it still carries. Ferguson was an inventor, pioneer aviator, and motor dealer who played a key role in the development of the agricultural tractor and designed the first four-wheel drive Grand Prix racing car.

The Paris built 16hp Darracq of 1914 was powered by a 2.9 litre four-cylinder engine, driving through a four speed gearbox and was conventional in all respects, offering the sound engineering and design associated with the marque Darracq, yet to a design of Englishman Owen Clegg of Rover fame.

Récupérée en Irlande par le pilote Malcolm Templeton en vue de la préserver, la voiture était dans un état d'origine exceptionnel. Passant dans de nouvelles mains en 1984, sa sellerie fut refaite, ainsi que le radiateur, tandis que le moteur subissait une révision complète chez un spécialiste. Avec ce nouveau propriétaire, la voiture participa avec succès au rallye John o'Groats to Lands End, parcourant près de 1,500 km. Sa propriétaire actuelle l'a reçue en cadeau de son mari il y a dix-sept ans et l'a peu utilisée, quoiqu'elle ait participé au centenaire de la course du 1,000 Miles Trial en 2000, conduite à cette occasion par le champion du monde Phil Hill.

Aujourd'hui proposée dans un état de restauration joliment patiné, la Darracq est équipée d'un éclairage électrique CAV, d'un pare-brise repliable, d'un écran arrière Auster, d'une corne à dépression Autovox, d'un compteur AT gradué de 0 à 60 mph, d'une roue de secours et d'un bon équipement contre les intempéries incluant un couvre-tonneau en deux parties très pratique et un porte-bagages à l'arrière. La peinture et la sellerie sont très joliment passées et cette voiture de tourisme fonctionnelle bénéficiera des habituelles révisions de détail et remise en route consécutives à une période de faible usage dans une collection privée. Elle est vendue avec ses papiers anglais.
€45,000 - 55,000

Rescued for preservation in Ireland by motor racer Malcolm Templeton, this car was found to be in exceptionally original condition. Passing to new ownership around 1984 the car was reupholstered and the radiator rebuilt and at the same time the engine was professionally overhauled. In its new owner's hands it successfully completed the John o'Groats to Lands End trip- some 900 or so miles. The present lady owner acquired the car as a gift from her husband about 17 years ago and during her ownership the car has been little used, although notably it completed the centenary re-enactment of the 1,000 Miles Trial in the year 2000, driven on that occasion by World Champion racing driver Phil Hill.

Now presented as a nicely matured restoration, the Darracq is equipped with C.A.V. electric lighting, folding windscreen and an Auster rear screen, Autovox pump-operated horn, A.T. 0-60mph speedometer, spare wheel and good weather equipment including a practical two piece tonneau cover and rear luggage carrier. Paint and upholstery are nicely mellowed and this useful and relatively fast touring car will benefit from the usual careful checks and recommissioning following a period of little use in a notable private collection. It comes with UK registration document.

578
Bentley 6½-Litres Speed Six tourer 1929

Châssis n° BA2580
Moteur n° BA2584

"Il est incroyablement difficile de décrire avec des mots ou par l'écriture, la fascination particulière qu'exercent les grandes et rapides automobiles dont le grand modèle de Bentley est une remarquable représentante." The Autocar à propos de la Bentley Speed Six, le 5 septembre 1930.

Bien que la 6½-Litre ait été conçue comme un modèle de tourisme pour concurrencer la New Phantom de Rolls-Royce, dans sa version Speed Six elle était parfaitement apte à la compétition. En 1929, la Speed Six de Barnato/Birkin gagna les 24 Heures du Mans devant un trio de Bentley 4½-Litre, Barnato/Kidston répétant l'exploit l'année suivante au Grand Prix d'Endurance du circuit de la Sarthe, devant Clement/Watney sur une voiture similaire. Il n'est donc pas étonnant que la 6½-Litre Speed Six soit devenue la voiture préférée de W. O. Bentley.

'It is extraordinarily difficult to explain in words or writing the exact fascination of a big, fast car of the type so ably represented by the big Bentley speed model.' The Autocar on the Bentley Speed Six, September 5th, 1930.

Although the 6½-Litre had been conceived as a touring car to compete with Rolls-Royce's New Phantom, in Speed Six form it proved admirably suited to competition: in 1929 Barnato/Birkin's Speed Six won the Le Mans 24 Hour Race ahead of a trio of 4½-Litre Bentleys and Barnato/Kidston repeated the feat in the following year's Grand Prix d'Endurance at the Sarthe circuit ahead of similarly-mounted Clement/Watney. Small wonder then, that the fast yet refined 6½-Litre Speed Six was W O Bentley's favourite car.

En 1919, Walter Owen Bentley avait fondé Bentley Motors dans une banlieue du nord de Londres, à Cricklewood, mais les premières livraisons ne débutèrent pas avant 1921. Le premier modèle, une 3 litres, était propulsé par un quatre cylindres à simple arbre à cames en tête à quatre soupapes par cylindre. Des caractéristiques mécaniques reprises par la très raffinée 6½-Litre à moteur six cylindres en 1926. Le besoin d'une voiture plus grande s'était fait sentir quand les clients de Bentley avaient commandé des carrosserie d'une taille qui n'avait pas été prévu au moment de la conception de la 3 litres. L'introduction d'un châssis long, en 1923, n'avait que partiellement répondu à cette demande. La 6½-Litre ne fut produite que quatre ans, au cours desquels 544 châssis furent construits, dont 182 aux spécifications Speed Six.

Selon l'ouvrage de référence de Michael Hay, Bentley The Vintage Years, cette 6½-Litre Speed Six sur le châssis SP2 (de 3,53 m d'empattement) était à l'origine équipé avec une carrosserie berline de Gurney Nutting. Son premier propriétaire était un certain C. Bruce Gardner de Burton House, Stafford. Vendue par Jack Barclay, elle avait reçu une première immatriculation UU 6922, puis 70 CPF et finalement JSO 100, son immatriculation actuelle au Royaume-Uni. Endommagé par un raid ennemi pendant la deuxième guerre, elle reçut une nouvelle carrosserie tourer par Vanden Plas vers 1971 quand elle entra en possession de la collection de Lord Doune en Ecosse. Il est à noter que la voiture conserve ses numéros de châssis et de moteur correspondants.

Walter Owen Bentley established Bentley Motors in 1919 in the North London suburb of Cricklewood, though deliveries did not begin until 1921. The first model, a 3-litre car, was powered by a four-cylinder, single overhead camshaft engine with four valves per cylinder. It was a mechanical theme perpetuated in the greatly refined six-cylinder 6½-Litre model of 1926. The need for a larger car had resulted from Bentley's customers specifying bodies of a size not envisaged when the 3-Litre was conceived, a factor only partially addressed by the introduction of the Long Standard chassis in 1923. The 6½-Litre was produced for four years, during which time 544 chassis were completed, 182 of these to Speed Six specification.

According to Michael Hay's authoritative work, Bentley The Vintage Years, this 6½-Litre Speed Six on the 'SP2' (11' 6") chassis was originally fitted with saloon coachwork by Gurney Nutting. Its first owner was one C Bruce Gardner of Burton House, Stafford. Supplied via Jack Barclay, the Bentley was originally registered 'UU 6922', then '70 CPF' and finally 'JSO 100', its current UK registration. Damaged 'by enemy action' during the war, the Speed Six received a new Vanden Plas-style tourer body circa 1971 when it came into the possession of Lord Doune's collection in Scotland. We are advised that the car retains matching chassis/engine numbers.

À la fin des années 1990, la Speed Six fut achetée par le collectionneur allemand Helmut Karbe, qui la fit spécialement préparée pour le rallye 'Around The World', un marathon de 80 jours qui se tint du 1er mai au 18 juillet 2000. Les modifications apportées à cette occasion comprennent un arceau de sécurité, un carénage inférieur, des sièges spéciaux et des ceintures de sécurité, un échappement modifié (pour les passages à gué) et des réservoirs jumeaux de 150 litres chacun. Bien que la plus ancienne voiture engagée dans le rallye, la Speed Six finit avec succès l'épreuve, après avoir parcouru plus de kilomètres en 80 jours que n'en font généralement les Bentley modernes en une année. Tous les accessoires enlevés avant le rallye, y compris les sièges, sont vendus avec la voiture qui est régulièrement utilisée dans des rallyes alpins.

Vendue avec une évaluation technique (datée du 20/11/2012), un Fahrzeugbrief et un TüV allemands en cours de validité, cette magnifique Bentley Speed Six est le lot idéal pour le conducteur enthousiaste qui envisage les rallyes de longue durée et le tourisme dans l'esprit vintage.
€750,000 - 1,000,000

In the late 1990s the Speed Six was purchased by German collector Helmut Karbe, who had it specially prepared for the 'Around The World' rally, an 80-day marathon run between 1st May and 18th July 2000. Modifications made for this most arduous undertaking included installing a roll bar, under-tray, special seats and safety belts, altered exhaust system (to enable the car to ford rivers) and twin fuel tanks of 150 litres each. Despite being the oldest car in the rally, the Speed Six successfully completed the event having covered more miles in 80 days than most modern Bentleys do in a year. All parts removed prior to the rally, including the seats, come with the car, which is still being used regularly for Alpine events.

Offered with technical appraisal (dated 20.11.2012), valid German Fahrzeugbrief and TüV, this magnificent Bentley Speed Six has to be the ideal acquisition for the enthusiast driver wishing to undertake long-distance rallies and touring events in true Vintage style.

London
Istanbul
Samarkand
Peking
Anchorage
New York
Casablanca
London
16

579
Tatra T87 berline 1948

Châssis n° 73274

Le nom de Tatra est à jamais lié à celui de Hans Ledwinka, l'un des ingénieurs les plus originaux qui se soient jamais penchés sur l'automobile. Ingénieur en chef de Tatra, Ledwinka commença à s'intéresser aux carrosseries aérodynamiques pour les voitures de tourisme, au début des années 1930avec son collègue Erich Übelacker et l'aérodynamicien de Zeppelin, Paul Jaray.

La première des Tatra "Aérodyne" apparut en 1934. La T77 était la première voiture de série à carrosserie aérodynamique, sa caractéristique la plus remarquable. La publicité de Tatra faisait référence à "la voiture du futur" et quand on comparait la T77 aux autres voitures de l'époque elle semblait en effet venir d'une autre planète.

The name of Tatra is forever linked with that of Hans Ledwinka, one of the most original engineers ever to turn his attention to automobile design. Tatra's chief engineer, Ledwinka began experimenting with the application of low-drag aerodynamics to passenger car design in the early 1930s in collaboration with his colleague Erich Übelacker and Zeppelin aerodynamicist, Paul Jaray.

In 1934 the first of Tatra's 'aerodynes' appeared; this was the T77, the world's first series-produced car designed with aerodynamic efficiency as the foremost consideration.

Tout aussi futuriste, sous sa carrosserie aérodynamique, la T77 regroupait toutes les techniques chères à Ledwinka, le châssis-poutre avec suspension indépendante et un V8 refroidi par air de 3 litres, tandis qu'un usage intensif d'un alliage de magnésium pour le moteur, la boîte, la suspension et la carrosserie permettait de contenir son poids à 1 700 kg. Bien que la puissance de son moteur de 60 ch ait été modeste pour une grosse berline de luxe à six places, le coefficient aérodynamique particulièrement bas de la T77 aux alentours de 0, 21 lui permettait d'atteindre les 145 km/h. Une voiture conventionnelle aurait réclamé une puissance au moins deux fois supérieure. En 1934, la T77 fut remplacée par la T77A, dotée d'un moteur de 3,4 litres de cylindrée et d'une vitesse de pointe de 150 km/h.

Bien que la T77 ait été rapide, économique et confortable, sa tenue de route soulevait parfois quelques critiques. La réponse de Ledwinka arriva en 1936 sous la forme de la T87, à la fois plus courte et plus légère que la T77. Propulsée par un V8 de 3 litres, la T87 était donnée pour une vitesse de pointe de 160 km/h. La production de la T87 reprit après la guerre, jusqu'en 1950, époque à laquelle plus de 3,000 avaient déjà été vendues. Les propriétaires de T87 ont pour nom Ernst Heinkel, Felix Wankel, Erwin Rommel, John Steinbeck, le roi Farouk d'Égypte, Sir Norman Foster et Jay Leno.

Cette T87 a été complètement restaurée aux caractéristiques d'origine en utilisant des pièces neuves d'origine et a parcouru 100 km depuis sa restauration en 2008. Bleu avec intérieur gris, cette Tatra aérodynamique emblématique est vendue avec divers documents techniques.
€95,000 - 125,000

Tatra's advertising hailed it as 'the car of the future', and when compared with its contemporaries the T77 must have looked like it had come from another planet. Just as advanced beneath its streamlined skin, the T77 featured Ledwinka's trademark, independently-suspended backbone chassis and was powered by a 3.0-litre air-cooled V8 engine mounted at the rear, while the extensive use of magnesium alloy for the engine, gearbox, suspension and body kept the weight down to 1,700kg (3,700lb). Although its 60bhp engine was relatively modest in output for a large, six-seater, luxury car, the T77's staggeringly low drag coefficient of around 0.21 meant that it was still capable of reaching 145km/h (90mph). A conventional car would have required twice as much power. In 1934 the T77 was superseded by the T77A, which benefited from a 3.4-litre engine and higher (150km/h) top speed.

Although the T77 was fast, economical and comfortable, the handling had sometimes come in for criticism. Introduced in 1936, Ledwinka's response was the T87, which was both shorter and lighter than the T77. Powered by a 3.0-litre V8, the T87 was good for a top speed of 160km/h (100mph). The model resumed production after WW2 and was produced up to 1950, by which time a little over 3,000 had been sold. T87 owners have included Ernst Heinkel, Felix Wankel, Erwin Rommel, John Steinbeck, King Farouk of Egypt, Sir Norman Foster and Jay Leno.

This T87 has been comprehensively restored to original specification using new-old-stock or renovated parts, and has covered only 100 kilometres since completion in 2008. Finished in blue with grey interior, this iconic Tatra 'streamliner' is offered with sundry technical documents.

580

Livrée neuve à 'Bentley Boy' Bernard Rubin

Bentley 3½-Litre Sports Saloon 1935 Carrosserie Park Ward

Châssis n° B-109-CW
Moteur n° B5BB

Si le rachat de Bentley Motors par Rolls-Royce en 1931 priva la première de son indépendance, il permit au moins de sauvegarder le nom de Bentley. Lancée en août 1933, la première des ' Derby Bentley ', comme on allait les désigner, perpétua l'aspect sportif de la marque, mais d'une façon encore plus raffinée qu'auparavant. ' The Silent Sports Car ' (la voiture de sport silencieuse), car tel fut son slogan, eut peu de rivales dans le domaine des voitures de tourisme infatigables sur de grandes distances en combinant comme elle le raffinement traditionnel des Rolls-Royce aux performances et au comportement routier des Bentley.

La Derby Bentley fut naturellement une automobile carrossée sur mesures et conformément à son caractère sportif habillée le plus souvent de carrosseries conduite intérieure ou cabriolet faites pour être conduite par son propriétaire. Sur 2,442 exemplaires produits (y compris le modèle 4 ¼-Litre ultérieur), près de 50 pour cent furent construites par Park Ward. Fondée en 1919, Park Ward s'était forgée un grande réputation en carrossant des Bentley, des Rolls-Royce et autres automobiles de qualité avant de recevoir en 1933 un ultime ' vote de confiance ' lorsque Rolls-Royce entra au capital de la firme de Willesden et en prit le contrôle six ans plus tard.

Although Rolls-Royce's acquisition of Bentley Motors in 1931 robbed the latter of its independence, it did at least ensure the survival of the Bentley name. Launched in August 1933, the first of the 'Derby Bentleys', as they would come to be known, continued the marque's sporting associations but in a manner even more refined than before. 'The Silent Sports Car', as it was swiftly dubbed, had few peers as a tireless long-distance tourer, combining as it did traditional Rolls-Royce refinement with Bentley performance and handling.

The Derby Bentley was, of course, an exclusively coachbuilt automobile and as befits its sporting nature was almost always fitted with owner-driver saloon or drophead coupé coachwork, the 'standard' designs being the work of Park Ward.

Of the 2,442 examples manufactured (including the subsequent 4¼-Litre model) almost 50% were bodied by Park Ward. Founded in 1919, Park Ward had forged its not inconsiderable reputation bodying Bentleys, Rolls-Royces and other quality makes, and in 1933 received the ultimate 'vote of confidence' when Rolls-Royce bought a minority stake in the Willesden-based coachbuilder, taking full control six years later.

Les copies des fiches de construction de la voiture précisent que ' B109CW ' fut vendue neuve à Bernard Rubin, le riche ' Bentley Boy ' qui avait partagé le volant de la célèbre voiture 4 ½-Litre gagnante au Mans, ' Old Mother Gun ' avec Woolf Barnato en 1928. Né en Australie, Rubin arriva en Angleterre avec sa famille en 1908 et courut pour la première fois en mai 1928 à Brooklands en terminant 6e des Six Heures. Malgré une blessure reçue dans un accident de course en 1929, il continua de s'impliquer dans le sport en soutenant la carrière de son collègue ' Bentley Boy ' Sir Henry ' Tim ' Birkin. Bernard Rubin mourut de tuberculose le 27 juin 1936, dix-sept mois seulement après avoir pris possession de ' B109CW '.

Exemplaire aux numéros concordants, la Bentley qui a bénéficié d'une restauration ancienne par Antique Automobiles Ltd se trouve toujours en très bel état d'origine. Le moteur comporte de pistons neufs de Fiennes Restoration Ltd et la voiture est dotée d'un échappement en acier inox. Un dossier complet relié en cuir contenant une documentation photographique sur les travaux effectués sera joint.

Belle ' Derby Bentley ', élégamment carrossée par un des meilleurs spécialistes britanniques, ' B109CW ' est accompagnée de son jeu d'outillage et offerte avec la documentation susmentionnée, un très copieux dossier de factures d'entretien et le document d'immatriculation au Royaume-Uni V5 sous le numéro ' BLT 410 '. Fidèle aux traditions de la marque, cette Bentley peut tout aussi bien vous conduire à l'opéra ou participer aux épreuves historiques telles que la Mille Miglia rétrospective.
€70,000 - 90,000

Accompanying copy chassis cards show that 'B109CW' was supplied new to Bernard Rubin, the wealthy 'Bentley Boy' who had shared the famous Le Mans-winning 4½-Litre car, 'Old Mother Gun', with Woolf Barnato in 1928. Born in Australia, Rubin came to Britain with his family in 1908 and first raced in May '28 at Brooklands, finishing 6th in the Six Hours. Despite being injured in a racing accident in 1929 he continued his involvement with the sport, sponsoring the competition career of fellow 'Bentley Boy' Sir Henry 'Tim' Birkin. Bernard Rubin died of tuberculosis on 27th June 1936, only 17 months after taking delivery of 'B109CW'.

A matching numbers example, the Bentley benefits from past restoration by Antique Automobiles Ltd and remains in very original condition. The engine incorporates new pistons from Fiennes Restoration Ltd and the car also benefits from the provision of a stainless steel exhaust system. A complete leather-bound history file containing photographic documentation of the work is included in the sale.

A lovely 'Derby' Bentley, elegantly bodied by one of the best of British coachbuilders, 'B109CW' comes complete with tool kit and is offered with the aforementioned documentation, sundry service invoices and UK V5 registration document for the number 'BLT 410'. In finest traditions of the marque, this car is equally at home being driven to the opera or competing in historic competitions such as the Mille Miglia Retrospective.

Photo credit: Christophe Gasco

BENTLEY

581 Ω
Cord 812 ‘ Compresseur ‘ Phaeton 1937

Châssis n° 32417H
Moteur n° FC3140 (voir texte)

Une des rares automobiles jugées dignes d’entrer au Museum of Modern Art de New York et probablement la voiture américaine la plus facile à identifier de tous les temps, la Cord 810 qui fit ses débuts en novembre 1935 reçut un accueil enthousiaste dans tous les salons automobiles américains. Œuvre d’une équipe chapeautée par le styliste de Duesenberg Gordon Buehrig, le style de la carrosserie de la 810 avec les crevés de son capot ‘ en cercueil ‘, ses ailes profilées et son absence de marchepieds n’allait pas tarder à démontrer l’ampleur de son influence à travers les nombreux emprunts faits par les grands constructeurs avant la fin de la décennie. L’arrivée de la 810 marqua la fin d’un hiatus dans la production de Cord, la L29, sa devancière, ayant disparu en 1931.

Errett Lobban Cord avait lancé celle-ci en 1929 comme bouche-trou dans la gamme de prix entre les marques Auburn et Duesenberg de la Cord Corporation. Propulsée par un huit-cylindres en ligne Lycoming, la L29 était à traction avant, solution très en vogue à l’époque à Indianapolis. Cette architecture permettait un surbaissement total du châssis et la grande liberté ainsi offerte aux carrossiers suscita un très grand intérêt de la part des grands créateurs des deux côtés de l’Atlantique.

One of the few automobiles deemed worthy of inclusion in the Museum of Modern Art in New York and arguably the most easily recognised American car of all time, the Cord 810 debuted in November 1935, receiving a rapturous reception at US automobile shows. The work of a team headed by Duesenberg designer Gordon Buehrig, the 810 body style with louvred ‘coffin’ nose, streamlined, spat-shaped wings and absence of running boards would prove immensely influential, its distinctive features being borrowed by most mainstream manufacturers by the decade’s end. The 810’s arrival marked the end of a hiatus in Cord production, its predecessor - the L29 - having disappeared in 1931.

Errett Lobban Cord had introduced the latter in 1929 as a gap-filling model priced between his Cord Corporation’s Auburn and Duesenberg lines. Powered by a Lycoming straight eight, the Cord L29 featured front wheel drive, a chassis layout then in vogue at Indianapolis. Its front-drive layout made for a low-slung frame, and the freedom this gave coachbuilders meant that the Cord was soon attracting the attention of master craftsmen on both sides of the Atlantic.

Traction avant comme la L29, la Cord 810 différait cependant de sa devancière par son moteur V8 Lycoming plus court et sa boîte de vitesses pré-sélective à quatre rapports. Installé plus en arrière dans le châssis, le groupe qui conférait à la 810 un meilleur équilibre donnait 125 ch en version standard et 170 avec le compresseur.

La Cord fut redésignée ' 812 ' en 1937 lorsque des berlines spéciales sur empattement long furent ajoutées aux quatre modèles de la gamme, mais il est peu probable qu'une proposition indépendante ait jamais rivalisé quant au style avec la berline fast-back Beverly originale de Buehrig. Proposée raisonnablement entre 2 000 et 3 000 dollars, la 810/812 aurait dû connaître un fabuleux succès, mais la Cord Corporation était alors en difficultés financières et lorsque son propriétaire fut obligé de liquider son groupe en août 1937, ce fut la lfin non seulement de Cord, mais aussi d'Auburn et de Duesenberg. Finalement, un peu moins de trois mille 810/812 furent construites.

Cet exemplaire d'un type reconnu comme l'une des dix automobiles les plus remarquables de tous les temps représente le modèle dans sa version 812 à compresseur la plus aboutie. Nous savons que cette voiture est dans son état d'origine, le vendeur précisant qu'il avait l'intention de restaurer cette voiture qui fonctionne, qui n'a pas de corrosion et dont l'histoire est bien documentée. Un ensemble moteur-transmission de Cadillac 1946 a remplacé le moteur Lycoming d'origine car le propriétaire voulait utiliser la Cord avant d'entreprendre sa restauration. Un ensemble mécanique d'origine et complet est joint à la voiture offerte avec son titre de circulation de l'état du Texas et dédouanée pour la Suisse, mais les taxes seront à payer si la voiture demeure sur le territoire de la Communauté Européenne.
€55,000 - 75,000

A front-wheel-drive car like the L29, the 810 differed from its predecessor by virtue of its more compact Lycoming V8 engine and four-speed, pre-selector gearbox. Set further back in the chassis, the former endowed the 810 with better balance and came with 125bhp in standard trim or 170bhp when supercharged.

The Cord was re-designated '812' for 1937 when custom sedans on a longer wheelbase joined the four-model range, though it is doubtful whether any independent offering ever matched Buehrig's original Beverly fastback sedan for sheer style. Priced competitively in the $2,000-3,000 range, the 810/812 should have been a huge success, though, sadly, this was not to be. The Cord Corporation was in deep financial trouble, and when its proprietor sold up in August 1937, it spelled the end not just for Cord, but for Auburn and Duesenberg as well. At the close, a little fewer than 3,000 810/812s had been made.

This example of a car widely recognised as one of the top ten automotive designs of all time represents the model in its ultimate 812 supercharged configuration. We are advised that the car is original and un-restored, the vendor describing it as a driving restoration project that has no rust and is well documented. A 1946 Cadillac engine/drivetrain has replaced the original Lycoming engine as the owner wanted to drive the car 'as is' before he undertook any restoration. A complete original drivetrain is included in the sale. The car is offered for sale with State of Texas Certificate of Title and is tax paid in Switzerland. Taxes will be liable if it remains within the EU.

582
Rolls-Royce Phantom I berline Trouville 1928 Carrosserie Brewster

Châssis n° S241FP

Si l'on se fie aux registres fournis par le Rolls-Royce Owners Club, S241FP a été livrée neuve dotée d'une carrosserie de berline Oxford par Brewster, récupérée sur la Silver Ghost S208ML. Son premier propriétaire, un certain M. Thomas, ne garda la voiture que quelques mois, avant qu'elle ne passe aux mains de Mme Mary E. H. Rutter, une philanthrope bien connue d'Utica, dans l'état de New York.

According to records provided by the Rolls-Royce Owners Club, 'S241FP' was delivered new with Oxford sedan coachwork by Brewster, which had been transferred from Silver Ghost 'S208ML'. Its first owner was a Mr Thomas who kept the car for only a few months before it passed to Mrs Mary E H Rutter, a noted philanthropist from Utica, New York.

Cinq années plus tard, il fut décidé de remettre la voiture au goût du jour en commandant une nouvelle carrosserie, une berline Trouville. Mme Rutter mourut en 1941 et il semblerait que la voiture devint la propriété de L. W. Britow de Portland dans le Maine, puisqu'on sait qu'elle lui appartenait déjà en 1942. Le R-ROC ne mentionne qu'un autre propriétaire, G. Walter Johnson de Wilbraham, dans le Massachussetts, au milieu des années 1970.

S241FP est décrite comme très présentable. La peinture est d'origine avec le chiffre de Mary Rutter, tandis que les accessoires nickelés et les garnitures intérieures de cuir et de tissu ainsi que les équipements électriques sont eux aussi d'époque. Tous les accessoires électriques fonctionnent parfaitement y compris la sonnette pour le chauffeur! Le moteur tourne rond et semble en parfait état, bien que la culasse ait été fendue par le gel à un moment donné. Incluse dans la vente, une culasse de rechange qui a été réparée autrefois.

Une bonne occasion d'acquérir une rare et élégante Phantom conservée dans un remarquable état d'origine, S241FP est vendue avec les copies du registre de l'usine et des documents de douane montrant que les droits pour la communauté européenne ont été acquittés.
€45,000 - 55,000

Five years later it was decided to bring the car up to date by commissioning a new Trouville Town Car (sedanca) body. Mrs Rutter died in 1941 and it would seem that the car then passed to L W Bristow of Portland, Maine as it is known to have been with him by 1942. R-ROC records list only one other keeper: G Walter Johnson of Wilbraham, Massachusetts in the mid-1970s.

'S241FP' is described as generally presentable; the paintwork is original, retaining Mary Rutter's initials, while the nickel/German Silver brightwork, the leather/cloth interior and the electrics are likewise entirely original. The electrics are in full working order; including the buzzer to call your chauffeur! The engine turns over and appears in generally good condition, although the cylinder head has at some time suffered a freeze crack. Included in the sale is a spare cylinder head that has benefited from previous repairs.

Representing a wonderful opportunity to acquire a rare and elegant Phantom preserved in highly original condition, 'S241FP' is offered with copies of factory build sheets and customs documents showing EU duties paid.

583 Ω

L'une des 51 modèles T150C produites

Talbot Lago T150C 'Lago Spéciale' cabriolet 1938

Châssis n° 90039

Au moment de la liquidation de l'ensemble Sunbeam-Talbot-Darracq, en 1935, le major A. F. "Tony" Lago racheta l'usine Darracq de Suresnes et y continua la production, vendant les voitures sous le nom de Darracq au Royaume-Uni et de Talbot en France. Les première Lago reprenaient le châssis à entretoises en X à suspension avant indépendante, mais avec un trio de moteurs six cylindres conçus par Walter Becchia, un 2, 7 litres 15 CV, un 3 litres 17 CV et un 4 litres 23 CV, ce dernier avec chambres de combustion hémisphériques et soupapes en tête inclinées, à commande croisée.

La boîte pré-sélective Wilson était montée sur les modèles les plus gros. La dernière routière d'avant-guerre de la marque, la 4 litres T150C, était proposée sur deux empattements, 2, 65 m, comme les voitures de compétition d'usine les T150 C SS, et 2, 95 m pour le roadster sport Lago Spéciale à la mécanique identique. Malgré leur plus grande longueur, pour recevoir des carrosseries plus habitables, ces dernières ne pesaient que 130 kg de plus que la version courte et étaient souvent engagée en compétition par leur propriétaire. La puissance variait de 140 ch sur les versions client à 155 ch sur les voitures d'usine.

On the dissolution of the Sunbeam-Talbot-Darracq combine in 1935, Major A F 'Tony' Lago bought the Darracq factory at Suresnes and continued production, selling his cars as Darracqs in the UK and Talbots in France. The first Lago-built cars retained the existing X-braced, independently front suspended chassis but were powered by a trio of new six-cylinder engines designed by Walter Becchia: 2.7-litre 15CV, 3.0-litre 17CV and 4.0-litre 23CV, the latter featuring inclined overhead valves set in hemispherical combustion chambers and opened by crossed pushrods.

Wilson pre-selector transmission was retained on the larger models. The marque's ultimate pre-war road car, the 4.0-litre T150C, was available in two different chassis lengths: 2.65m as used for the factory's T150C 'SS' competition cars and 2.95m for the mechanically identical 'Lago Speciale' sports roadster. Despite its greater length, necessary to accommodate more opulent coachwork, the latter weighed a mere 130kg (59lbs) more than the former and was often raced by its owners. Power outputs varied between the 140bhp available to customers and the 155bhp attained by the works team.

À conduite à droite, comme toutes les voitures de luxe françaises d'avant-guerre, cette Lago Spéciale est l'une des 51 T150C produite (y compris les versions SS). Ce cabriolet d'usine, châssis n ° 90039, fit partie à différents moments des collections de Peter Mullin et William Marriot, en Californie du sud pendant de nombreuses années, profitant d'un climat sec. On nous signale que le moteur original a été remplacé par un moteur à soupapes en tête (à chambres non hémisphériques) Talbot-Lago. Inclus dans la vente, le moteur original à chambres hémisphériques est complet avec ses liaisons, son couvre-culasse et tous ses collecteurs. Le moteur est associé à une boîte pré-sélective Wilson à quatre rapports.

Quelques-unes de plus belles 150C furent carrossées par Figoni & Falaschi, mais la plupart, comme celle-ci, reçurent une carrosserie d'usine. 90039 est remarquable par sa coque de radiateur aérodynamique, sa grille verticale et son aileron sur le coffre, des traits particuliers à cette voiture, partagés avec les carrosseries Figoni & Falaschi, considérées comme l'expression ultime de ce modèle. Connu pour n'avoir jamais été accidentée et dépourvu de rouille, le châssis a été récemment rénové professionnellement, sinon la voiture n'a pas été restaurée. Les documents comprennent un titre de circulation américain. On nous signale que la voiture a acquitté ses taxes pour la Suisse (mais pas pour l'union européenne).

Il est rare de pouvoir acquérir une Talbot-Lago, donnant à ce projet de restauration fondamentalement sain un intérêt tout particulier pour le collectionneur averti. Vendu dans l'état, il représente une excellente opportunité d'acquérir une sportive d'avant-guerre rapide et compétitive, appartenant à l'une des marques européennes les plus prestigieuses et éligible pour la plupart des courses historiques les plus prestigieuses.
€145,000 - 190,000

Right-hand drive, like all quality French sports cars of the pre-war era, this Lago Speciale is one of 51 T150Cs produced (including the SS version). A factory-bodied cabriolet, chassis number '90039' previously formed part of the private collections belonging to Peter Mullin and William Marriot, and resided in southern California for many decades, benefiting from the dry climate. We are advised that the original engine has been replaced with an overhead-valve (non-hemispherical) Talbot Lago unit. Included in the sale, the original 'hemi' cylinder head is complete and comes with linkages, valve cover and all manifolds. The engine is coupled to a four-speed Wilson pre-selector gearbox.

Some of the best-known 150Cs were bodied by Figoni & Falaschi but most, like this example, had factory bodywork. '90039' is noteworthy for its streamlined radiator shell, vertical grille and the fin down the boot: features unique to this particular car and similar to those of Figoni & Falschi, which are regarded as the model's ultimate expression. Reportedly undamaged and rust free, the chassis was professionally refurbished recently but otherwise the car is un-restored. Accompanying documentation consists of a USA Certificate of Title. We are advised that the car is tax paid in Switzerland (but not in the EU).

Talbot Lago T150Cs rarely come to market, making this fundamentally sound restoration project of particular interest to discerning collectors. Sold strictly as viewed, it represents an excellent opportunity to acquire a potentially fast and competitive pre-war sports car belonging to one of Europe's premier marques and eligible for the most prestigious historic race series.

584

L'un des 72 exemplaires à volant à gauche construits

Aston Martin DBS coupé 1968

Châssis n° DBS/5111/L
Moteur n° 400/3815/S

Bien qu'elle ait été conçue pour recevoir le nouveau moteur V8 de Tadek Marek, l'Aston Martin DBS fut présentée avec le six cylindres 4 litres de la DB6. Dessinée par styliste maison William Towns, la très belle DBS fit sensation, le magazine Autocar faisant remarquer que "sans l'aide d'un styliste italien l'équipe de Newport Pagnell avait sorti une voiture moderne, élégante et aux lignes presque aussi italiennes que ce qu'aurait fait un carrossier italien de l'époque."

Sous son attrayante carrosserie, la DBS avait recours à un châssis-plate-forme à suspension indépendante, triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant, barre de Watts et pont De Dion à l'arrière. Plus grande et plus luxueuse, la DBS, également plus lourde que la DB6, en déçut quelques-uns en raison de ses performances inférieures, malgré les très respectables 225 km/h en pointe et 16,3 secondes au 400 m départ arrêté de la version Vantage.

Although always intended to house the new Tadek Marek-designed V8 engine, the Aston Martin DBS first appeared with the 4.0-litre 'six' of the concurrently produced DB6. Styled in-house by William Towns, the beautiful DBS caused quite a stir, Autocar magazine observing that: 'Without the aid of an Italian stylist the Newport Pagnell team came up with something as modern, handsome and Italianate as anything from the Turin coachbuilders at that time.'

Beneath its shapely exterior the DBS employed a platform-type chassis with independent suspension all round: wishbone and coil-spring at the front, De Dion with Watts linkage at the rear. Larger and more luxuriously appointed than the DB6, the heavier DBS disappointed some by virtue of its slightly reduced performance, but the Vantage version's top speed of 140mph and a standing quarter-mile time of 16.3 seconds were highly respectable figures nonetheless.

En mesurant les performances du nouveau vaisseau amiral d'Aston Martin, Autocar la jugea supérieure à la DB6 dans bien des domaines, avec ses quatre vrais sièges en plus de sa tenue de route et de son comportement transformés, de sa nouvelle suspension arrière et de la direction assistée en série. Comme les Aston Martin précédente et depuis, la DBS servit elle aussi de monture à James Bond, dans le film "Au service secret de sa Majesté" (1969) et "Les diamants sont éternels" (1971).

Cette DBS-ci est l'une des 25 vendues en France et à Monaco entre septembre 1967 et mai 1972 par l'importateur officiel, le Garage Mirabeau de Paris. Ce beau modèle à boîte manuel, châssis n° 5111/L, est aussi l'un des 72 à conduite à gauche produits. En octobre 1968, la voiture avait été vendue neuve par le biais de British Motors à Monte-Carlo à son premier propriétaire, qui la garda jusqu'à ce qu'il la vende à un collectionneur suisse dans les années 1990. L'actuel (et troisième) propriétaire a acheté l'Aston Martin en février 2003 (avec 71,808 km, le compteur en affichant aujourd'hui 91,000)

Entre 2003 et 2008, la DBS a été soigneusement restaurée en n'utilisant que des pièces d'origine Aston Martin. Cette restauration fut suivi par Jacques Savoy (jusqu'en 2005), puis par Jean-Pierre Meyer, tous deux étant reconnus comme des spécialistes des voitures britanniques (factures disponibles). Régulièrement entretenue depuis, la voiture a été confiée à Carmania en juin 2011 pour quelques retouches à la carrosserie et une peinture pour parfaire sa restauration, en décembre 2012. Dans sa couleur original grise avec intérieur en cuir Connolly noir, la voiture se présente en excellent état général avec diverses factures de restauration et d'entretien.
€90,000 - 120,000

Assessing the virtues of Aston's new flagship, Autocar judged it superior to the DB6 in many areas, the bigger DBS offering four full-sized seats in addition to transformed handling and roadholding courtesy of the new rear suspension and standardised power steering. Like Aston Martins before and since, the DBS has 'James Bond' movie associations, having featured in both 'On Her Majesty's Secret Service' (1969) and 'Diamonds Are Forever' (1971).

This particular DBS is one of only 25 sold in France and Monaco between September 1967 and May 1972 by the official importer, Garage Mirabeau of Paris. A desirable, manual transmission model, chassis number '5111/L' is also one of only 72 produced with left-hand drive. In October 1968 the car was sold new via British Motors in Monte-Carlo to its first owner, remaining in their possession until it was sold to a Swiss collector in the mid-1990s. The current (third) owner acquired the Aston in February 2003 (at 71,808 kilometres; the current odometer reading is 91,000).

Between 2003 and 2008 the DBS was carefully restored using only original Aston Martin parts. This process was monitored by Jacques Savoy (until 2005) and Jean-Pierre Meyer, both of whom are recognised British-car specialists (invoices available). Regularly maintained thereafter, the car was sent to Carmania in June 2011 for various body repairs and repainting to complete the restoration, these works being completed in December 2012. Finished in its factory colour scheme of grey with original black Connolly leather interior, the car is described as in generally excellent condition and offered with sundry restoration/maintenance invoices.

585
Citroën P19B chenillette Kégresse 1931

Châssis n° 9289
Moteur n° D6620

La voiture vendue ici est une réplique de la chenillette Citroën Kégresse, connue sous le nom de "Croissant d'argent" qui fut abandonnée à Gilgit, au Pakistan, en août 1931, suite à l'arrêt de l'audacieuse expédition d'André Citroën en Asie centrale. Popularisé sous le nom de "Croisière jaune", c'était le troisième raid entrepris par Citroën avec ses voitures semies-chenillées qui avait été conçues suite à l'acquisition du brevet de l'astucieux système de traction à chenilles inventé par l'ingénieur Adolphe Kégresse.

Contrairement aux deux expéditions précédentes, qui avait vu les semies-chenillées Citroën traverser le Sahara et l'Afrique centrale, la croisière en Asie centrale était effectuée par deux groupes différents, l'un progressant d'ouest en est, depuis Beyrouth au Liban, et l'autre d'est en ouest, depuis Pékin en Chine, le but étant de se retrouver à Kashgar, sur l'ancienne route de la soie. Des autochenilles légères à moteur quatre cylindres (six P17 et une P14) étaient utilisées par le premier groupe et six P21 à moteur six cylindres par le second.

The vehicle offered here is a replica of the Citroën Kegresse autochenille, known as the 'Silver Crescent', which was left behind at Gilgit, Pakistan following the abandonment of André Citroën's audacious Central Asian Expedition in August 1931. Known popularly as the 'Croisière Jaune', this was the third such venture undertaken by Citroën using autochenille half-tracks, which had been developed following its acquisition of the sole rights to an ingenious form of caterpillar-tracked drive system invented by engineer Adolphe Kegresse (chenille = caterpillar).

Unlike the previous two expeditions, which had seen Citroën's half-tracks cross the Sahara Desert and Central Africa, the Central Asian crossing would be attempted by two separate groups: one travelling west-east from Beirut in the Lebanon; the other east-west from Peking in China, the plan being to meet at Kashgar on the ancient Silk Road. Lightweight four-cylinder autochenilles would be used by the former (six P17s and one P14); seven heavier six-cylinder P21s by the latter.

L'aventure fut dès le départ confrontées à des problèmes, à commencer par l'abandon de l'itinéraire prévu à travers l'URSS méridionale à cause de problèmes politiques, qui obligea le convoi à passer par l'Afghanistan et le nord de l'Inde (aujourd'hui le Pakistan).

Le 4 août 1931, les autochenilles reconstituées arrivaient à Gilgit où Haardt apprit que le groupe qui venait de Chine était complètement hors délais, séquestré à Urumchi par un seigneur de guerre local, Maréchal King. Il décida d'abandonner la mission initiale et de rejoindre Urumchi à cheval pour tenter d'obtenir la libération de ses collègues.

Haardt et le groupe Chine arrivèrent finalement à Pékin le 2 février 1932, 315 jours après leur départ de Beyrouth, après avoir parcouru 12 000 km. Des deux chenillettes qui étaient arrivées à Gilgit, la première (le "Croissant d'argent") y est resté et y est encore exposée, tandis que l'autre (le "Scarabée d'or" de Haardt) fut rapatriée en France où elle est exposée au Musée Automobile de la Sarthe, au Mans.

Entrepris avec l'aide de Citroën, la construction de cette réplique en utilisant un maximum d pièces d'origine a débuté dans les années 1970 pour être achevée en 1982. La voiture fut exposée à la Maison de la Culture de Montauban, en présence d'André Cécillon, l'un des mécaniciens de la Croisière jaune. Citroën exposa également l'autochenille en 2011 à Moscou, Berlin, Essen, Paris (aux Invalides) et Lyon pour célébrer le 80e anniversaire de l'expédition en Asie centrale. On nous confirme que le véhicule est en très bon état général, le moteur et la boîte ayant été refaits. La remorque à bagage est vendue avec la voiture. Une magnifique opportunité d'acquérir une voiture unique construite pour commémorer l'une des expéditions les plus héroïques jamais entreprises pour un moyen de transport quel qu'il soit.
€160,000 - 220,000

The enterprise was dogged by misfortunes from the start, commencing when the planned route through the southern USSR had to abandoned because of the prevailing political situation, forcing a diversion through Afghanistan and into Northern India (now Pakistan).

On 4th August 1931 the reassembled autochenilles rolled into Gilgit where Haardt learned that the expedition's China group was way off course, detained at Urumchi by a local warlord, Marshal King. He had no option but to abandon the original mission and travel onwards to Urumchi on horseback to try and secure the release of his colleagues.

Haardt and the China group eventually arrived back in Peking on 2nd February 1932, 315 days after the departure from Beirut, having travelled some 12,000 kilometres (7,500 miles). Of the two autochenilles that had made it to Gilgit, one (the 'Silver Crescent') remains on display there while the other (Haardt's 'Golden Scarab') was taken back to France and is currently displayed in the Musée Automobile de la Sarthe at Le Mans.

Undertaken with Citroën's collaboration, the construction of this replica began in the late 1970s and was completed in 1982. In March 1982 the vehicle was exhibited at the Maison de la Culture in Montauban in the presence of André Cecillon, one of the mechanics on the 'Croisière Jaune'. The Citroën Car Company also exhibited the autochenille in 2011 at the Moscow, Berlin, Essen, Paris (Les Invalides) and Lyon shows to celebrate the 80th anniversary of the Central Asian Expedition. We are advised that the vehicle is in generally very good condition, the engine and gearbox having been fully overhauled. The luggage trailer is included in the sale. A wonderful opportunity to acquire a unique motor vehicle built to commemorate one of the most heroic journeys ever undertaken by powered transport of any kind.

586
Mercedes-Benz 540K cabriolet 1938
Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° 169333

Avec sa devancière 500 K, la magnifique 540 K était indéniablement le modèle le plus remarquable de la firme de Stuttgart dans les années 1930, représentant le nec plus ultra de ses productions d'avant-guerre. Évolution de la 500 K avec laquelle elle partageait son châssis et ses suspensions, la 540 K était mue par un 8 cylindres en ligne à compresseur de 5, 4 litres.

La 540 K était l'un des premiers modèles développés par le nouveau directeur technique de Mercedes, l'ancien pilote Max Sailer, successeur de Hans Nibel, mort brutalement en novembre 1954 à l'âge de 54 ans. Elle était équipée du fameux système à compresseur Roots de la marque avec lequel en pressant la pédale d'accélérateur à fond on mettait simultanément le compresseur en marche et on coupait l'alimentation en air atmosphérique du carburateur. Le système avait été testé avec succès sur les précédents modèles, les types S conçues par Ferdinand Porsche. La 540 K fut, de fait, la dernière Mercedes à compresseur jusqu'à une période récente.

Together with its predecessor the 500K, the magnificent Mercedes-Benz 540K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s, representing the pinnacle of its pre-war achievements. A development of the 500K, whose independently suspended chassis it shared, the 540K was powered by a 5.4-litre supercharged straight-eight engine.

The 540K was one of the first models developed under Mercedes' new chief engineer, ex-racing driver Max Sailer, successor to Hans Nibel, who had died in November 1934 aged only 54. It featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 540K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Lancée au Salon de Paris, en octobre 1936, la 540 K avait un moteur qui développait 115 ch en mode atmosphérique et 180 ch avec le compresseur. La boîte était une quatre rapports avec une quatrième en prise directe plutôt que le rapport surmultiplié utilisé par la 500 K. Avec le compresseur, le 8 cylindres en ligne pouvait emmener la 540 K à la vitesse maximale de 177 km/h avec des freins hydrauliques servo-assistés à la hauteur. Ses performances étaient telles que l'antenne britannique de Mercedes-Benz engagea le pilote Goffredo "Freddy" Zehender comme conseiller technique et démonstrateur, la Mercedes à compresseur étant l'une des rares voitures des années 1930 à dépasser les 100 miles à l'heure (160 km/h).

Lorsqu'elle fut essayée par le magazine anglais Motor, il trouva que la 540 avait une direction et un comportement plus lourd que sa devancière 500 K, avec un meilleur confort, malgré la même suspension indépendante aux quatre roues par bras parallèles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et essieu oscillant à l'arrière. Motor chronométra la voiture à 164 km/h sur le 400 m avec le compresseur et à 137 km/h sans. Les freins assistés furent très appréciés, le compresseur fut jugé silencieux, tandis l'amortissement était meilleur que sur la 500 K, la direction et la tenue de route étant également en progrès.

Launched at the Paris Salon in October 1936, the 540K had an engine that developed 115bhp un-supercharged or 180bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speeder, but with a direct top gear rather than the overdrive ratio used on the earlier 500K. With the supercharger engaged, the 540K's blown straight-eight gave it a top speed approaching 110mph (177km/h) matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the super¬charged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Tested by Britain's Motor magazine, the 540K was judged to have less heavy steering and handling than its predecessor, the 500K, plus an even more comfortable ride, even though the same all-round independent suspension layout with parallel links and coil springs at the front and swing axles at the rear was retained. The Motor's test car returned 102mph over the timed quarter-mile with the supercharger engaged and 85mph with it disengaged. The servo-assisted brakes came in for fulsome praise, the blower was found to be relatively quiet and the springing more comfortable than that of the 500K, while the steering and handling also compared favourably with that model.

En mai 1938, la 540 K essayé par le rival de Motor, le magazine Autocar, réalisa la vitesse maximale la plus élevée de toutes les voitures essayées jusque-là. Avec trois passagers à bord, la voiture atteignit 168, 5 km/h sur le circuit de Brooklands dans le Surrey. "Quand on appuie à fond, presque aussitôt un hurlement démoniaque déchire l'air" écrit l'essayeur H. S. Linfield. "Les aiguilles du compte-tours et du tachymètre bondissent instantanément. Il n'y a probablement pas d'autre voiture au monde qui fasse un bruit aussi caractéristique que celui du compresseur Mercedes."

À la fin de l'année 1938, une version modifiée de la 540 K fit son apparition avec un châssis à tubes de section ovale à la place des cornières en U et des soupapes refroidies au sodium, empruntées aux fantastiques modèles de compétition de la marque. Les fiches de production de la 540 K confirme son statut exclusif avec seulement 97 exemplaires en 1936, 145 en 1937, 95 en 1938 et 69 en 1939, avant que la guerre ne mette un terme à la production (bien que trois aient encore été produites en 1942). Récemment, la rareté, le style et les performances de ces voitures en ont fait l'un des modèles les plus recherchés de toutes les grandes classiques, les rares fois où l'une d'elle est apparue sur le marché.

In May 1938, the 540K was tested by Motor's rival magazine Autocar and achieved the highest maximum speed of any road-test car up to that date: carrying three pas¬sengers, the car reached 104.65mph (168.5km/h) on the race circuit at Brooklands, Surrey. 'One's foot goes hard down, and an almost demonical howl comes in,' reported test driver H S Linfield. 'The rev counter and speedometer needles leap round their dials: there is perhaps no other car noise in the world so distinctive as that produced by the Mercedes supercharger.'

Late in 1938, a revised 540K made its appearance, with oval-section chassis tubes instead of channel frame members, while the adoption of sodium-cooled valves followed the company's highly success¬ful racing practice. The manufacturing record of the 540K reveals its exclusive nature: 97 being produced in 1936, 145 in 1937, 95 in 1938 and 69 in 1939 before the war ended series production (though three more were built up to July 1942). In recent years, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them one of the most sought-after of all classic cars on the few occasions they have come on the open market.

Bien que la carrosserie d'usine réalisée à Sindelfingen laissât peu de place à l'amélioration, le châssis 500/540 K attira l'attention des carrossiers les plus en vue de l'époque, incluant Vanden Plas qui réalisa le magnifique cabriolet proposé à la vente. Avec quatre places confortables et des performances à couper le souffle, la voiture est peinte en gris argent avec intérieur en cuir Bourgogne, des roues arrières semi-carénées et la roue de secours cachée dans le coffre.

La majeure partie de la production de la 540 K était destiné à son marché intérieur, mais cet exemplaire, d'abord propriété de Randolph Hearst, fils du magnat de la presse américain, le milliardaire William Randolph Hearst, qui servit de modèle au personnage du chef-d'œuvre d'Orson Welles Citizen Kane. Après avoir quitté le domaine de la famille Hearst, 169333 fut la propriété de M. Andrew Darling, dans le Minnesota, pendant de longues années, avant de passer dans la collection de M. Jorge Fernandez en Espagne. On nous informe que la voiture et dans un excellent état, pratiquement d'origine, ayant été bien entretenue au fil des ans, et qu'elle fonctionne et roule parfaitement bien. Elle représentait ce qu'on pouvait acheter de mieux dans les années 1930, et c'est un bon exemple de cette grande classique allemande.
€625,000 - 725,000

Although the company's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement, the 500K/540K chassis nevertheless attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, including Vanden Plas, which was responsible for the handsome cabriolet presented here.

Offering comfortable four-seater accommodation allied to breathtaking performance, the car is finished in silver grey livery with Burgundy leather interior while noteworthy features include semi-skirted rear wheels and enclosure of the spare wheel within the boot lid.

The bulk of 540K production was destined for the home market but this example was first owned Mr Randolph Hearst, son of the millionaire American newspaper publisher, William Randolph Hearst, who was the inspiration for the central character in Orson Welles' cinematic masterpiece, Citizen Cain. After '169333' left the Hearst estate it was owned by Mr Andrew Darling in Minnesota for many years before passing to the collection of Mr Jorge Fernandez in Spain. We are advised that the car is in very good and mainly original condition, having been well maintained throughout the years, and that it runs and drives well. Representing the very best that money could buy in the late 1930s, it is an excellent example of this classic German model.

587
Ferrari 330GT 2+2, 1965
Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 6055
Moteur n° 6055

Présentée en janvier 1964, la 330 GT 2+2 reprenait la plate-forme de sa devancière, la 250 GTE 2+2, première quatre places de tourisme de Ferrari. Pininfarina avait à nouveau été mis à contribution pour le style, adoptant des optiques doubles pour flatter le goût de la clientèle du plus important marché de Ferrari, les États-Unis.

Les registres des archives de Maranello Concessionnaires indiquent que 6055 fut fabriquée en 1965 et livrée à Luigi Chinetti Motors, l'importateur américain. Son premier propriétaire était Georges Constantine, un gentleman driver bien connu qui avait couru sur des voitures aussi remarquables qu'une Ferrari 250 GT Testa Rossa, une 250 GT competizione châssis court de la Scuderia Serenissima, une 250 GT California, une Maserati 300 S de Briggs Cunningham et une Aston martin DB2 d'usine, parmi bien d'autres. À cette époque de grandes classiques sportives, la 330 GT de Constantine était le parfait moyen de transport pour se rendre sur les circuits. À partir de 1983 avec 72,237 km au compteur, la voiture passa les 28 années suivantes dans une collection californienne, n'accomplissant que quelques kilomètres supplémentaires avant d'arriver au Royaume-Uni au début de 2011. Le compteur n'affiche qu'environ 72,420 km.

Introduced in January 1964, the 330GT 2+2 was based on the preceding 250GTE 2+2, Ferrari's first four-seater road car. 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 Maranello Concessionaires archive's records show that chassis number '6055' was manufactured in 1965 and delivered to Luigi Chinetti Motors, Ferrari's US importer. Its first owner was George Constantine, a well-known gentleman racing driver who competed in such epic cars as a Ferrari 250 Testa Rossa, Scuderia Serenissima's 250 SWB Berlinetta Competizione, 250 GT California, Briggs Cunningham's Maserati 300S and the works Aston Martin DBR2 among many others. In this classic era of sports car racing, Constantine's 330GT no doubt made the perfect transport for the drive to and from the track. From 1983, and with the mileage at only 44,886, the car spent most of the next 28 years in California as part of a collection, adding few miles until it arrived in the UK in early 2011. The current odometer reading is circa 45,000 miles.

Bien que la peinture originale témoignât du grand soin de ses propriétaires successifs, il a été décidé de mettre le métal à nu en utilisant les méthodes les plus modernes de sablage pour être sûr qu'elle ne subisse pas les outrages de techniques plus rudes souvent employées. Les portes, les panneaux de carrosserie et les fenêtres ont été démontés avant de passer les apprêts et la peinture Grigio Argento Metalizzato avec toit Grigio Fumo. Les joints de carrosserie, encore excellents, n'ont nécessité que des ajustements mineurs. L'intérieur rouge était en bon état, mais pour être au même niveau de qualité de finition de la voiture, il a été entièrement refait dans un nouveau cuir rouge, ainsi que les tapis de sol, par un ancien sellier d'Aston Martin. En excellente état, les garnitures de toit ont été conservées, de même que l'excellent tableau de bord et le volant.

La mécanique de la voiture a été entièrement révisée, comprenant des freins refaits avec remplacement du servo, du maître cylindre et des disques et garnitures entièrement nouveaux. De plus, le radiateur a été refait et agrandi pour un meilleur refroidissement et une ligne d'échappement en inox installée. Refaites, polies et équipées de nouveaux papillons, les roues fil Borrani sont chaussées de pneus Pirelli Cinturato conformes à ceux de l'époque. Une nouvelle bobine et de nouvelles résistances ont été montées sur le système d'allumage ainsi que de nouvelles butées de direction avant que la voiture ne passe son examen de MoT sans recommandations.

Avec un engouement sans précédent pour les Ferrari à moteur V12 à l'avant des années de l'ère Enzo Ferrari, cette 330 GT immédiatement utilisable représente une excellente affaire comparée à ses équivalents de la marque dont la plupart affichent des prix dignes de rançons de rois. Vendue avec une immatriculation anglaise V5, son titre de MoT et une copie du manuel, cette 330 GT n'est proposée à la vente que parce que son propriétaire s'est rendu acquéreur d'une autre Ferrari remarquable.
€120,000 - 150,000

Though the original paint was a testament to the car's careful ownership, it was decided to strip the body to bare metal using the latest method of soda-blasting to ensure that it did not suffer the damage often inflicted by harsher methods. All the doors, panels and windows were removed prior to priming and refinishing in Grigio Argento Metalizzato with Grigio Fumo roof. The body panel gaps needed minimal adjustment, as they were already excellent. The original red interior was good, but to match the overall cosmetic standards of the car it was completely reupholstered with new red leather and carpets by an experienced ex-Aston Martin trimmer.

Being in excellent condition, the original headlining was retained, together with the similarly excellent instrument panel and steering wheel.
The car has been fully serviced mechanically, the work including a full overhaul of the brakes with rebuilt servos and master cylinder, and all new brake lines and pads. In addition, the radiator has been re-cored and enlarged for improved cooling, and a complete new stainless steel exhaust system installed. Rebuilt, polished and fitted with new spinners, the Borrani wire wheels are shod with new period-correct Pirelli Cinturato tyres. New coils and ballast resistors were fitted to the ignition system, and all new track rod ends to the steering, after which the car passed the MoT test with no 'advisories'.

With interest in front-engined V12 'Enzo-era' Ferraris from the 1960s never higher, the readily usable 330GT represents tremendous value when compared with its immediate Ferrari peers, many of which now have 'king's ransom' price tags. Offered with UK V5 registration document, current MoT and copy owner's handbook, this 330GT is only for sale due to the owner having committed to the purchase of another significant Ferrari.

588 Ω

Ex-Ettore Bugatti

Bugatti Type 57 C Coupé Spécial 1938

Châssis n° 57335
Moteur n° 340

Il y a beaucoup de Bugatti spéciales. Il y a plus encore de propriétaires de Bugatti importants et célèbres. Mais aucune Bugatti, pas même les Type 41 'Royale' qui restèrent à Molsheim pendant des années, n'est plus liée avec Le Patron, Ettore Bugatti, que cette Type 57 C Coupé Spécial. Encore plus émouvant et significatif est ce rapprochement simultané avec le fils aîné d'Ettore, Jean, talentueux auteur de cette carrosserie unique qui serait sa dernière création.

There are many special Bugattis. There are even more famed and important owners of Bugattis. But no Bugatti, not even the Type 41 Royales that resided in Molsheim for years, is more closely identified with Le Patron, Ettore Bugatti, than this Type 57C Special Coupé. Even more significant and poignant is its parallel identification with Ettore's older son, Jean, who designed its unique coachwork, believed to be the last design to come from his talented creativity.

Photo credit: Simon Clay

La Type 57 introduite pour 1934 marqua l'affirmation de Jean Bugatti comme meneur d'hommes et force créatrice chez Bugatti. Ce fut le premier type construit sous sa direction et il intégra de nombreuses innovations pour Bugatti. Son moteur à huit cylindres en ligne et deux arbres à cames en tête de 72 mm d'alésage et 100 mm course déplaçait 3,257 cm3. Le vilebrequin tourillonnait sur cinq paliers principaux. Les arbres à cames étaient entraînés par une cascade de pignons hélicoïdaux située à l'arrière du moteur, la prise de mouvement étant suivie par un sixième support pour le vilebrequin. Des linguets intermédiaires réduisaient la poussée latérale sur les queues de soupapes.
La Type 57 inaugurait aussi chez Bugatti le montage en bloc de la boîte sur le moteur et l'embrayage à disque unique à sec. Les trois rapports supérieurs étaient à crabots et prise constante. Jean avait aussi créé un nouveau système de suspension avant à roues indépendantes à base de ressorts transversaux qui fut monté sur les deux premiers châssis Type 57 avant que le Patron ne s'en aperçût et n'imposât le montage d'un essieu avant rigide tubulaire caractéristique des Bugatti. Par conséquent, la suspension était selon la tradition Bugatti à ressorts semi elliptiques à l'avant et à ressorts quart elliptiques inversés à l'arrière et les freins étaient à commande mécanique par câbles.

The Type 57 Bugatti, introduced in 1934, marked Jean Bugatti's emergence as Bugatti's leader and creative force. It was the first new model built under his direction and it incorporated many features new to Bugatti. Its dual overhead camshaft eight cylinder engine had dimensions of 72x100mm, 3,257cc displacement. The crankshaft ran in five main bearings. The camshafts were driven by a train of helical-tooth gears at the engine's rear with a further crankshaft bearing behind them. Finger cam followers minimized side thrust on the valve stems.

The Type 57 also was Bugatti's first use of a transmission fixed to the engine crankcase and a single plate clutch. The top three gears in the four-speed gearbox were constant mesh. Jean created a novel independent front suspension system using transverse leaf springs for the first two examples of the Type 57 before Le Patron spied it and insisted it be replaced by a proper Bugatti hollow tubular live axle. Thenceforth suspension was traditional Bugatti semi-elliptical front and reversed quarter-elliptical rear leaf springs with cable-operated mechanical drum brakes.

Une grande part du succès commercial de la Type 57 peut être attribué aux carrosseries raffinées et fluides de Jean Bugatti qui habillèrent si élégamment les plus célèbres exemplaires du modèle. Les Atalante, Ventoux, Stelvio et la berline Galibier qui concurrencèrent avec bonheur les créations exceptionnelles des meilleurs carrossiers de France et d'Europe représentèrent la plus grande partie de la production de la Type 57. Les acheteurs de Bugatti pouvaient exiger le meilleur, mais majoritairement, ils choisirent les créations de Jean Bugatti.

Malgré l'état des finances, le développement de la Type 57 se poursuivit en 1936 avec l'introduction d'un châssis plus rigide et d'un moteur monté sur caoutchouc ainsi que d'une Type 57 C à compresseur de 160 ch. En 1938, l'impensable survint à Molsheim avec l'adoption – enfin – par Bugatti de freins à commande hydraulique Lockheed et le remplacement des superbes et légères, mais coûteuses roues en aluminium à tambour incorporé par des roues Rudge-Whitworth à rayons fils et serrage central avec tambours séparés. C'est dans ce contexte technique que cette automobile, la Type 57 C Coupé Spécial 57335, fut créée. On a dit parfois qu'elle fut offerte à Ettore Bugatti par les ouvriers de Molsheim comme cadeau d'anniversaire, ce personnel qui l'avait tant déçu quand ils avaient occupé l'usine en 1936.

Quoi qu'il en soit, cette voiture est construite à usage interne de l'Usine en juin 1938. Nous trouvons sa trace dans le registre de fabrication des carrosseries. En effet, le 23 juin 1938 , le véhicule qui sort de l'atelier est consigné sous la dénomination : '57/486 23.6 57335 vert 2 tons cuir vert'. Cela signifie que dès sa sortie d'Usine, le coach à moteur 486 reçoit la carte grise du châssis '57335'. Il ne sera pas le seul véhicule à circuler avec les papiers de '57335' qui correspondent à la plaque d'immatriculation '3738 NV3', mais il ne possèdera pas d'autre identité pendant toute sa vie à l'Usine de 1938 à 1959.

Much of the Type 57's commercial success may be attributed to Jean Bugatti's sensitive, flowing coachwork which graced the most famous of the chassis' examples. Atalante, Ventoux, Stelvio and the Galibier sedan vied with the best of France's and Europe's formidable coachbuilders' creations and comprised the bulk of Type 57 production. Bugatti's clients could have the best, but overwhelmingly they chose Jean Bugatti's designs on the Type 57.

Despite financial travail development of the Type 57 continued with introduction of a stiffened frame and rubber-mounted engine along with the supercharged 160hp Type 57C in 1936. In 1938 the nearly unthinkable happened in Molsheim when Bugatti finally adopted Lockheed hydraulically-actuated brakes and replaced the beautiful and lightweight but expensive aluminum-spoked wheels and brake drums with Rudge-Whitworth centerlock wire wheels and separate brake drums. It was in this context that this car, Type 57C Special Coupé 57335, was created. Some accounts have it that it was presented to Ettore Bugatti by the Molsheim work force as a birthday gift, workers who had so disappointed Ettore when they occupied the factory in 1936.

Whatever the precise motif this car was built in June 1938 for 'in house' factory duties. It appears in the body shop files just completed on June 23, 1938, under the designation '57/486 23.6 57335 green 2 tone green leather'. This means that just out of the factory the coupe with engine "486" was given the "carte grise" belonging to chassis "57335". It will not be the only car driven with the documents of "57335" with the registration number "3738 NV3", but it will keep this identity during its entire life at the factory from 1938 to 1959.

Peu de temps après sa sortie d'usine ce Coach sera prêté à l'agent Bugatti de Bordeaux, M. Pierron. La voiture sera exposée lors de la Foire de cette ville en 1938. Plusieurs clichés montrent la voiture équipée de pneus cirés, de roues chromées et du toit vitré transparent propre à cette carrosserie. Le fondé de pouvoir de l'Usine Adrien Paul, les représentants itinérants tels Peigues, Wimille, et sans doute Ettore Bugatti lui-même, utilisent l'auto en 1938 et 1939.

Nous retrouvons mention du véhicule dans le 'stock des voitures de seconde main de démonstration' consigné le 15 août 1939. Elle est la seule au milieu de dix autres voitures à être libellée 'Usine'. La voiture est décrite 'Coach Spécial vert moteur 486 Usine'.

Elle est souvent prêtée aux pilotes et démonstrateurs de l'Usine. Le plus fameux d'entre eux, Jean-Pierre Wimille, est photographié à son volant en 1939. Après la guerre, ce coach spécial devient la voiture personnelle du directeur de l'Usine, Pierre Marco. Celui-ci circule encore dans les rues de Strasbourg au milieu des années 1950 avec les anciennes plaques '3738 NV 3'.

En 1959, le grand négociant belge de Bugatti Jean De Dobbeleer se porte acquéreur de la voiture directement à l'Usine. Elle lui est décrite ainsi par une lettre du 30 janvier 1959 : 'Vente de notre voiture 57 à compresseur , dans l'état ou elle se trouve et connu(de vous et après essai, au prix de FRF 1,000,000 , numéro dans la série du type '57335', moteur 340, coupé Galibier vert et noir et nous vous confirmons que cette voiture a appartenu à Monsieur Ettore Bugatti et a été employée par la suite par notre directeur général , M. Pierre Marco'. Cette lettre nous apprend aussi que le montage du compresseur est ancien et date de la période 'Usine'.

Some time after it left the factory this coupe was loaned to the Bugatti agent in Bordeaux, Mr. Pierron. The car was exhibited at the 1938 Bordeaux Fair. Several pictures show the car fitted with polished tyres, chrome plated wheels and the glass roof special to this body. The factory managing director Adrien Paul, the commercial traveller/ representatives like Peigues, Wimille and possibly Ettore Bugatti himself drove this car in 1938 and 1939.

Mention of the car is made in the register of the "second hand demonstration cars stock" written on August 15, 1939. It is the only one among ten cars to be designated "Usine" or 'Works' and described as follows 'Coach Spécial vert moteur 486 Usine'.

It was often loaned to the factory racing drivers and demonstrators and the most famous, Jean-Pierre Wimille, was pictured at its wheel in 1939. After the war the special coupe was the personal car of the factory executive director, Pierre Marco, who drove it as late as the mid-50s still with the old registration plate "3738 NV3".

In 1959 the famous Bugatti collector and dealer in Belgium Jean De Dobbeleer bought the car directly from the factory. It is described in a letter dated Jan. 30, 1959 as follows: "Sale of our car 57 with supercharger which is in the condition you know and after a test drive, price FRF 1,000,000, serial number "57335" engine "340" Galibier coupe finished in green over black and we confirm that this car belonged to Monsieur Ettore Bugatti and was driven latterly by our general manager Mr. Pierre Marco". This letter also informs us that the supercharger had been fitted earlier when the 57 was still a factory car.

The new car exhibited at the Bordeaux fair in the summer of 1938.

Dans le registre des Bugatti publié par H.C.G. Conway en 1962, la voiture est décrite comme suit :
'57 C châssis 57335 moteur 340 ex 57557 Coach Galibier 2 portes 4 places, coloris d'origine en deux tons de vert et cuir vert'. Il est précisé que 'le véhicule a reçu de nombreuses modifications durant sa longue carrière à l'Usine. Il possède un moteur de type 101 à compresseur, couplé à une boite Cotal. Le carburateur est un Weber vertical .Les freins sont hydrauliques et d'un modèle spécifique à cette voiture. Les suspensions ont été modifiées et les amortisseurs sont spéciaux....'.

Nous ne savons pas ce qu'il est advenu du moteur d'origine '486', mais le moteur '340' qui serait actuellement dans l'auto provient du châssis '57449', voiture qui était en stock à l'Usine pendant l'été 1939. Il est fort possible qu'à cette occasion, ce moteur fut repris en échange standard, puis installé dans le Coach Spécial . Il se peut aussi qu'à cette période la voiture fût équipée d'un compresseur. (La boite de vitesse '486' est aujourd'hui dans le tank 57G de Fred Simeone, la voiture gagnante des 24 Heures du Mans 1937). La substitution peut dater de la période Usine post course du tank, mais plus certainement de l'époque où les deux autos se trouvaient vers 1960 dans le garage de J. De Dobbeleer à Bruxelles.

Le Coach Spécial présenté à la vente aujourd'hui est la seule Bugatti Type 57 conservée pendant plus de vingt ans par l'Usine. Elle reçut toutes les améliorations possibles et peut être considérée comme un laboratoire roulant utilisé encore au début des années cinquante lors de la sortie du Type 101.

In the register edited by H.G.C. Conway in 1962 the car is described as follows:
"57 C chassis 57335 engine 340 ex. 57557 two door four seat Coach Galibier, original finish two tones of green and green leather". He added that "the vehicle received many changes when it was the property of the factory. It is fitted with a Type 101 engine with S/C associated with a Cotal gearbox. The carburettor is a downdraught Weber. Brakes are hydraulically operated and special to this car. Suspensions were modified with special dampers..."

What happened to the original engine "486" remains unknown but the engine "340" which would be in the car comes from the chassis "57449" which was stored at the factory in the summer of 1939. It is quite possible that this engine was traded-in and subsequently fitted in the "Coach Spécial". It is also possible that the supercharger had been fitted at the same time. (The gearbox "486" is now in Fred Simeone's 57 G "tank", the 1937 Le Mans winning car.) The change could have been made when the "tank" was kept by the factory after its racing time, but more possibly when the two cars were in De Dobbeleer's garage in Brussels.

Thus the "Coach Spécial" offered here is the only Type 57 Bugatti kept during twenty years by the factory. Benefiting from all kinds of possible improvements it can be seen as a rolling laboratory still in use in the early 50s when the Type 101 was introduced.

Sa partie la plus caractéristique est sa carrosserie Coupé Spécial dessinée par Jean Bugatti. Intégrant de nombreux traits stylistiques qui allaient s'exprimer pleinement sur la dernière série des berlines Galibier, notamment la plage arrière plongeante, les ailes en goutte d'eau et les flancs rigoureusement plats sans marchepieds. Dans sa version originale, elle avait un unique toit en verre à deux glaces, élément de style que Jean avait utilisé pour la dernière fois sur la superbe Type 41 Royale. La roue de secours garnie est cachée dans le panneau arrière sous un couvercle rond en tôle. La calandre est du modèle classique chez Bugatti et non pas du type en dièdre que Jean introduisait de plus en plus sur les Type 57 de production et les projecteurs placés très bas dans les joues d'aile flattaient encore davantage la prééminence de la calandre traditionnelle.

L'intérieur est garni de cuir vert olive assorti aux teintes vert pâle et noir de la livrée. Du bois précieux encadre les glaces et le pare-brise. Le pare-chocs arrière comporte un inhabituel emblème Bugatti en émail cloisonné.

Signe de la gravité de l'état des finances de l'usine Bugatti, cette voiture à caisse n° 278 reçut le numéro de châssis d'une 57 Torpédo antérieurement détruite déjà immatriculée au nom d'Ettore Bugatti pour éviter de payer les taxes applicables à une voiture neuve.

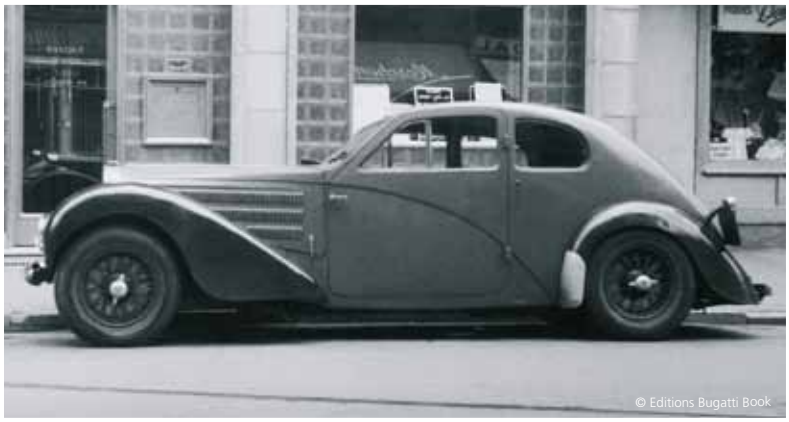
Its most distinctive element is the Special Coupé coachwork designed by Jean Bugatti. Incorporating many of the design elements that would soon find expression in the last series of Galibier saloons, particularly its sloping rear deck, teardrop fenders and plain sides without running boards. As originally built it had a unique two-piece glass roof, a design element Jean had last used on the magnificent Type 41 Royale. Its spare wheel and tire are set into the rear deck with a round metal cover. The grille is the conventional Bugatti design, not the veed design Jean was increasingly working into Type 57 production, and the headlights sit low in the front fender aprons giving the traditional grille special prominence.

The interior is trimmed in light olive leather complementing the light green over black exterior livery. Rich wood surrounds the windows and windshield. The rear bumper bears an unusual cloisonné Bugatti emblem.

In an indication of Bugatti's financial distress this car, frame number 278, was assigned the chassis number of a previously destroyed Type 57 Torpedo registered in Ettore Bugatti's name, thus avoiding tax as a new car.

© Editions Bugatti Book
Jean Pierre Wimille and the work's car.

© Editions Bugatti Book
The car around 1955 in Strasbourg, still bearing its original registration.


© Editions Bugatti Book
Personal car of Pierre Marco, director of the Strasbourg works in the '50s.

Au cours des deux années suivantes, jusqu'à la réquisition de l'usine en 1940 par les nazis, elle fut conduite par Ettore Bugatti, par le pilote officiel Jean-Pierre Wimille et d'autres. Avant l'occupation de l'usine, elle fut discrètement emmenée vers une cachette par Robert Benoist qui, dans l'aventure, faillit être pris par les Allemands comme une anticipation de ses futures actions en tant qu'agent secret du British Special Operations Executive (SOE) agissant en France occupée et de son arrestation par la Gestapo avant son exécution au camp de Buchenwald.

Revenue à Molsheim après la guerre, elle devint la monture favorite de Pierre Marco, Directeur Général de Bugatti, et servit couramment de banc d'essai roulant pour de nouvelles solutions et de nouveaux composants. Cet emploi lui valut de recevoir plusieurs éléments uniques et inhabituels, notamment le volant à trois branches du Type 101 et des freins hydrauliques Lockheed, ces derniers n'ayant probablement pas été montés sur une voiture destinée à Ettore Bugatti.

En tant que Type 57 C tardive, en plus de son compresseur – monté par l'usine avant sa cession à son premier propriétaire privé - elle reçut des roues fils Rudge-Whitworth et un moteur à supports caoutchouc. Elle a été aussi équipée pendant son séjour à l'usine d'une radio, d'un chauffage et du système de graissage le plus récent.

Le moteur est lui-même inhabituel qui souligne encore l'usage de cette voiture par l'usine pour des expérimentations et des développements. Elle est alimentée par un carburateur Weber inversé avec une tubulure d'admission à orifice supérieur et un compresseur du type installé sur la Type 101.

During the next two years, until the factory was taken over in 1940 by the Nazis, it was used by Ettore Bugatti, by factory driver Jean-Pierre Wimille and others. Prior to the factory's occupation it was spirited away to a hiding place by Robert Benoist. His adventure nearly resulted in his capture, foreshadowing his later adventures as a secret agent of the British Special Operations Executive (SOE) in occupied France and ultimate capture and execution at Buchenwald in 1944.

Returned to Bugatti after the war it became the favorite car of Pierre Marco, Director General of Bugatti, and was frequently used to test new ideas and components and for development. This use brought it a number of unique and unusual features, notably the three-spoke Type 101 steering wheel and Lockheed hydraulic brakes – the latter a feature surely not incorporated in a car intended for Ettore Bugatti's use.

As a late Type 57C in addition to its supercharged engine – fitted by the factory before it was sold to its first private owner – it has Rudge-Whitworth wire wheels and the rubber-mounted engine. It also was fitted during its period with the factory with a radio, heater and later grease fittings.

The engine itself is unusual, again pointing out the Bugatti factory's use of this car for experimental and development purposes. It breathes through a downdraft Weber carburetor with a top inlet manifold and has a supercharger similar to that used on the Type 101.

Après le départ à la retraite de Pierre Marco, le collectionneur belge de Bugatti Jean de Dobbeleer fut en mesure comme il a été dit d'acheter la voiture le 31 janvier 1959 après vingt années passées au service de l'usine Bugatti. De Dobbeleer répéta la 'combine' de l'usine en frappant dans le compartiment moteur le numéro 57557, celui d'une voiture qu'il avait possédée, toujours pour éviter de payer des taxes fiscales. Plus tard dans l'année, elle fut cédée au collectionneur de Bugatti américain Lyman Greenlee d'Anderson (Indiana).

Greenlee dorlota cette Bugatti 57 importante et grandement originale en la stockant et en l'entretenant soigneusement tout en l'utilisant avec parcimonie pendant 14 ans, mais en 1973, il accepta de la vendre à William Howell d'Oklahoma City. Greenlee sentit que Howell, dont le mécanicien était Alf Francis, l'ancien mécanicien de Stirling Moss, appréciait l'histoire unique, l'originalité et les performances de 57335 et qu'il continuerait à la préserver, soulignant à nouveau son importance dans une lettre qui, complétant une vaste documentation, accompagne la voiture.

Le propriétaire suivant, Gary Kohs de Birmingham (Michigan), passa un examen semblable afin de vérifier, à la grande satisfaction de Howell, qu'il comprenait et appréciait la signification de 57335 et qu'il pouvait et voulait continuer à la préserver quand elle changea de main en 1982. Greenlee le jugea apte en partie en déclarant sans équivoque : 'Le seul paiement du prix ne suffit pas à acquérir la voiture ...Vous devez aussi prouver que vous avez les qualités requises par votre comportement vis-à-vis d'elle.' Ce fut bien le cas car elle vécut vingt-sept ans sans changer de main - pour la quatrième fois seulement depuis son départ de Molsheim en 1959 – quand elle rejoignit la collection de M. John O'Quinn en 2009 en apportant ses carrosserie, spécificités, style et originalité uniques, outre sa provenance Ettore Bugatti, à une collection d'une importance croissante.

Upon M. Marco's retirement and as already mentioned, Belgian Bugatti exponent Jean de Dobbeleer was able to acquire it on January 31. De Dobbeleer mimicked the factory's earlier ruse, stamping the engine compartment with 57557, a car he had previously owned, thus once again avoiding tax.Later in 1959 it was sold to American Bugatti enthusiast Lyman Greenlee of Anderson, Indiana.

Greenlee treasured this important and highly original Bugatti Type 57, carefully storing, maintaining and rarely using it for the next fourteen years but in 1973 he agreed to sell it to William Howell in Oklahoma City. Greenlee felt Howell, whose mechanic was Stirling Moss's former mechanic Alf Francis, appreciated 57335's unique history, originality and performance and would continue its preservation, reiterating the car's importance in a letter that, part of an extensive documentation file, accompanies the car.

The next owner, Gary Kohs of Birmingham, Michigan, passed a similar background check to verify to Howell's satisfaction that he understood and appreciated 57335's significance and would, and could, continue its preservation when it changed hands in 1982. Greenlee qualified him in part by stating unequivocally, "Price alone will not buy the car.... You must qualify also as to your attitude toward it." That proved to be the case, as it was twenty-seven years until ownership changed again, only the fourth time since it left Molsheim in 1959, when it became part of John M. O'Quinn's collection in 2009 adding its unique coachwork, features, design, originality and Ettore Bugatti provenance to the collection's growing eminence.

Au cours de toutes ces années passées dans les collections de Greenlee, Howell, Kohs et O'Quinn, elle a été rarement exhibée bien que ses liens intimes avec Ettore Bugatti l'eussent fait inviter par les organisateurs au Concours d'élégance de Pebble Beach 1985 en complément de l'apparition historique simultanée des six Royale Type 41.

Elle y fut examinée par les spécialistes dont Hugh Conway qui s'émerveilla de son fabuleux état d'origine. Conway nota son boîtier de direction Durand, une dérogation à la pratique Bugatti, mais il prit contact avec Noël Domboy qui confirma qu'il avait insisté auprès de Pierre Marco pour qu'il fît remplacer le boîtier Bugatti normal afin d'éviter un éventuel problème.

L'originalité de son état et son intégrité sont étonnantes et jusqu'au faisceau et aux organes électriques. Toutes les finitions sont telles qu'elles furent choisies par Bugatti il y a 75 ans. En plus de l'épais dossier de documentation, elle possède dans une trousse de cuir un jeu complet d'outils frappés 'EB'. Les planchers, capot et caisse sont frappés de leurs numéros d'origine. Le toit en verre d'origine qui a été changé avant sa vente par l'usine peut être facilement refait sans gâcher le caractère par ailleurs préservé et original de la voiture.

In all the years in the collections of Greenlee, Howell, Kohs and O'Quinn it has rarely been shown, however its intimate connection with Ettore Bugatti caused it to be invited by the organizers of the Pebble Beach Concours d'Elegance in 1985 to complement the historic appearance of all six Bugatti Type 41 Royales.

It has been examined by experts including Hugh Conway who have marvelled at its completely original condition. Conway noted its Durand steering box as a departure from Bugatti practice but contacted Noël Domboy who confirmed that he had instructed Pierre Marco to replace the standard Bugatti steering box to avoid a possible mishap.

Its condition is breathtakingly original and complete, right down to the wiring harness and electrical components. Finishes throughout the car are as they were applied by Bugatti three-quarters of a century ago. In addition to its extensive file of documentation it has a complete set of "EB" stamped tools in a leather folder. The floorboards, bonnet and body have their original number stampings. Its original two-panel glass roof was removed before it was sold by the factory, but could easily be re-created without compromising the otherwise overall originality and preservation.

March 2012, Bugatti's 57C takes a spirited run at the hill. During this recent test the car performed perfectly in every respect.

Mais elle est aussi très rapide, résultat de la continuité de son développement par Molsheim et surtout de son moteur spécial, de son système d'alimentation et de son compresseur. Jamais démontée, c'est un plaisir à conduire qui montre bien ce que l'on ressentait en pilotant une Type 57 C neuve sortant juste de l'usine Bugatti. On comprend qu'elle fut la Bugatti préférée de Pierre Marco.

Sa carrosserie unique signée Jan Bugatti, son moteur suralimenté très développé, sa superbe originalité, ses vingt ans d'histoire comme véhicule de développement de l'usine et, plus important, son association personnelle avec Ettore Bugatti qui l'a conduite en font une des Bugatti les plus importantes et les plus significatives disponibles depuis des années.

C'est un morceau intime et personnel de l'histoire de la marque et du Patron, vierge de toute restauration et embelli par ses liens avec Ettore et Jean Bugatti, Jean-Pierre Wimille, Robert Benoist, Pierre Marco et une petite élite de collectionneurs qui l'ont chérie et préservée pour les générations futures.

Nous adressons nos plus vifs remerciements à M. Pierre-Yves Laugier pour les précieuses informations qu'il nous a transmises en décembre 2012 concernant les origines et l'historique de '57335'.
€800,000 - 1,000,000

It is also unusually quick, a consequence of its continuing development in Molsheim and particularly its special engine, induction system and supercharger. Having never been apart it is delightful to drive, exhibiting how it felt to drive a Type 57C fresh from the Bugatti factory. No wonder it was Pierre Marco's favorite Bugatti.

Its unique Jean Bugatti-designed coachwork, highly developed supercharged engine, magnificent originality, twenty year history as the factory's development vehicle and most importantly its personal association with and use by Ettore Bugatti make this one of the most significant and important Bugattis to become available in years.

It is an intimate, personal part of the history of the Bugatti marque and its Patron, Ettore Bugatti, unsullied by restoration and embellished by its association with Ettore and Jean Bugatti, Jean-Pierre Wimille, Robert Benoist, Pierre Marco and a short list of owners who cherished and preserved it for future generations.

We address our special thanks to Mr. Pierre-Yves Laugier for all the information he has made available to us in December 2012 concerning the origin and the life of "57335".

Pebble Beach Concours d'Elegance.

The new car exhibited at the Bordeaux fair in the summer of 1938.

589
Delage DI Coupé Chauffeur 1927

Moteur n° 18789

' Delage peut être créditée de nombreux records du monde, dont un Championnat du Monde, et de plus de récompenses dans les principaux concours d'élégance que n'importe quelle autre voiture ... à ces réussites, Delage peut en ajouter une troisième et non des moindres : elle offre le plus haut degré de luxe et de performance possible à un prix accessible pour l'automobiliste moyen. '

La publicité de Delage a toutes les raisons de vanter ce qui était – très probablement – la plus belle voiture française de l'époque. Fondée en 1905 par Louis Delage, la firme commença par produire un runabout à moteur monocylindre De Dion pour arriver en quelques années seulement à des multicylindres.

'Delage have to their credit many world's records, including a world's championship, and more awards at the principal Concours d'Elegance than any other car in the world... To these achievements Delage have added a third and greater. They have made the highest known degree of luxury and performance available at the price the average motorist can pay.'

Delage's publicity had every right to sing the praises of what - arguably - was the finest French car of its day. Founded in 1905 by Louis Delage, the company commenced production with a single-cylinder De Dion-engined runabout and within a few years was offering multi-cylinder designs.

La valeur promotionnelle de la course avait été reconnue dès le début, une monocylindre Delage remportant la Coupe des Voiturettes dès 1908 et une quatre-cylindres de trois litres la Coupe de ' l'Auto ' 1911. Avant la Grande Guerre, Delage signa aussi des victoires au Grand Prix de France au Mans en 1913 et aux 500 Miles d'Indianapolis en 1914. La marque allait être aussi un acteur très important en Grands Prix dans les années 1920 et le détenteur (éphémère) du record de vitesse absolu sur terre en 1924 avec une V12 à soupapes en tête de 10,7 litres.

Les DI à quatre cylindres et les DM à six cylindres formèrent la base de l'offre ' tourisme ' de la marque dans les années 1920. Introduite en 1924, et très moderne à l'époque, la DI dotée d'un moteur à soupapes en tête de 2,1 litres associé à une boîte à quatre rapports bénéficiait aussi de quatre freins. Superbe automobile de tourisme très équilibrée, elle offrait des performances exceptionnelles et une suspension confortable, une direction légère et précise et une bonne tenue de route tout en étant assez robuste pour résister à la médiocrité des routes de l'époque.

Cette Delage DI a été totalement restaurée par un collectionneur averti et habillée en coupé-chauffeur, les factures du dossier montrant que la majeure partie des travaux a été exécutée dans les années 1990 par la Carrosserie G. Roche de Pont-l'Evêque et la Carrosserie Kaydjian de Pusignan. Le dossier historique qui l'accompagne contient des photos d'époque et d'autres qui concernent les étapes de la restauration, ainsi qu'un rapport d'expertise (en date du 14-10-2009). Peinte en vert avec intérieur en cuir beige, cette Delage ' vintage ' magnifiquement restaurée est proposée avec le dossier en question et sa carte grise française.
€45,000 - 65,000

The publicity value of racing was recognised right from the start, a single-cylinder Delage winning the Coupe Des Voiturettes as early as 1908 and Louis himself taking the 1911 Coupe de l'Auto in a 3-litre four-cylinder. Victories at the Grand Prix de France at Le Mans and the Indianapolis 500-Mile Race were achieved prior to WWI, the company going on to become a major force in Grand Prix racing in the 1920s and setting a new World Land Speed Record mark in 1924 with a 10.7-litre overhead-valve V12.

Four-cylinder DI and six-cylinder DM cars formed the mainstay of the company's touring car production in the 1920s. Introduced in 1924, and very well specified for its day, the DI was powered by a 2.1-litre, overhead-valve engine driving via a four-speed gearbox, and came with four-wheel brakes. A beautifully balanced fast touring car, it possessed exceptional performance, with comfortable suspension, light and responsive steering and good roadholding, yet was rugged enough to withstand the punishment meted out by cobbled roads.

This Delage DI has been fully restored by a private collector and fitted with coupé chauffeur coachwork, invoices on file indicating that most of the work was carried out during the 1990s by Carrosserie G Roche of Pont-Évêque and Carrosserie Kaydjian of Pusignan. The accompanying history file also contains period photographs and others recording the stages of the restoration, together with a vehicle report (dated 14.10.2009). Finished in green with beige interior, this beautifully restored Vintage-era Delage is offered with the aforementioned history file and French Carte Grise.

590
Chevrolet Corvette Roadster 1960

Châssis n° 00867S103969

En 1953, le lancement par Chevrolet d'une voiture de sport biplace représenta un changement radical de philosophie de la part d'une marque jusque-là vouée à proposer des moyens de transport aux familles disposant d'un budget limité. Sur la base de la voiture de rêve EX-122 de 1952, la Corvette réutilisait des composants mécaniques existants chez GM et un cadre de châssis raccourci sur lequel Harley Earl jeta une étonnante carrosserie en fibre de verre. La puissance était fournie par un moteur Chevrolet six cylindres de 3,8 litres à soupapes en tête et, curieusement sur une voiture de sport, la boîte était une automatique qui suscita beaucoup de critiques à l'époque.

Conçue pour rivaliser avec les MG de la série T, le coût de la Corvette dépassa les prévisions pour finir au niveau de celui de la Jaguar XK 120, mais avec des performances inférieures. La médiocrité initiale des ventes faillit entraîner la suppression du modèle qui ne put survivre que grâce à la nécessité de concurrencer la Thunderbird de Ford. Un moteur V8 pour 1955 et une refonte radicale du style pour 1956 consolidèrent la position de la Corvette sur le marché.

Back in 1953, Chevrolet's launch of a two-seater sports car was a radical departure for a marque hitherto associated almost exclusively with sensible family transport. Based on the 1952 EX-122 show car, the Corvette made use of existing GM running gear and a shortened chassis frame, around which was wrapped striking Harley Earl-styled glassfibre coachwork. Motive power came from Chevrolet's 235.5ci (3.8-litre) overhead-valve straight six and, unusually for a sports car, there was automatic transmission, a feature that attracted much adverse criticism at the time.

Intended as competition for the T-Series MG, the Corvette cost way above the target figure, ending up in Jaguar XK120 territory but with an inferior performance. Sales were sluggish initially and the model came close to being axed, surviving thanks to Chevrolet's need to compete with Ford's Thunderbird. A V8 engine for 1955 and a radical restyle for '56 consolidated the 'Vette's position in the market.

Une retouche de style pour 1958 offrit à la Corvette une face avant à quatre phares bordés de chrome et une brassée d'autres petites améliorations stylistiques. Sans surprise, les deux années suivantes n'apportèrent guère de modifications.

À l'époque, la fin des années 1950, les Corvette avaient commencé à forger pour la marque un enviable palmarès en compétition. L'ingénieur en chef de corvette, Zora Arkus-Duntov, était passionné par la course et c'est lui qui fut chargé de débloquer le potentiel de performance de la voiture et d'en faire une authentique voiture de course. Ces succès en compétition remboursèrent Chevrolet de ses investissements : les ventes de la Corvette grimpèrent de façon significative et garantirent l'avenir du modèle en lui permettant de poursuivre sa carrière jusqu'à devenir la voiture de sport la plus vendue au monde et celle ayant connu la durée de vie la plus longue.

Une des 65 modèles seulement finis en Cascade Green avec creux latéraux traités en blanc, ce roadster Corvette à boîte manuelle a bénéficié d'une restauration totale par Pacifica Garage de Vernon (France) avec réfection de la boîte, des systèmes électriques et de l'intérieur et remise en état de tout le reste. Achevée en septembre 2012, la restauration a demandé quelque 1 200 heures de travail et 30 000 euros de dépenses pour l'achat des seules pièces d'origine (factures disponibles). La voiture qui n'a parcouru que 60 km depuis la fin des travaux se présente donc dans un état absolument remarquable. Proposée avec sa carte grise française de collection, cette voiture représente un merveilleuse occasion d'acquérir un des plus désirables Corvette, sortant de restauration complète et rétablie dans ses rares teintes d'origine.
€75,000 - 95,000

A facelift for 1958 saw the Corvette gain a quartet of chrome-rimmed headlamps and a host of other more minor styling changes. Perhaps not surprisingly, alterations for the next couple of years were few.

By this time, the end of the 1950s, Corvettes had begun to establish an enviable competition record for the marque. Corvette Chief Engineer Zora Arkus-Duntov was a big fan of auto racing and it was he that was responsible for unlocking the car's innate potential and development it into a genuine race-winner. These racing successes repaid Chevrolet's investment with interest: Corvette sales improved significantly, ensuring the car's survival and enabling it to go on to become the world's best-selling and longest-lived sports car.

One of only 65 models finished in Cascade Green with contrasting white side cove, this manual transmission Corvette roadster benefits from complete restoration by Pacifica Garage of Vernon, France, the transmission, electrics and interior being renewed and everything else reconditioned. Completed in September 2012, the restoration took some 1,200 hours of work and €30,000 of expenditure on original parts alone (invoices available). Only 60 kilometres have been covered since the rebuild's completion and the car is presented in commensurately good condition. Offered with French Carte Grise de collection, this car represents a wonderful opportunity to acquire one of the most collectible of Corvettes, offered fresh from total restoration and refinished in its original and rare factory livery.

591

Même propriétaire depuis 30 ans

Lancia Flaminia Super Sport coupé 1965 Carrosserie Zagato

Châssis n° 826.232 002055
Moteur n° 826.200 2066

Ce spectaculaire coupé Lancia Flaminia Super Sport arbore le fameux toit à "double bulle" du carrossier milanais qui permet d'abaisser la ligne générale et d'offrir une caisse aérodynamique grâce à ce simples et ingénieux système de bosses dégageant de la garde au toit au-dessus des passagers.

Zagato, l'un des carrossiers les plus anciens et les plus respectés, fut aussi l'un des plus prompts à tirer partie de la nouvelle catégorie Grand Tourisme de l'après-guerre, fournissant aux écurie d'usine et aux pilotes privés des voitures de route qui pouvaient être conduites sur circuit le week-end venu. Ercole Spada fut ainsi le créateur de quelques-uns des modèles les plus mémorables, à l'époque la plus productive de la carrozzeria.

This striking Zagato-bodied Lancia Flaminia Super Sport Coupé features the Milanese styling house's renowned 'double bubble' body form in which low overall lines and a rounded streamlined shape are achieved by the simple but ingenious device of convex head-clearance roof bulges above each front seat.

One of the oldest and most respected of automotive design firms, Zagato was quick to exploit the popularity of the new GT racing category after WW2, supplying factory teams and catering for the privateer scene with road-able cars that could be driven competitively on the racetrack come the weekend. The creator of some of the most memorable designs of this, arguably Zagato's most productive period, was Ercole Spada.

Adepte des formes fluides et aérodynamiques, Spada inaugura l'arrière tronqué sur l'Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato et signa également les Alfa Romeo Giulietta et 2600 SZ. Ses créations sur base Lancia comprenaient les versions Zagato Sport et Super Sport des Flavia, Fulvia et Flaminia.

Présentée au salon de Turin 1956, la Flaminia reprenait la base technique de sa devancière l'Aurelia, bien que la traditionnelle suspension avant indépendante télescopique ait été remplacée par une double triangulation plus moderne. On retrouvait le V6 à soupapes en tête ouvert à 60° de l'Aurelia avec une cylinrée de 2,458 cm3 et le pont arrière De Dion avec ses freins inboard. Les Sport et Super Sport carrossées par Zagato étaient construites sur un empattement plus court, comme les coupés et cabriolet GT et GTL produits par Touring, qui avaient toutes des freins à disque et une puissance accrue. Un moteur de 2,775 cm3 fut adopté pour le millésime 1963, qui permettait alors à la plus sportive des Flaminia d'atteindre les 200 km/h.

Ce dernier exemple de l'ancien style Lancia est l'une des 187 Flaminia Super Sport construites entre 1964 et 1967. On nous informe que cette voiture n'a connu qu'un propriétaire avant son acquisition par le vendeur en 1982 (facture dans le dossier). Repeinte en 1990 et préparée par Bosato à Turin en Italie, elle est grise avec son intérieur d'origine en cuir noir et se présente en bon état général, la carrosserie étant qualifiée de "très bonne". Une inspection en 2001, considérait l'intérieur et la mécanique comme "excellents". Parmi les traits remarquables, les phares longue portée semi-circulaires, sous le pare-chocs. La documentation comprend la facture d'achat mentionnée plus haut, et une carte grise française. On notera que le numéro de châssis noté sur cette dernière est erroné, omettant les deux derniers chiffres.
€140,000 - 180,000

Favouring soft fluent, aerodynamic lines, Spada introduced the sawn-off tail on the Alfa Romeo Giulia Tubolare Zagato and was also responsible for the Alfa Romeo Giulietta and 2600 SZs. His creations on Lancia chassis included the Zagato Sport/Super Sport variants of the Flavia, Fulvia and Flaminia.

Introduced at the 1956 Turin Motor Show, the Flaminia retained its Aurelia predecessor's mechanical layout, though Lancia's traditional 'sliding pillar' independent front suspension gave way to a more modern, double wishbone arrangement. Aurelia carry-overs were the 60-degree, 2,458cc, overhead-valve, V6 engine and De Dion rear transaxle with inboard brakes. The Zagato-bodied Sport and Super Sport models shared a shortened wheelbase with the Touring-styled GT/GTL coupes and the Convertible, and all featured disc brakes and increased power. A 2,775cc engine was introduced for 1963, by which time the sportier Flaminias were capable of around 200km/h (130mph).

This example of the last word in old-style Lancia design is one of only 187 Flaminia Super Sports made between 1964 and 1967. We are advised that the car had only one owner prior to its acquisition by the current vendor in 1982 (purchase receipt on file). Repainted in 1990 and prepared by Bosato in Turin, Italy, it is finished in grey with original black leather interior and is described as in generally good condition, the body being noted as 'very good'. An inspection report rated the condition of the interior and mechanical parts at that time as 'excellent'. Noteworthy features include the semi-circular long-range auxiliary lights below the front bumper. Accompanying documentation consists of the aforementioned purchase receipt and a French Carte Grise. It should be noted that the chassis number is incorrectly recorded on the latter, the last two digits having been omitted.

Photo credit: Christophe Gasco

592
Lancia Delta HF Integrale Evoluzione II berline 1993

Châssis n° ZLA831AB000581276

Après avoir utilisé un système combinant un compresseur traditionnel (Volumex) avec un turbocompresseur sur la Delta S4 de rallye pour l'homologation, Lancia opta pour le seul Turbo pour la Delta HF. Déjà reconnue pour ses grandes qualités routières dues à une suspension très travaillée, la HF passait au cran supérieur avec une transmission intégrale aux quatre roues dernier cri.

Estampillée Delta HF 4WD au moment de son lancement en 1986, la voiture faisait appel à un compresseur Volumex avant de l'échanger pour un turbo en devenant Integrale.

After using a system combining both a conventional (Volumex) supercharger and a turbo on their 'homologation special' Delta S4 rally car, Lancia opted for turbo-charging alone for the Delta HF. Already a fine handling car courtesy of its tuned suspension, the HF moved up a class with the introduction of a state-of-the-art four-wheel-drive transmission.

Badged as the Delta HF 4WD on its introduction in 1986, the model retained the Volumex blower before switching to a straightforward turbo when transformed into the Integrale.

Celle-ci allait se montrer une voiture de rallye redoutable, gagnant le championnat du monde en 1987 et 1988, tout en restant une berline familiale tout à fait pratique dans sa version routière.

Les performances firent encore un bond avec l'adoption d'une culasse 16 soupapes sur le quatre cylindres 2 litres en 1989, la puissance maximale passant à 200 ch et la vitesse maximale à 220 km/h. Homologuée pour maintenir les voitures d'usine à niveau, les premières Evoluzione furent construites à la fin de 1991, avec des voies plus larges, une carrosserie modifiée en conséquence et un moteur recartographié délivrant 210 ch, entre autres améliorations.

Rouge avec intérieur en Alcantara beige, cet exemplaire non modifié de la Lancia "culte" se présente en très bon état général, avec 83,500 km au compteur. Elle est vendue avec ses dernières factures d'entretien (2011/2012), ses papiers de cession et une carte grise française.
€25,000 - 35,000

The latter would prove a supremely capable rally car, winning the World Rally Championship in 1987 and 1988, yet in road trim remained a thoroughly practical family hatchback.

Performance was boosted further by the introduction of a 16-valve cylinder head for the 2.0-litre four-cylinder engine in 1989, maximum power increasing to 200bhp and top speed to 220km/h.

Homologated to maintain the works team's competitive edge, the first Evoluzione models were manufactured towards the end of 1991, incorporating wider track, appropriately altered bodywork and a re-mapped engine producing 210bhp among many other improvements.

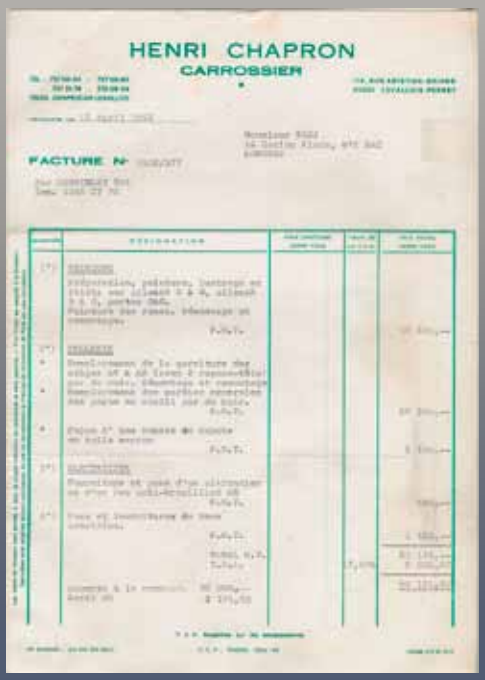
Finished in red with beige Alcantara interior, this unmodified example of Lancia's 'cult classic' is described as in generally good condition, currently displaying a total of 83,500 kilometres (approximately 52,000 miles) on the odometer. The car is offered with recent service invoices (2011/2012), 'cession' document and French Carte Grise.

593

Personalisée par Henri Chapron

Peugeot 504 2 litres cabriolet 1982 Carrosserie Pininfarina

Châssis n° VF3504B12C3699505


HENRI CHAPRON
CARROSSIER

FACTURE N°

Ce cabriolet Peugeot 504 unique fut d'abord la propriété de Hugh Ross, un diplomate britannique vivant à Monaco, qui demanda au célèbre carrossier parisien de le transformer selon ses désirs. Il y a un dossier complet de courriers et de factures de l'usine Peugeot, du distributeur Sodexa et d'Henri Chapron indiquant que M. Ross paya 62,595 F pour la voiture auxquels s'ajoutèrent 60,181 F supplémentaires pour les interventions de Chapron !

Chapron donna sa peinture bicolore à la voiture, ajoutant du brun au noir original, qui se retrouve aussi sur les roues. Les sièges et les panneaux latéraux intérieurs ont été habillés de cuir brun assorti et un couvre-tonneau a été réalisé dans le même matériau, ainsi que la capote originale. Remplacé en 1990, la capote est "comme neuve". Une reproduction de 2 cm de haut du blason familial de la famille Ross, peinte à la main, orne les deux portes. Un plafonnier a été incorporé dans le rétroviseur et la voiture possède également un hardtop spécial, réalisé à la demande de son précédent propriétaire, Marc de Coninck, équipé d'un chauffage de vitre arrière et de lumières intérieures. Les phares additionnels sont d'origine Peugeot et ont été ajoutés par le concessionnaire de Nice.

Le vendeur a acheté la voiture en 1992 et l'a immatriculée en Hollande en 1993 où elle a depuis été peu utilisée. Elle n'a jamais été restaurée et reste dans un état d'origine exceptionnel, malgré quelques dommages mineurs à l'aile avant droite et au pare-chocs arrière, infligés par M. Ross vieillissant. Une "one off" unique, cette voiture très particulière est vendue avec l'historique raconté ci-dessus, de nombreuses factures d'entretien, copies des cartes grises monégasques et françaises et papiers d'immatriculation hollandais.
€40,000 - 60,000

This unique Peugeot 504 Cabriolet was first owned by Mr Hugh Ross, a British diplomat living in Monaco, who commissioned the celebrated Parisian coachbuilder, Henri Chapron, to refashion it to his personal specification. There is a large history file containing correspondence and invoices from the Peugeot factory, distributors Sodexa and Henri Chapron showing that Mr Ross paid FF62,595 for the car, to which Chapron's enhancements added a further FF60,181!

Chapron gave the car special two-tone colour scheme, adding brown to the original black, which is repeated on the wheels. The seats and interior side panels were trimmed in matching brown leather and a tonneau cover made in the same material as the original hood. Replaced in 1990, the hood remains in 'like new' condition. A 2cm-high, hand-painted reproduction of the Ross family's coat of arms was applied to both doors. A ceiling light was fitted at the rear-view mirror, and the car also features a special hardtop made by previous owner Marc de Coninck, equipped with a heated rear window and interior lights. The additional driving lights are original Peugeot, fitted by the company's agent in Nice.

The current vendor bought the Peugeot in October 1992 and registered the car in Holland in 1993, since when it has seen little use. It has never been restored and remains in highly original condition, including some minor damage to the right front wing and rear bumper, inflicted by the elderly Mr Ross. A unique 'one off', this very special car comes with the aforementioned history, numerous maintenance invoices, copies of Monegasque and French Cartes Grises, and Netherlands registration papers.

594

Ex-Coupe d'or des Dolomites

Alfa Romeo Sprint 1e série berlinette 1952 Carrosserie Touring

Châssis n° 1900 C 01035
Moteur n° 00096

La première nouveauté Alfa Romeo de l'après-guerre arriva en 1952. Conçue par Orazio Satta Puliga et destinée à être produite en série, la 1900 était la première Alfa Romeo monocoque et - selon la tradition sportive d'Alfa Romeo - recevait un moteur à double arbre à cames en tête. Ce moteur, un quatre cylindres de 1884 cm3, développait 90 ch, suffisants pour propulser la berline quatre portes à 150 km/h.

Bien qu'ayant l'apparence d'une humble berline familiale, la 1900 était dotée de qualités sportives qui allait bien au-delà de ce que l'on attendait de ce type de voiture, les propriétaires profitant d'une suspension avant triangulées indépendante avec ressorts hélicoïdaux et d'un essieu arrière rigide particulièrement bien positionné. Personne ne fut donc surpris de voir apparaître deux versions hautes performances qui tiraient parti de ces avantages.

Alfa Romeo's first all-new offering of the post-war period arrived in 1950. Designed by Dr Orazio Satta Puliga and intended for volume production, the 1900 was the first Alfa to employ unitary construction and - in keeping with the company's sporting heritage - was powered by a twin-overhead-camshaft engine. A four-cylinder unit, the latter displaced 1,884cc and produced 90bhp, an output sufficient to propel the four-door saloon to 93mph.

Although ostensibly a humble family conveyance, the 1900 was endowed with sporting credentials which extended beyond its type of power unit, owners enjoying the benefits of wishbone and coil spring independent front suspension and an exceptionally well located live rear axle. It should have surprised nobody therefore, when the 1900's potential was realised in the form of two high performance derivatives.

Lancée en 1951, la 1900 Sprint avait une carrosserie Pinin Farina (en version cabriolet) ou Touring (en version coupé), les deux étant équipés du moteur de 100 ch de la berline sportive 1900 TI. Dans un style qui allait faire école, la Sprint de Touring offrait l'habitabilité d'une familiale dans un coupé deux portes et sa calandre verticale en forme de cœur allait devenir la marque traditionnelle d'Alfa Romeo.

Modèle particulièrement remarquable de la premières série, cette 1900 Sprint berlinette fut engagée par son premier propriétaire, Giovanni Zalukar, à la 7e Coupe d'or des Dolomites en Italie. Zalukar finit la course de 303,8 km, qui comptait 4,129 m de dénivelé et plus de 156 km de course de côte, dans le très respectable temps de 3 heures 50 minutes et 47 secondes, derrière nul autre qu'Elio Zagato.

Portant le numéro de châssis 01035, la voiture affiche quelques particularité rares, comme un kit Abarth avec deux carburateurs Weber, une goulotte de remplissage extérieure, un réservoir de grande capacité et - probablement propre à cette seule voiture - deux ouïes latérales et un rideau devant le radiateur, commandé depuis l'habitacle en fonction de la température. La voiture est présentée dans un état largement d'origine et non restaurée, ayant passé la majeure partie des 40 dernières années dans la collection du précédent propriétaire sans être utilisée.

Vendue avec un Estratto Chronologico italien, cette fantastique Alfa Romeo devrait offrir à son nouveau propriétaire un exceptionnel plaisir de conduite et sera la bienvenue dans de nombreuses manifestations sportives historiques comme les Mille Miglia et la Coppa d'Italia.
€175,000 - 210,000

Launched in 1951, the 1900 Sprint featured bodywork by Pinin Farina (cabriolet) and Touring (coupé), both models utilising the 100bhp engine of the 1900TI sports saloon. An immensely influential design, Touring's Sprint offered family sized accommodation in a two-door sports coupé format and its heart-shaped vertical grille with flanking horizontal intakes would become an Alfa trademark.

A very special, 1st-Series 1900 Sprint Berlinetta, this car was campaigned by its first owner, Giovanni Zalukar, in the VII Coppa d'Oro delle Dolomiti in Italy. Zalukar finished the gruelling 303.8-kilometre race, which spanned some 4,129 metres of altitude and more than 156 kilometres of uphill racing, in a highly respectable 3 hours, 50 minutes and 47 seconds, finishing behind none other than Elio Zagato.

Chassis number '01035' has some very rare features including an original Abarth kit with two Weber carburettors, an external fuel filler cap, a large-capacity fuel tank and - probably unique to this car - two lateral air vents and a curtain in front of the radiator, which is operated from inside the car and can be lowered or raised depending on the temperature. The car is described as being in largely original, un-restored condition, having spent the best part of 40 years unused in the previous owner's private collection.

Offered with the Italian Estratto Chronologico, this fantastic Alfa Romeo should provide its new owner with exhilarating motoring and would be a competitive entrant in many of the prestigious 'Retro' long distance events such as the Mille Miglia and Coppa d'Italia.

595
Fiat-Abarth 750 Record Monza Bialbero coupé 1959 Carrosserie Zagato

Châssis n° 605956
Moteur n° 660059

Fabricant novateur au pedigree sportif inégalé, Abarth avait commencé en produisant des culasses et des échappements, puis des kits sportifs pour voitures de série - surtout des Fiat - avant de produire une série des prototypes sportifs aérodynamiques et des voitures en série limitée, dont beaucoup étaient carrossées par Zagato.

L'une des voitures de série les plus populaires de Carlo Abarth était basée sur la Fiat 600, le premier de ces jolis petits coupés à carrosserie Zagato - la 750 - ayant été dévoilé en 1956. Bien que la 750 ait été basé sur une voiture de série, le choix d'options, y compris la préparation du moteur, était tellement large qu'il est difficile de trouver deux voitures identiques. La plate-forme de la 600 était pratiquement inchangée en dehors des ressorts de suspension plus fermes et des freins avant à double mâchoire, mais encaissait remarquablement bien les performances nettement supérieures offertes par Abarth.

An innovative concern with a sporting pedigree second to none, Abarth branched out from producing induction and exhaust systems into selling performance kits for - mainly FIAT - production cars, later building a succession of aerodynamically stylish sports prototypes and limited-series production cars, many of which were produced in conjunction with Carrozzeria Zagato.

One of Carlo Abarth's most successful series of GT cars was based on the FIAT 600, the first of these handsome little Zagato-bodied coupés - the 750 - appearing in 1956. Although the 750 was production based the customer had such freedom of choice, including engine specification, that it is rare to find two identical cars. The 600 chassis was used with scant modification apart from changing spring rates and up-rating the front brakes to twin-leading-shoe operation, yet despite this apparent handicap coped remarkably well with the Abarth's greatly increased performance.

Celles-ci étaient obtenues en portant le 633 cm3 de la 600 à 747 cm3 par réalésage et augmentation de la course et en remplaçant pratiquement tous ses autres composants, ce qui avait pour effet de porter la puissance maximale de 23 ch à 4,000 tr/min à 44 ch à 6,000 tr/min. Quand elle fut essayée par le Magazine The Autocar, en 1958, l'Abarth Zagato 750 GT abattit le 400 m en 20 secondes et atteignit la vitesse maximale de 153 km/h, des performances incroyables pour une si petite cylindrée.

L'étape suivante du développement fut de doter la 750 d'une culasse Abarth à double arbre à cames en tête qui permettait de tirer 47 ch du petit moteur, les modèles qui en étaient équipés recevant le nom de Bialbero (double arbre). Les petits bolides d'Abarth dominèrent rapidement leur classe en GT international. Aux États-Unis, dans les courses du SCCA, les Abarth 1,000 cm3 se retrouvaient face à des rivales de 3,8 de cylindrée et arrivaient encore à gagner!

Ce magnifique exemplaire de Fiat-Abarth de compétition a été restauré aux alentours de 2003 et a fait l'objet d'une réfection mécanique récente par le spécialiste de la voiture de compétition Luigi Moreschi. Rouge, intérieur bleu, la voiture se présente dans un bon état général et avec son libretto italien original.
€110,000 - 140,000

The latter was achieved by boring and stroking the 600's 633cc four-cylinder engine to 747cc and modifying or replacing just about every other component, the result being an increase in maximum power from 23bhp at 4,000rpm to 44bhp at 6,000 revs. Tested by The Autocar magazine in 1958, the Abarth Zagato 750 GT scorched through the standing quarter-mile in 20 seconds on its way to maximum speed of 95mph, outstanding figures for such a small-engined car.

The next stage of development saw the 750 equipped with an Abarth-designed double-overhead-camshaft cylinder head that helped liberate 47bhp from the tiny engine, models thus equipped being dubbed 'Bialbero' (Twin-cam). Abarth's diminutive coupés were soon dominating the small-capacity classes in international GT racing. Indeed, in North American SCCA events the 1.0-litre Abarth was obliged to compete against rivals displacing up to 3.8 litres and still proved capable of winning!

This beautiful example of FIAT-Abarth's ultimate 'baby' racer was restored circa 2003 and further benefits from a recent engine rebuild undertaken by competition car specialist Luigi Moreschi. Finished in red with blue interior, the car is described as in generally good condition and offered with original Italian libretto.

596
Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé 1962
Carrosserie Bertone

Châssis n° AR820392
Moteur n° 00387

Introduite en 1962, la gamme des 2600 Série 106 d'Alfa Romeo vint remplacer directement les voitures 2000 de la série 102 précédente. Le type du châssis et les styles de caisse de cette dernière furent repris non sans quelques révisions et amélioration, mais à la place de l'ancien moteur quatre cylindres 2 litres on trouvait un nouveau six-cylindres double arbre de 2 584 cm3 issu du si réussi Giulietta.

Une puissance maximale de 145 ch était revendiquée sur les Sprint Coupé et Spider, puissance suffisante pour les emmener à près de 200 km/h en cinquième. Environ 2,255 Spiders et 6,999 Coupés furent produits entre 1962 et 1966 et de nos jours, ces modèles rares et encore sous-cotés sont de plus en plus recherchés par les collectionneurs avisés.

Vendue neuve au Danemark, cette 2600 Sprint n'a eu que cinq propriétaires en tout. Conservée et inutilisée de 1970 à 1990 environ, elle n'a que 81,000 km au compteur. Le dernier propriétaire, Ole Emil Rüsager, a été le rédacteur en chef du magazine du Danish Veteran Car Club pendant plus de 40 ans. Nous savons que la carrosserie a été restaurée et repeinte vers 1990/91 et que la voiture n'a parcouru qu'environ 2,000 km depuis la réfection du moteur. (Une facture de reconstruction du moteur et un album de photos de la restauration de la carrosserie figurent au dossier.) Proposée avec ses papiers danois, la voiture est décrite pas son vendeur comme étant en superbe état et accompagnée de son manuel et de son outillage.
€32,000 - 38,000

Introduced in 1962, Alfa Romeo's 106-Series 2600 range was a direct replacement for the preceding 102-Series 2000 cars. The latter's chassis design and body styles were retained, with minor revisions and improvements, but in place of the old 2.0-litre, four-cylinder engine was a new, 2,584cc, twin-cam six descended from the immensely successful Giulietta.

A maximum output of 145bhp was claimed for this unit when installed in the Sprint Coupé and Spider, good enough for a top speed of around 125mph in 5th gear. Approximately 2,255 Spiders and 6,999 Sprint Coupés were produced between 1962 and 1966, and today these rare and under-appreciated models are becoming increasingly sought after by discerning collectors.

Delivered new to Denmark, this 2600 Sprint has had only five owners from new. Stored unused from approximately 1970 to 1990, it displays a total of only 81,000 kilometres on the odometer. The last owner, Ole Emil Riisager, was the editor of the Danish Veteran Car Club's magazine for owner 40 years. We are advised that the body was restored and repainted circa 1990/91 and that only 2,000-or-so kilometres have been covered since the engine was rebuilt. (An invoice for the engine rebuild and a photographic record of the body restoration are on file). Offered with Danish registration papers, the car is described by the vendor as in wonderful condition and comes complete with handbook and tool kit.

597
Mercedes-Benz 220 Cabriolet A 1955

Châssis n° 4500485

Introduite au Salon de Francfort d'avril 1951, la 220 était en réalité une cousine à six cylindres de la 170 S à quatre cylindres dont elle reprenait le châssis de 2,845 mm d'empattement et les quatre roues indépendantes. Mais malgré sa similitude avec la 170 S, la 220 se caractérisait par son style modernisé avec des projecteurs intégrés dans les ailes.

Avec 80 ch délivrés par un moteur à arbre à cames en tête, la berline 220 était capable de rouler à 140 km/h – comme le Cabriolet B – tandis que le Cabriolet A atteignait 145. Dans la meilleure tradition Mercedes, ces deux luxueux modèles décapotables bénéficiaient d'un équipement exceptionnel. Le total cumulé des cabriolets A et B produits ne s'éleva qu'à 2,360 unités en cinq ans et de nos jours, ces voitures sont aussi rares que recherchées.

Ce Cabriolet A exclusif, produit en quantité limitée, n'a eu que deux propriétaires depuis sa restauration en 2006, la carrosserie ayant été totalement restaurée en Pologne et la mécanique en Allemagne. Présentée dans un état exceptionnellement bon, la voiture est accompagnée de son lot de bord et offerte avec des instructions pour la mise en marche, un contrôle technique (valable jusqu'en 2014) et ses documents d'immatriculation en Allemagne.
€90,000 - 130,000

Introduced at the Frankfurt Auto Show in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin to the four-cylinder 170S and was built on the same 2,845mm wheelbase, independently suspended chassis. Although closely based on the 170S, the 220 featured more modern styling featuring headlamps integrated into the wings.

With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre, overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h (87mph) - as was the Cabriolet B - with 145km/h (90mph) attainable by the drop-head coupé-style Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these luxurious convertible models were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models are both rare and highly sought after.

This exclusive, limited edition Cabriolet A has had only two owners since restoration in 2006, the bodywork having being restored in Poland and the mechanicals rebuilt in Germany. Presented in commensurately good condition, the car comes complete with tool kit and is offered with starting instructions, technical inspection (valid until 2014) and German registration papers.

598

Environ 81,100 km au compteur

Mercedes-Benz 220S Coupé 1957

Châssis n° 7511652

La 220 S débuta en même temps que les 190 et 219 au Salon de Francfort en 1956. Comme la 180 contemporaine, le nouveau trio était de construction monocoque, avec suspension indépendante aux quatre roues et freins à tambour. Animée par une version améliorée (100 ch) du six cylindres à arbres à cames en tête de 2,195 cm3 de la 219, la 220 S accrochait un bon 160 km/h. Un empattement plus court avait été choisi pour le cabriolet qui fut dévoilé en mai 1956, de même que pour le coupé présenté l'année suivante, quand la transmission semi-automatique Hydrak fut proposée en option.

En dehors d'une puissance portée à 106 ch en 1957, la 220 S connut peu d'évolutions au cours de sa carrière relativement courte, la production cessant en octobre 1959. Vendue 21,500 DM, la 220 S était l'un des plus chers et des plus rares modèles de la gamme Mercedes-Benz.

Along with the 190 and 219, the 220S saloon debuted at the 1956 Frankfurt Auto Show. Like the contemporary 180, the new trio featured unitary construction bodyshells, independent suspension all round and drum brakes. Powered by an up-rated (100bhp) version of the 219's 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine, the 220S was good for a top speed of around 100mph.

A shorter wheelbase was adopted for the Cabriolet model that appeared in May 1956, and also for the Coupe introduced the following year when the Hydrak semi-automatic transmission also become available as an option.

Apart from a power increase to 106bhp in 1957, the 220S changed little in the course of its comparatively short life, production ceasing in October 1959. Priced at DM21,500, the 220S was one of the most expensive, and exclusive, models in the Mercedes-Benz range.

Seulement 1,251 coupés furent produits entre 1956 et 1959 comparés aux 2,178 cabriolets. Ce coupé 220 S fut conduit et entretenu avec soin par son premier propriétaire dont la veuve continua à l'utiliser après son décès. À eux deux, ils parcoururent environ 75,000 km. Après la mort de sa femme en 2001, la voiture fut stockée chez Mercedes-Benz en attendant que son devenir soit décidé.

Louis Pint, un employé de Mercedes-Benz de longue date, avait pris soin de la voiture et put l'acquérir une fois que les longues procédures d'héritage eurent pris fin. En juin 2005, la voiture fut exposée dans les locaux du Mercedes-Benz Club au centre de Bruxelles. C'est là que le propriétaire actuel tomba amoureux de ce coupé 220 S, dont on pense que seulement 14 exemplaires sont en bon état de marche aujourd'hui, et l'acheta à Louis Pint.

Depuis son acquisition, la voiture a été utilisée avec modération et affiche un total d'environ 81,100 km au compteur. Entretenu une fois par an par un ancien mécanicien à la retraite de Mercedes-Benz, la voiture est présentée en très bon état, mécanique et carrosserie, et ne nécessitera que quelques petites retouches pour être à nouveau en parfait état de présentation.

Avec peu de propriétaires et un usage modéré, cette rare 220 S coupé représente une bonne occasion pour le collectionneur avisé de posséder l'une de ces élégantes Mercedes-Benz de l'époque classique, produites en petite série. La voiture est vendue avec son contrôle technique et une carte grise belge.
€35,000 - 55,000

Only 1,251 220S coupés were made between 1956 and 1959 compared with 2,178 cabriolets. This 220S coupé was driven and cared for over many years by its proud first owner, whose widow continued to use the car after his death. Together they drove the car approximately 75,000 kilometres (46,500 miles). After the owner's wife's death in 2001, the car was stored by Mercedes-Benz while its fate was decided.

Louis Pint, a long-time Mercedes-Benz employee, looked after the 220S and was able to purchase it once the lengthy legal proceedings concerning its inheritance had been concluded. In June 2005 the car was displayed at the premises of the Mercedes-Benz Club in the heart of Brussels. It was there that the current owner fell in love with this 220S coupé, of which only 14 are believed to exist in good order, and purchased it from Louis Pint.

Since acquisition the car has been used sparingly and currently displays a total of approximately 81,100 kilometres (50,400 miles) on the odometer. Serviced annually by a retired Mercedes-Benz mechanic, the car is described as in very good condition, both mechanically and bodily, and is said to need only a few minor improvements to bring it back in showroom condition.

With few owners and relatively little used, this rare 220S coupe represents a wonderful opportunity for the discerning collector to own one of these graceful, limited-edition Mercedes-Benz models of the classic era. The car is offered with technical inspection and Belgian Carte Grise.

599

Premier exemplaire produit des 59

Mercedes-Benz 600 landaulet 1965

Chassis n° 100.015-12-000237
Carrosserie n° 00001

"À une époque où faire étalage de sa richesse n'était pas un crime, la 600 était l'équivalent automobile de Monaco. C'est un chef d'œuvre d'ingénierie, très en avance sur la concurrence, qui donnait une nouvelle définition du mot opulence." *Classic & Sportscar* magazine.

'In an age when flaunting your wealth wasn't a crime, the 600 was the automotive equivalent of Monaco. It's a masterpiece of engineering, a quantum leap over its opposition, and redefines the word opulence.' - *Classic & Sportscar* magazine.

Au début des années 1960, il ne manquait qu'un modèle à la gamme en perpétuelle expansion de Mercedes-Benz, une berline de grand prestige, équivalente des Grosser Mercedes d'autrefois. L'espace fut comblé en 1963 avec la présentation de la toute nouvelle 600 au Salon international de Francfort.

Dernier cri de la technique automobile dans pratiquement tous les domaines, la nouveauté était dotée de tous les équipements imaginables. Elle offrait un V8 à arbre à cames en tête à injection de 6,3 litres – une première chez Mercedes – une suspension pneumatique avec réglage de l'amortissement, une transmission automatique à quatre rapports, des freins à disque aux quatre roues, une direction assistée, un verrouillage central et un système d'air conditionné séparé à l'avant et à l'arrière. Ses passagers, dorlotés, jouissaient des avantages de leur siège ajustable via un système hydraulique sophistiqué qui commandait également les vitres et assistait l'ouverture et la fermeture du coffre.

La version la plus populaire était la berline sur l'empattement de 3,20 m qui pouvait accueillir six passagers, tandis que la limousine sur l'empattement long Pullman – une géante dépassant les 6 mètres de long et adulée des chefs d'état, sans parler des papes – pouvait recevoir huit personnes. Malgré son poids non négligeable, la 600 affichait des performances respectables, atteignant les 100 km/h en moins de 10 secondes et dépassant les 200 km/h à fond.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600.

Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.

The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding 20' in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight, the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 60mph (97km/h) in a little under 10 seconds and exceeding 125mph (201km/h) flat out.

Parmi les propriétaires célèbres de la 600, on trouve Elvis Presley, John Lennon, George Harrison, Jack Nicholson, Coco Chanel, Hugh Hefner, Ron Wood, Aristote Onassis et Rowan Atkinson. La liste des dictateurs est tout aussi impressionnante avec Nicolae Ceausescu, la maréchal Tito, Fidel Castro, Pol Pot, Enver Hoxha, Idi Amin Dada, Saddam Hussein, Kim Il-sung et Kim Jong-il.

Cette impressionnante Mercedes-Benz 600 est la première d'une série limitée de 59 voitures construites avec une carrosserie landaulet par l'usine sur l'empattement long du châssis Pullman, dont 49 étaient avec conduite à gauche et 10 à conduite à droite. La voiture fut immatriculée le 13 mai 1965 et le bon de commande indique comme propriétaire le ' Fuhrpark Untertürkheim ' (parc des voitures de fonction d'Untertürkheim) qui louait les voitures au gouvernement d'Allemagne de l'Ouest pour les déplacements officiels. Aucune Mercedes-Benz 600 ne fut officiellement la propriété du gouvernement d'Allemagne de l'Ouest, elles appartenaient toutes à l'usine qui les fournissait pour les besoins officiels. L'un de ses landaulets royaux, probablement celui offert à la vente, fut utilisé lors de la visite officielle de SM la reine Elizabeth II en Allemagne de l'ouest en 1965. Le bon de commande décrit la couleur de l'intérieur comme ' cognac 1505 ' et note l'installation d'une main courante sur le rebord du toit auquel s'accrochaient les distingués passagers lorsqu'ils étaient debout à l'arrière.

Celebrity owners of the Mercedes-Benz 600 have included Elvis Presley, John Lennon, George Harrison, Jack Nicholson, Coco Chanel, Hugh Hefner, Ronnie Wood, Aristotle Onassis and Rowan Atkinson. The roll call of dictator owners is similarly impressive: Nicolae Ceausescu, Marshal Tito, Fidel Castro, Pol Pot, Enver Hoxha, Idi Amin, Saddam Hussein, Kim Il-sung and Kim Jong-il all being represented.

This impressive Mercedes-Benz 600 is the first of a limited run of 59 cars constructed with landaulet coachwork by the factory on the long-wheelbase Pullman chassis, 49 of which were left-hand drive, 10 right-hand drive. The car was first registered on 13th May 1965 and the copy of the original production order records the owner as 'Fuhrpark Untertürkheim' (motor pool Untertürkheim), which then loaned it to the West German government for official duties. (No Mercedes-Benz 600 was actually owned by the West German government, they were all owned by the factory and supplied for official use when needed). One of these regal landaulets, quite possibly that offered here, was used as transport for the historic state visit of HM Queen Elizabeth II to West Germany in 1965. The production order lists the colour of the interior leather as 'Cognac 1505' and records the installation of hand rails on the roof edge, which would be held by distinguished passengers while standing in the rear.

La voiture resta dans le parc des voitures de fonction d'Untertürkheim jusqu'en décembre 1971, quand elle fut livrée à Mercedes-Benz France, à Paris, avant d'être vendue à un chef d'état africain. Redécouverte au début des années 1970, elle fut rapatriée en Allemagne pour y être restaurée par un spécialiste des Mercedes-Benz 600 réputé de Hambourg qui entreprit une reconstruction totale, sans restriction de budget, en utilisant des pièces détachés neuves d'origine. Un rapport d'un spécialiste du TüV atteste que la 600 est en excellent état général. La voiture est noire avec une capote (automatique) assortie et un intérieur en cuir cognac, et parmi les caractéristiques remarquables on note une séparation intérieure, des sièges en vis-à-vis à l'arrière et un bar réfrigéré. La voiture est vendue avec des papiers autrichiens.
€850,000 - 950,000

The car remained in the Stuttgart-Untertürkheim motor pool until December 1971 when factory records show that it was delivered to Mercedes-Benz France in Paris, from where it was sold to an African head of state. Rediscovered in the early 1990s, it was brought back to Germany to be restored by a well-known Hamburg-based Mercedes-Benz 600 specialist, who undertook a comprehensive, no-expense-spared rebuild using new-old-stock parts. A specialist report by the German TüV testifies to the 600's generally very good condition. The car is finished in black with matching landaulet hood (power operated) and cognac leather interior, while noteworthy features include an internal division, vis-à-vis seating in the rear and a refrigerated drinks cabinet. The vehicle is offered with Austrian registration documents.

600
Alfa Romeo 1900 Monoposto 'Satta' Special 1955

Châssis n° AR 1900 13140
Moteur n° AR 1900 14150

L'unique Alfa Romeo ' spéciale ' offerte ici a été inspirée par les travaux du Dr Orazio Satta Puliga, responsable de la conception du type ' 1900 ' et de l'ultime développement de l'Alfetta Grand Prix de F1. L'élaboration a commencé alors que le vendeur vivait en Nouvelle-Zélande, la base de cette monoplace étant une berline Alfa Romeo 1900 Super (châssis n° 13140) ayant appartenu auparavant à Betty Roycroft, épouse du pilote connu localement Ron Roycroft.

The unique Alfa Romeo 'special' offered here was inspired by the work of Dr Orazio Satta Puliga, the man responsible for designing the '1900' model and also for the final development of the Alfetta Grand Prix racer. Work commenced while the vendor was living in New Zealand, the basis for the monoposto being an Alfa Romeo 1900 Super saloon (chassis number '13140') that previously belonged to Betty Roycroft, wife of well-known local racing driver, Ron Roycroft.

Excepté le châssis tubulaire en acier, la suspension arrière De Dion et la carrosserie, tous les principaux composants mécaniques de la Satta Spéciale proviennent de la même voiture datant de 1955 ou avant.

Toutes les opérations ont été réalisées avec une qualité mécanique maximale sans considération de coût afin de produire une voiture comparable à une voiture de course d'usine qui, sans être une copie des monoplaces 158/159 Alfetta gagnantes du Championnat du Monde, reste le plus possible dans l'esprit de ces voitures légendaires.
La plupart des travaux ont été réalisés en Nouvelle-Zélande avant l'arrivée de la voiture au Royaume-Uni où elle a été terminée en 2012 avec l'aide de Keith Poynting. Peter Bruin a construit la structure du châssis et la suspension arrière De Dion en 2002 en menant à bien ce travail en 12 semaines seulement, tandis que la carrosserie en aluminium était fabriquée par le regretté Fred Grosley qui avait travaillé chez Vickers dans les années 1930. Après la guerre, Fred a travaillé pour Alta et HWM en fabriquant les carrosseries des monoplaces de Grand Prix. Les tâches de mécanique générale furent exécutées par George Darbyshire.

Graham Brayshaw, ingénieur expérimenté dans le domaine des voitures de compétition, a construit un moteur de 1 975 cm3 à partir de deux groupes 1900. La tubulure d'admission et les deux carburateurs Weber double corps de 45 qui proviennent d'une 1900 Superleggera sont munis de trompettes d'aspiration à écran de gaze métallique.

Apart from the tubular steel chassis frame, the De Dion rear suspension and the body, all the Satta Special's major mechanical components are from this same donor car, dating from 1955 or earlier.

All work has been done to a high standard of engineering with no expense spared to produce a car comparable with a factory-built racer, which although not a copy of the World Championship-winning Alfetta 158/159 is very much in the spirit of those legendary models. Most of the work had been completed in New Zealand before the Alfa was brought to the UK, where it was finished in 2012 with assistance from Keith Poynting. Peter Bruin built the chassis frame and De Dion rear suspension in 2002, completing the task in only 12 weeks, while the aluminium bodywork was constructed by the late Fred Gosley, who worked at Vickers Brooklands during the 1930s. Post-war, Fred worked for both Alta and HWM, constructing bodywork for monoposto racing cars. General mechanical work was carried out by George Darbyshire.

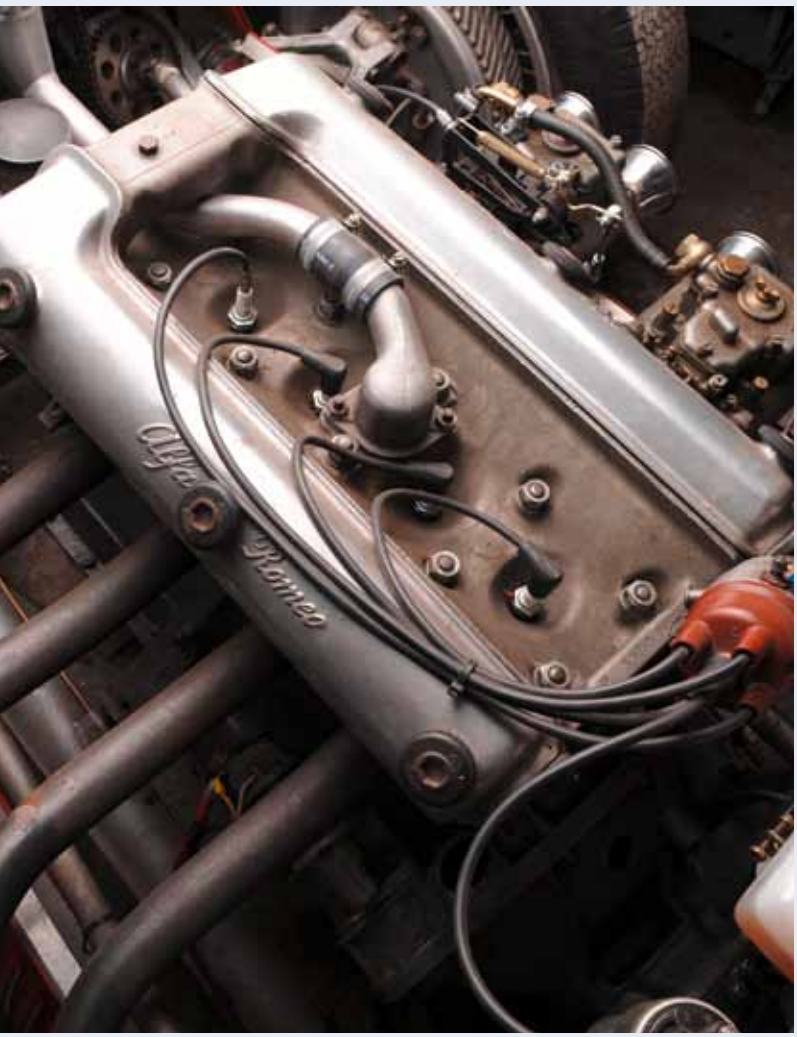
Graham Brayshaw, an experienced racing car engineer, built one 1,975cc engine from two 1900 units. The inlet manifold and two twin-choke Weber 45 carburettors are from a 1900 Superleggera and have air trumpets with gauzes.

Conçu et construit par un ingénieur ' course ', le système d'échappement à extracteur type compétition comporte un collecteur pour les cylindres 1 et 4 et un autre pour les cylindres 2 et 3 qui débouchent dans un unique pot de détente recouvert d'un écran anticalorique dessiné et perforé dans le style de l'époque. Les Weber ont été réglés par Jeremy Brewster sur un banc à rouleaux dynamométrique. Excepté les modifications ci-dessus, le moteur est aux spécifications standard.

Malgré leur provenance d'une berline 1900, la suspension avant et les tambours à ailettes en aluminium sont très convaincants sur cette ' spéciale ' monoplace style années 1950, ce qui n'est pas surprenant étant donné l'héritage d'Alfa en compétition. La suspension arrière De Dion était répandue sur les voitures de course dans les années 1950 et la satta comporte un différentiel alfa romeo à carter aluminium avec demi arbres découverts suspendu par un ressort à lames transversal permettant un réglage correct de la suspension en compétition. Un système identique est employé à l'avant. L'amortissement arrière est assuré par deux Houdaille neufs à bras, comme sur de nombreuses voitures des années 1950, tandis qu'une paire de Houdaille d'occasion équipe le train avant. Chaussées de pneus Dunlop Racing, les roues Borrani à jante aluminium sont montées sur des moyeux neufs d'époque.

Designed and built by a racing engineer, the competition extractor exhaust system features paired headers from cylinders one and four and cylinders two and three, which feed a single expansion chamber complete with period-style shaped and drilled cover. The Webers have been set up by Jeremy Brewster using a rolling-road dynamometer. Apart from the aforementioned modifications, the engine is to standard specification.

Although taken from a 1900 saloon, the front suspension and finned aluminium brake drums look entirely convincing on this 1950s-era monoposto 'special', which is perhaps not so surprising given Alfa Romeo's competition heritage. De Dion rear suspension was common on 1950s racing cars and the Satta's incorporates an aluminium-cased 1950s Alfa Romeo differential and open half-shafts. This is supported by an adjustable transverse leaf spring enabling the suspension to be set up correctly for competition. A similar arrangement is employed at the front. Damping at the rear is courtesy of a pair of new Houdaille lever-arm shock absorbers, as fitted to many 1950s racing cars, while a pair of second-hand Houdailles is fitted at the front. Shod with Dunlop Racing tyres, the alloy-rimmed Borrani wheels are mounted on new-old-stock splined hubs all round.



Le réservoir, neuf et adapté à la forme de la pointe arrière, est rempli par une ouverture munie d'un gros bouchon à ouverture rapide d'époque. La batterie est montée dans la pointe comme la pompe électrique SU neuve. Copié sur un original d'époque, le pare-brise course a été fabriqué à la main comme les ouïes du capot. Totalement refait à grands frais, le gros compte-tours monté sur la planche en aluminium est accompagné du manomètre de pression d'huile et du thermomètre d'eau Aric du type correct. Le volant compétition du type correct copié sur un original des années 1950 comprend un centre en aluminium et une jante faite de 32 pièces en noyer, tandis que le siège est correctement garni de velours côtelé brun. L'ensemble donne une voiture de course des années 1950 magnfiquement construite à partir de pièces d'époque correctes qui promet à son heureux propriétaire une expériende de pilotage hors normes.

Bien qu'elle ne soit pas immatriculée pour la route, la Satta Spéciale a passé le contrôle technique du MoT (certificat valable jusqu'au 26 avril 2013) et elle est reconnue par le registre Alfa Romeo 1900. Seront joint au lot un dossier historique complet contenant des photos détaillées des travaux réalisés et une liste de pièces de rechange utiles qui accompagnent la voiture. Dans le cadre d'un passionnant projet de développement supplémentaire, cette liste comprend un compresseur Mario Speluzzi qui équipait autrefois une monoplace Maserati 4CL/4CLT de la Scuderia Milano.
€160,000 - 180,000

There is a new aluminium fuel tank, which is shaped to fit inside the tail unit and is filled via a large, period, flip-top, racing filler cap. The battery is mounted in the tail, as is the new SU electric fuel pump. Copied from a period original, the racing windscreen was made by hand, as were the bonnet louvres. Fully rebuilt at great cost, the large tachometer is mounted on the aluminium dashboard alongside correct Aric oil pressure and water temperature gauges. The correct, racing-type steering wheel was copied from a 1950s original, consisting of an aluminium centre and 32-piece walnut rim, while the seat is authentically upholstered in brown corduroy. The end result is a beautifully constructed 1950s-style racing car, built using period-correct components, that promises some wonderful driving experiences for the fortunate new owner.

Although not registered for the road, the Satta Special is currently MoT'd (certificate expires 26.04.2013) and is recognised by the Alfa Romeo 1900 Register. Included in the sale is a complete history file containing detailed photographs of the work done and a list of useful spare parts that accompany the car. Affording an exciting prospect for further development, these include a Mario Speluzzi supercharger originally fitted to a Scuderia Milano Maserati 4CL/4CLT racing car.

601
Lotus Type 23 B 1,600 Sport Compétition 1962

Châssis n° 23-S-73

Petite voiture de sport destinée à la compétition, la Lotus 23 conçue par Colin Chapman débuta en 1962 en utilisant une version élargie du châssis de la Lotus 20 Formule Junior contemporaine. Le modèle avait été prévu initialement pour recevoir des moteurs jusqu'à 1 300 cm3, mais son succès fut tel qu'une version 23 B dotée d'un châssis renforcé fut introduite en vue d'utiliser le moteur Ford-Lotus Twin-Cam 1,5/1,6 litre. Plus de 130 voitures de tous types furent produites et, de nos jours, ces petites voitures polyvalentes rencontrent encore un succès considérable dans les épreuves historiques dans le monde entier.

A small-capacity sports-racer, the Colin Chapman-designed Lotus 23 debuted in 1962 using a widened version of the contemporary Type 20 Formula Junior chassis. The design had originally been intended for engines of up to 1,300cc but such was its popularity that a 23B version with stronger chassis was introduced to cater for the 1.5/1.6-litre Ford-Lotus Twin-Cam engine. Over 130 of all types were produced and today these versatile little cars are enormously popular in historic sports car racing worldwide.

Les débuts internationaux de la Lotus 23 relèvent de la légende. En mai 1962 au Nürburgring, Jim Clark sur une ' 23 ' officielle à moteur Coventry-Climax s'empara de la tête de la course sous la pluie devant une meute de Ferrari, Porsche et Aston Martin avant d'être contraint à l'abandon pour cause d'inhalation de gaz d'échappement. Les débuts au Mans en juin sont tout aussi mémorables. Deux voitures avaient été engagées – une 750 et une 1,000 cm3 – en vue de remporter l'Indice de Performance et l'Indice au rendement énergétique, trophées revenant généralement à des voitures françaises. Ces deux voitures furent refusées pour des motifs techniques discutables et Colin Chapman furieux jura de ne plus revenir au Mans.

Le châssis n° 23-S-73 est équipé d'un moteur Lotus-Ford Twin-Cam de 1,600 cm3 associé à une boîte Hewland à cinq rapports. La voiture a été restaurée en 2003-2004 (quelques factures disponibles) et n'a couvert que 400 km environ depuis la réfection du moteur et de la boîte. Éligible pour la plupart des épreuves historiques de prestige dont Le Mans Historique, cette Lotus 23 B potentiellement très compétitive est offerte avec ses papiers FIA HTP et son homologation ASI (n° 23423) valides.
€90,000 - 110,000

The Lotus 23's international debut is the stuff of legend. In May 1962 at the Nürburgring, Jim Clark in a works-entered, Coventry-Climax-engined '23' drove away from a field of much more powerful Ferraris, Porsches and Aston Martins in wet conditions, only to be forced into retirement on lap 12 having been overcome by exhaust fumes. Equally famous is its debut at Le Mans in June '62. Two were entered - a 750cc and 1,000cc - with the intention of challenging for the 'Index of Performance' and 'Index of Thermal Efficiency' awards, traditionally the preserve of French manufacturers. Controversially, both were disallowed on technical grounds, prompting a furious Chapman to vow that Lotus would never race at Le Mans again.

Chassis number '23-S-73' is fitted with a Lotus-Ford Twin-Cam engine of 1,600cc, which is attached to a Hewland five-speed gearbox. The car was restored in 2003/2004 (a few of the invoices are available) and has covered only some 400 kilometres since the engine and gearbox were rebuilt. Eligible for a wide variety of the most prestigious events, including the Le Mans Historique, this potentially most competitive Lotus 23B is offered with current FIA HTP papers and ASI Homologation (No. 23423).

602

Rare version volant à gauche

Rolls-Royce 40/50hp Phantom II 1929 Sedanca de Ville Carrosserie Fernandez et Cie

Châssis n° 24EX

Les livraisons de la Phantom II introduite en1929 pour succéder à la New Phantom (appelée a posteriori Phantom I) commencèrent au mois de septembre. Contrairement à sa devancière, qui avait hérité des éléments de châssis du type 40/50 précédent, la Silver Ghost, la Phantom II bénéficiait d'un châssis totalement nouveau inspiré par celui de la Rolls-Royce 20 HP plus petite. Construit sur deux empattements – 144 et 150 pouces – ce nouveau châssis surbaissé portant un radiateur très reculé permit aux carrossiers de traiter la voiture dans un langage moderne en créant des formes plus fluides que celles de modèles très hauts précédents.

Le moteur résultait aussi d'une profonde évolution. Les cotes et l'architecture générale de la PI – deux blocs de trois cylindres sous une culasse en aluminium commune aux deux blocs – furent reprises, mais les chambres de combustion avaient été redessinées et la culasse était désormais du type cross flow avec les tubulures d'admission et d'échappement opposées.

The Phantom II was introduced in 1929 as a successor to the New Phantom (retrospectively known as the Phantom I) with deliveries commencing in September of that year. Unlike its predecessor, which inherited its underpinnings from the preceding 40/50hp model, the Silver Ghost, the Phantom II employed an entirely new chassis laid out along the lines of that of the smaller 20hp Rolls-Royce. Built in two wheelbase lengths - 144" and 150" - this new low-slung frame, with its radiator set well back, enabled coachbuilders to body the car in the modern idiom, creating sleeker designs than the upright ones of the past.

The engine too had come in for extensive revision. The PI's cylinder dimensions and basic layout - two blocks of three cylinders, with an aluminium cylinder head common to both blocks - were retained, but the combustion chambers had been redesigned and the 'head was now of the cross-flow type, with inlet and exhaust manifolds on opposite sides.

Très apprécié par les meilleurs carrossiers, le châssis de la Phantom II servit de plate-forme à quelques-unes des plus extraordinaires réalisations de l'époque et cet exemplaire a reçu une carrosserie sedanca de ville (coupé chauffeur) signée Fernandez et Cie de Boulogne sur Seine (France). Dans son ouvrage qui fait autorité, ' Rolls-Royce – The Derby Phantoms ', Lawrence Dalton précise que le châssis expérimental ' 24EX ' fut achevé en juin 1929 et habillé d'une carrosserie de conduite intérieure par Barker et re-carrossé par Fernandez en 1931. La voiture figure page 268 avec la carrosserie Fernandez et des plaques minéralogiques françaises .

Les fiches de fabrication qui accompagnent la voiture précisent que ' 24EX ' a été construite à l'origine avec le volant à gauche et qu'après un accdent, elle fut reconstruite selon grosso modo les spécifications ' N2 ' par le Service des Réparations au milieu de 1931. La voiture fut expédiée en France depuis le Service des Réparations le 29 août 1931, chez Fernandez en France.

Acquis par le vendeur à la famille du premier propriétaire, nous avons noté que ' 24EX ' a été totalement restaurée entre 1981 et 1983 y compris la mécanique et l'électricité, et qu'elle n'a parcouru depuis cette restauration que 100 km, passant le reste du temps dans un garage chauffé et dépoussiéré. La voiture a été repeinte dans sa teinte d'origine en jaune avec ailes et toit noir et regarnie en cuir brun pour le compartiment avant et en drap gris pour le compartiment arrière. La séparation comporte une glace ouvrante et le compartiment arrière est équipé de deux strapontins repliables. Cette rare Phantom II construite à Derby à conduite à gauche est accompagnée de sa carte grise française.
€135,000 - 185,000

Highly favoured by prominent coachbuilders, the Phantom II chassis provided the platform for some of the truly outstanding designs of its day and this example carries sedanca de ville coachwork by Fernandez of Boulogne-sur-Seine, France. In his authoritative work, 'Rolls-Royce – The Derby Phantoms', Lawrence Dalton records that experimental chassis number '24EX' was completed in June 1929 with saloon coachwork by Barker and re-bodied by Fernandez in 1931; the car is pictured on page 268 carrying the Fernandez body and French registration plates. Accompanying copy chassis cards state that '24EX' was originally made in left-hand drive form and following an accident was rebuilt to broadly 'N2' specification in the Repair Department mid-1931. The car was despatched from the Repair Department on 29th August 1931, presumably to Fernandez in France.

We are advised that '24EX' was totally restored between 1981 and 1983, mechanicals and electrics included, and since completion has covered only 100 kilometres, spending the rest of the time in heated and dust-free garage storage. The car has been refinished in its original colour scheme of yellow with black wings and roof, and re-upholstered in black leather to the front compartment and grey cloth to the rear. There is a moveable glass division between the two compartments, the rear being equipped with two folding occasional seats. This rare, Derby-built, left-hand drive Phantom II is offered with French Carte Grise.

603 Ω
Rolls-Royce 20hp Tourer 1927

Châssis n° GAJ8
Moteur n° F8U

"Ce modèle avait été conçu pour répondre à la demande d'un modèle plus petit, moins cher, correspondant à la tendance du marché de l'après Première guerre mondiale pour des voitures moins volumineuses, destinées à un plus large marché. La fabrication avait été simplifiée - sans remettre en cause la qualité du travail." Edward Eves, Rolls-Royce, 75 Years of Motoring Excellence.

Les changements intervenus après la première guerre mondial avaient amené Rolls-Royce à revoir sa politique du modèle unique et un tout nouveau modèle 20 HP avait rejoint la 40/50 HP Silver Ghost en 1922. La "Twenty" montrait tout l'intérêt que portait Henry Royce aux tendances de l'industrie américaine de l'époque dans le recours à une construction unitaire, regroupant le moteur et la boîte dans le même carter, cette dernière innovant avec l'adoption d'une commande à bille centrale et un entraînement de l'essieu arrière de type Hotchkiss. Le moteur, le premier à soupapes en tête de Rolls-Royce, était un six cylindres de 3,127 cm3.

'This model was introduced to meet requests for a smaller, less expensive car in keeping with the trend after the First World War towards smaller cars for a wider market. Construction was simplified - but standards of workmanship were not compromised.' - Edward Eves, Rolls-Royce, 75 Years of Motoring Excellence.

Changing times after WWI eventually forced the abandonment of Rolls-Royce's 'one model' policy, an all-new 20hp car joining the existing 40/50hp Silver Ghost in 1922. The 'Twenty' reflected Henry Royce's interest in contemporary trends within the American automobile industry, incorporating unitary construction of engine and gearbox, the latter featuring the modern innovation of a central ball change, and 'Hotchkiss drive' rear axle. The engine, Rolls-Royce's first with overhead valves, was a six-cylinder unit displacing 3,127cc.

Photo credit: Johann Sauty

Aussi favorablement accueillie qu'ait été la Twenty, sa boîte à trois rapports à commande centrale n'était pas très appréciée, et quand les freins servo-assistés aux quatre roues furent adoptés en 1925, une commande à grille remplaça la trois vitesses originale.
L'apparition de la Twenty permettait à Rolls-Royce de fournir un marché de plus en plus important de propriétaires-conducteurs, capables d'apprécier les qualités techniques d'une Rolls-Royce, mais qui n'avait pas besoin d'une voiture aussi imposante que la 40/50 HP Ghost ou Phantom. La voiture était parfaitement adapté la conduite en ville mais pouvait aussi se montrer très à l'aise pour les voyages sur le continent, si besoin. En tout, 2,490 20 HP furent construites entre 1922 et 1929.

Les fiches constructeur et les registres de châssis attestent que GAJ8 reçut une carrosserie "open tourer" par Barker Co et que son premier propriétaire était un certain Edward Kenward de Preston House à Basingstoke dans le Hamsphire. Sa première immatriculation, OT 5457, est du Hampshire. Le registre des châssis montre deux autres propriétaires, le Dr J. W. Noyes de Liverpool (1932) et Hoffman Manufacturing Co de Belfast, en Irlande du Nord (1965), tandis que l'ancien registre sous forme de carnet de route donne deux autres propriétaires en Irlande du Nord, au milieu des années 1960. Vers le milieu des années 1980, la voiture fut achetée par le vendeur et restaurée, de nombreuses factures datant de cette période en attestent. On y trouve notamment une facture pour une nouvelle culasse complète, un radiateur neuf, six pistons neufs et de nombreuses autres pièces. La facture la plus récente (datée du 18 janvier 2001) concerne une révision complète du carburateur. Les autres documents incluent un Fahrzeugbrief allemand et une carte grise suisse.
€35,000 - 45,000

Favourably received as the Twenty was, its three-speed transmission's central gearchange was not well liked and when four-wheel, servo-assisted brakes were introduced in 1925, a four-speed gearbox with right-hand, gated change replaced the original three-speeder.

The Twenty's introduction enabled the company to cater for the increasingly important owner-driver market that appreciated the quality of Rolls-Royce engineering but did not need a car as large as a 40/50hp Ghost or Phantom.

The car proved eminently suited to town use yet could cope admirably with Continental touring when called upon. In total, 2,490 20hp models were built between 1922 and 1929.

Accompanying copy build sheets and chassis cards show that chassis number 'GAJ8' was completed with open tourer coachwork by Barker Co and first owned by one Edward Kenward of Preston House, Basingstoke, Hampshire. The car was first registered 'OT 5457' in Hampshire. The chassis cards list two further owners: Dr J W Noyes of Liverpool (1932) and Hoffman Manufacturing Co of Belfast, Northern Ireland (1965), while the old-style logbook on file lists another two in Northern Ireland in the mid-1960s. Around the mid-1980s the car was acquired by the current vendor and restored, there being numerous bills on file dating from this period. These include invoices for a complete new cylinder head, a new radiator, six new pistons and numerous other parts. The most recent invoice (dated 18th January 2001) relates to a carburettor overhaul. Additional accompanying documentation consists of an old German Fahrzeugbrief and current Swiss Carte Grise.

604
De Tomaso Mangusta Coupé 1972

Châssis n° 8MA998
Moteur n° CP 007

La voiture proposée ici est une version européenne de la Mangusta, équipée du V8 Ford 289 Hi-Po de 4,727 cm3 développant 306 ch. Quelques Mangusta, notamment celles vendues aux États-Unis, étaient équipées du 302ci (5 litres) de seulement 210 ch, offrant des performances nettement moins intéressantes. 8MA998 est une des dernières Mangusta, importée en Grèce par l'importateur officiel et immatriculée le 5 février 1972.

À l'origine bleu foncé avec un intérieur en cuir noir, la voiture avait parcouru 18,500 km quand elle fut vendue en 1984 à un nouveau propriétaire qui la conserva jusqu'en 1997.

The car offered here is a European version of the Mangusta fitted with the Ford Hi-Po 289ci (4,727cc) V8 engine developing 306bhp. Some Mangustas, mostly sold in the USA, used the 302ci (5.0-litre) engine producing only 210bhp, so the difference in performance was considerable. '8MA998' is a late-series car brought to Greece by the official importer and first registered on 5th February 1972.

Originally finished in dark blue with black leather interior, the car had covered only 18,500 kilometres (11,500 miles) when it was sold in 1984 to a new owner who kept it until 1997.

La voiture changea à nouveau de mains en 1997 et atterrit chez un collectionneur qui possédait plusieurs des plus belles voitures dessinées par Giorgetto Giugiaro, le styliste de la Mangusta lorsqu'il était à la carrozzeria Ghia. La voiture a été confiée à un spécialiste de la restauration intégrale, qui a changé sa couleur d'origine pour un rouge, tout en conservant le cuir noir de l'intérieur, décrit comme étant en excellent état.

En 2004, la voiture changea à nouveau de mains pour entrer dans la collection de M. Marios Stafylopatis où elle rejoignit une Miura SV, une Ferrari Daytona Spyder et d'autres supercars italiennes des années 1970 tout aussi légendaires.

Connu pour sa passion de la vitesse, M. Stafylopatis a fait préparer le moteur aux spécifications de celle de son ami propriétaire d'une autre Mangusta, Laurent Bouzoulouk. Toutes les pièces ont été fournies par Summit Racing Equipment aux États-Unis et les transformations ont été réalisés par le mécanicien maison qui s'occupe des 45 voitures de la collection. On nous affirme que le résultat donne une voiture mécaniquement excellente, avec une belle patine remontant à sa restauration de 1997 et ayant parcouru moins de 2,000 km depuis.

La Mangusta appartient au vendeur depuis 2008. Elle a parcouru moins de 400 km depuis et a connu un entretien régulier, avec une révision des freins et une révision générale. Cocktail de puissance américaine et de beauté italienne, cette magnifique Mangusta est vendue avec un historique et des factures d'entretien ainsi qu'une copie du manuel d'entretien d'époque comprenant la liste des pièces détachées.
€110,000 - 130,000

In 1997 the Mangusta changed ownership again, passing to an enthusiast who owned a car collection that included some of the most desirable creations of Giorgetto Giugiaro, the Mangusta's stylist while at Carrozzeria Bertone. The car was treated to a professional 'last nut and bold' restoration, during which the exterior colour was changed to red while retaining the original black leather interior, which is described as in excellent condition.

In 2004 the car changed hands again, entering the private collection of Mr Marios Stafylopatis where it joined a Lamborghini Miura SV, a Ferrari Daytona Spyder and many other legendary Italian supercars of the 1970s.

Mr Stafylopatis, well known for his passion for speed, upgraded the engine specifications in line with those developed by fellow Mangusta owner Laurent Bouzoulouk. All the parts were supplied from the USA by Summit Racing Equipment and the work was carried out in-house by the Italian engineer who looks after the collection of more than 45 cars. We are advised that the result is a mechanically excellent car, retaining a beautiful patina from its 1997 restoration, which has covered fewer than 2,000 kilometres (1,200 miles) since.

The Mangusta has been in the current vendor's possession since 2008. Less than 400 kilometres (250 miles) have been covered since then and the car has benefited from routine maintenance including overhauling the brakes and a full service. An alluring combination of American muscle power and Italian grace, this beautiful Mangusta is offered with significant service history and invoices together with a copy of the original Mangusta handbook and parts list.

605

Exposée à Pebble Beach

Trident Clipper Coupé 1967

Châssis n° H3/271/676GT
Moteur n° 1339 H16KC

La Trident Clipper fit ses débuts sous la forme d'un exercice de style de Trevor Fiore pour TVR au Salon de Genève en 1965. Quand le constructeur de sportives de Blackpool traversa l'une de ses nombreuses crises financières, le projet Clipper fut vendu à Bill Last, l'un des concessionnaires de la marque. Les premières Clipper utilisaient le châssis de la TVR Grantura, avant que Last ne passe au châssis de l'Austin-Healey 3000 puis à celui de la Triumph TR6 pour les évolutions Venturer et Tycoon. La Clipper à carrosserie en fibre de verre utilisait des V8 Ford, bien que deux exemplaires tardifs aient reçu des moteurs Chrysler. On estime que Trident construisit à peu près 225 voitures de tous types entre 1967 et 1978.

La Clipper à conduite à gauche vendue ici est l'une des dix équipées du V8 Ford 289 Hi-Po de 4,727 cm3 dont les 271 ch permettent à la voiture de réaliser le 0 à 100 km/h en moins de 5 secondes, d'abattre le 400 m en en 14, 3 secondes et d'atteindre les 233 km/h. C'est la sixième Clipper construite et elle a été vendue neuve par International Motors à Austin, Texas.

En 1988, la voiture fut redécouverte et restaurée avec soin par Peter Fino, dans un état "mieux que neuf". Elle fut exposée à Pebble Beach en 1996 et apparut dans Automobile Quarterly, en couverture d'un numéro de 1999. Rosso Chiaro avec intérieur en cuir noir Connolly, cette petite anglo-américaine peu connue est vendue avec ses papiers d'immatriculation anglaise V5.
€50,000 - 70,000

The Trident Clipper started out as a Trevor Fiore styling exercise commissioned by TVR and exhibited at the Geneva Salon in 1965. When the Blackpool-based sports car maker went through one of its many financial crises the Clipper project was sold to Bill Last, one of its dealers. Early Clippers used the TVR Grantura chassis before Last switched first to the Austin-Healey 3000 frame and then to that of the Triumph TR6 for the related Venturer and Tycoon models. Ford V8 engines were used for the glassfibre-bodied Clipper, though two late examples were completed with Chrysler units. It is estimated that Trident built approximately 225 cars of all models between 1967 and 1978.

The left-hand drive Clipper offered here is one of ten fitted with the 289ci (4,727cc) Ford Hi-Po V8 whose 271bhp output is sufficient to propel the car to 60mph in under 5 seconds, through the quarter-mile in 14.3 seconds and on to a top speed of 145mph (233km/h). It is the sixth Clipper built and was despatched new to International Motors in Austin, Texas.

In 1988 the car was rediscovered and painstakingly restored by Peter Fino to 'better than new' condition. It was shown a Pebble Beach in 1996 and featured in Automobile Quarterly, appearing on the front cover in 1999. Finished in Ferrari Rosso Chiaro with black Connolly hide interior, this little-known Anglo-American sports car is offered with UK V5 registration document.

606
Jaguar XK150 3.4-Litre Coupé 1957

Châssis n° S834942DN
Moteur n° V2368 8

Issu du développement de la XK 120, puis de la XK 140, la XK 150 reprenait le châssis de ses devancières, le moteur et la transmission, mais bénéficiait d'une carrosserie entièrement nouvelle offrant une meilleure habitabilité et une meilleure visibilité, grâce à un pare-brise d'une seule pièce.

A progressive development of the XK120 and XK140, the XK150 retained its predecessors' basic chassis, engine and transmission but benefited from an entirely new body providing increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece windscreen.

Le point le plus intéressant du modèle était ses freins à disque Dunlop qui offraient enfin un freinage à la hauteur de la fabuleuse vitesse de pointe de la XK. Présentée au printemps 1957, la XK 150 fut d'abord proposée seulement sous forme de coupé ou de cabriolet 2+2, la version découverte à deux places n'apparaissant que l'année suivante.

Avec ses 190 ch de puissance maximale, le moteur 3,4 litres était identique à celui de la XK 140 ce qui permettait de préserver le fabuleux niveau de performances.

Cet exemplaire à conduite à gauche avec boîte manuelle et overdrive fut livré à Jaguar Cars, à New York, dans sa livrée rouge carmin avec un intérieur en cuir couleur biscuit, sa livrée actuelle. On nous informe que la voiture n'a connu que deux propriétaires avant son acquisition par le vendeur en 1997.

Restaurée par Ben Kolvenbach de Beneden-Leeuwen au Pays-Bas, la voiture fut finie en 2009 et se présente en bon état. La documentation se compose de diverses factures de restauration, d'un certificat du Jaguar/Daimler Heritage Trust, de documents de taxes, d'un contrôle technique et de papiers d'immatriculation hollandais. La trousse à outils et le manuel d'entretien sont inclus dans la vente.
€40,000 - 50,000

The new model's main talking point though, was its Dunlop disc brakes that at last provided stopping power to match the XK's prodigious straight-line speed. Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead 2+2 coupé forms, the open two-seater version not appearing until the following year.

At 190bhp, the 3.4-litre engine's maximum power output was identical to that of the XK140 so the superlative level of performance was maintained.

This left-hand drive, manual/overdrive example was supplied new in January 1958 to Jaguar Cars, New York and delivered finished in Carmen Red with biscuit leather interior, its present colour scheme. We are advised that the XK had only two owners prior to its acquisition by the current vendor on 1997. Restored by Ben Kolvenbach of Beneden-Leeuwen in the Netherlands, the car was completed in 2009 and is described as in generally good condition.

Accompanying documentation consists of sundry restoration invoices, Jaguar/Daimler Heritage Trust Certificate, tax documents, technical inspection and Netherlands registration papers. The tool kit and owner's handbook are included in the sale.

607
FIAT 1100 'Spiagga' 1956

Châssis n° 295990

Plus généralement connues sous la forme de le Fiat 600 Jolly, qui a popularisé le concept dans les années 1960, les "resort special" ou voitures de plage trouvèrent leur public auprès des hôtels de luxe comme navette ou comme moyen de transport à terre une fois qu'on avait amarré son yacht dans l'un des ports de la côte d'azur ou de la Riviera italienne. Sans porte et munies de sièges en osier, elles ne trouvaient leur utilisation que comme véhicule de loisirs, confirmant le statut de leur propriétaire comme personnage pouvant s'offrir une voiture, "juste pour le plaisir". Paradoxalement, ces véhicules, que n'achetaient que des gens célèbres et fortunés, étaient invariablement construits sur base de voitures populaires.

Voiture particulièrement rare, dans le style de la Fiat Jolly, la voiture de plage de la carrozzeria Ghia, cette Fiat 1100 fut construite en 1959 par le carrossier sarde Farris, d'Alghero, sur la base d'une berline. Il semblerait que seulement deux de ces intéressantes voitures aient été construites par la carrozzeria Farris et qu'elles aient été utilisées par un hôtel sarde pour véhiculer ses clients. La transformation est parfaitement documentée dans le libretto original de la voiture sur lequel elle est homologuée comme une six places et où M. Farris apparaît comme son gardien, au moment de sa conversion. Une occasion unique d'acquérir ce substitut à la Fiat 500/600 Jolly, une voiture de plage construite en bien plus grand nombre.
€36,000 - 48,000

Most commonly embodied by the FIAT 600 Jolly that popularised the concept in the 1960s, the 'resort special' or 'beach car' found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels or for use ashore after one had moored 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'. Paradoxically, although such vehicles were bought only by the rich and famous they were invariably based on economy-class cars.

A very rare car indeed, in the style of the better known FIAT Jolly beach car by Carrozzeria Ghia, this FIAT 1100 was created from a saloon in 1959 by the Sardinian coachbuilder Farris of Alghero. It is believed that only two of these most interesting cars were made by Carrozzeria Farris, and that they were used by a Sardinian hotel to ferry its customers around. The transformation is correctly documented in the car's original Italian libretto, which homologated it as a six-seater, and Mr Farris was its registered keeper at the time of the conversion. An unrepeatable opportunity to acquire a more practical alternative to the far more numerous FIAT 500/600 Jolly beach cars.

608
Heinkel Kabine Micro Car 1957

Châssis n° 12493

Le plus surprenant des mystères concernant la Kabine Cruiser d'Ernest Heinkel tient au fait que son créateur ait pu produire un modèle aussi semblable à l'Isetta de BMW sans s'attirer d'ennuis.

Dévoilée en 1956, l'Heinkel est mue par un moteur monocylindre à quatre temps de 175 cm3 originellement destiné à un scooter. Bien que similaire à l'Isetta, elle est à la fois plus habitable et plus légère, offrant même deux places pour des enfants à l'arrière. Une transmission à quatre rapports donnait une bonne vivacité dans la circulation, tandis qu'un système de porte avant simplifié évitait les complication de la colonne de direction fragmentée de sa rivale. Des modèles plus puissants (204 et 198 cm3) furent proposés par la suite, ainsi que des versions à quatre roues, des cabriolets et des camionnettes. Après environs 6,000 exemplaires produits, la construction cessa en Allemagne en 1958, mais se poursuivit dans d'autres pays, notamment en Irlande, où environ 8,000 furent construites avant que les droits ne passent à Trojan au Royaume-Uni en 1961.

Cette charmante "voiture bulle", bleue avec intérieur en tissu beige, a fait l'objet d'une restauration complète dans son Allemagne natale vers 2005/2006 et se présente dans un état général excellent, confirmé par un court et récent essai sur route. La voiture est vendue avec son Kraftfahrzeugbrief allemand.
€17,000 - 23,000

Perhaps the biggest mystery concerning Ernest Heinkel's Kabine Cruiser is how its creator got away with producing a design outwardly so similar to BMW's Isetta.

Launched in 1956, the Heinkel used a 175cc, single-cylinder, four-stroke engine originally developed for a motor scooter and, while closely resembling the Isetta, was both lighter and roomier, even providing children's seats in the rear. A four-speed gearbox made the Heinkel nippy in traffic, while a simplified design of front-opening door avoided the complication of its rival's jointed steering column. Larger-engined (204cc and 198cc) models were offered later, as well as four-wheeled versions, convertibles and vans. After around 6,000 had been made, production was discontinued in Germany in 1958 but continued in other countries, Ireland included, where approximately 8,000 were built before the rights transferred to Trojan in the UK in 1961.

Finished in blue with beige cloth interior, this charming little 'bubble car' benefited from a comprehensive restoration in its native Germany circa 2005/2006 and is described as being in generally good condition, which was confirmed by a recent, albeit short, test drive. The car is offered with German Kraftfahrzeugbrief.

609
Lotus Elan S2 Coupé Compétition 1964

Châssis n° 26/3957

Introduite en 1962, l'Elan était dotée d'un châssis à poutre centrale simple, mais très rigide, et de suspensions indépendantes par triangles superposés comprenant des combinés Chapman modifiés – comme ceux mis au point sur les Lotus de Grand Prix – à l'arrière. La direction à crémaillère provenait de la Triumph Vitesse et les quatre freins Girling étaient à disque. Le moteur de l'Elan était un groupe Ford Cortina de 1,498 (puis 1,558) cm3 doté de la culasse double arbre Lotus et la boîte de vitesses comme le différentiel étaient d'origine Ford.

Introduite en novembre 1964, la S2 présentait de nombreuses modifications de détails de style et des freins plus efficaces. Comme on pouvait l'espérer étant donné ses origines et ses spécifications, l'Elan révéla des qualités de machine de course et profitant des nombreuses victoires obtenues par des voitures privées, Lotus introduisit sa propre version compétition – la 26 R – en 1964.

Ce cabriolet Elan S2 modifié pour la compétition - exemplaire à conduite à gauche –restauré en 2008 a été très bien entretenu. Préparée par le bien connu atelier Lotus de Marco Montanari à Reggio Emilia (Italie), l'Elan a remporté le Championnat d'Italie Historique en 2010 après une victoire de catégorie en 2009. La voiture présentée prête à courir avec un moteur délivrant environ 183 ch est accompagnée de ses documents FIA HTP.
€45,000 - 55,000

Introduced in 1962, the Elan featured a simple but effective steel backbone frame and all-independent wishbone suspension, which used a modified Chapman Strut -¬ as developed in Lotus Grand Prix cars - at the rear. Rack-and-pinion steering was sourced from the Triumph Vitesse, and there were Girling disc brakes all round. The Elan's engine was a highly modified 1,498cc (later 1,558cc) Ford Cortina unit incorporating Lotus's own twin-camshaft cylinder head, and both the gearbox and differential came likewise from Ford.

Introduced in November 1964, the S2 featured numerous detail styling changes and improved brakes. As one would expect, given its background and specification, the Elan proved to be a highly capable circuit racer, and capitalising on the numerous successes achieved by privately entered cars Lotus introduced their own version - the '26R' - in 1964.

A left-hand drive model, this competition-modified Elan S2 drophead coupé was restored in 2008 and has always been well maintained. Prepared by the well-known Lotus workshop of Marco Montanari in Reggio Emilia, Italy, the Elan won the Italian Historic Championship in 2010 following a class win in 2009. The car is described as ready to race, its engine producing some 183bhp, and comes with current FIA HTP documents.

610
Rolls-Royce Silver Ghost Cabriolet 1920
Carrosserie Barker & Co

Châssis n° 46PE
Moteur n° M184

Le registre des châssis montre que 46PE fut dotée neuve de sa carrosserie ouverte Barker. Voiture indienne à l'origine, livrée à un certain A. H. Mooser par le concessionnaire Rolls Royce de Bombay, la Ghost passa ensuite en Afrique du Sud où elle passa de nombreuses années chez un collectionneur qui a utilisé la voiture parcimonieusement et a procédé à une restauration mécanique complète. Pendant son séjour en Afrique du Sud, les ailes de la voiture ont été remplacé par les ailes du premier type qu'elle arbore aujourd'hui.

On nous signale que le moteur a été complètement refait et tourne dans un silence presque parfait, démarrant au quart de tour sans toucher au levier de retard même quand la voiture est restée à l'arrêt chaude pendant un moment. La puissance est, dit-on, bien au-dessus de la moyenne, la voiture montant les côtes en quatrième sans problème. Depuis son retour au Royaume-Uni, la Ghost a été complètement révisée et réglée par les meilleurs spécialistes de la marque, la Priory Vintage Car Co.

Chassis records show that '46PE' was fitted from new with Barker open touring coachwork. An Indian car originally supplied to one A H Mooser by Rolls Royce Bombay, the Ghost subsequently went to South Africa where it spent many years with a collector, who used the car sparingly and undertook a thorough restoration of the mechanicals. While in South Africa the wings were replaced with the early style seen on the car today.

We are advised that the engine has been completely rebuilt and runs in near silence, starting readily off the ignition retard lever even when the car has been stood hot for some time. Power is said to be far above average, accelerating the car up hills in top gear with ease. Since returning to the UK, the Ghost has been fully serviced and set up by marque specialists, The Priory Vintage Car Co.

46PE a été fraîchement repeinte aux plus hauts standards en bleu moyen avec des filet bordeaux tirés à la main, tandis que le châssis était complètement mis à nu, sablé et repeint en noir, pendant ce temps. Différents détails y compris le levier de vitesses, la grille de vitesses et les compas de capote ont été nickelés, tandis que le radiateur était démonté poli et refait pour assurer un refroidissement parfait du moteur sans surchauffe.

L'imposante carrosserie Barker (n° 2999) donne toute sa présence à la voiture sur la route et est décrite comme bien ajustée et sans bruits intempestifs, avec une structure bois en excellent état. Les roues ont été émaillées et un jeu de pneus à talons a été monté. Une clé de roue est livrée avec la voiture.

L'intérieur est garni de cuir noir en excellent état, est a donc été conservé, alors qu'à l'arrière une riche doublure de capote en velours fripé couleur Bourgogne rend l'habitacle très agréable à vivre. Des tapis Bourgogne complètent l'ensemble. La séparation intérieure vitrée se retire facilement.

La capote de mohair noir en deux parties, peut prendre trois positions, entièrement fermée à l'arrière avec les côtés du compartiment conducteur ouverts, entièrement ouverte à l'avant avec l'arrière fermé, et entièrement ouverte à l'arrière et à l'avant. Le compartiment arrière est muni d'écrans latéraux qui se mettent facilement en place et la voiture peut être utilisée sans séparation en configuration ouverte ou fermée. Le pare-brise en Z donne une allure très sportive lorsqu'il est replié.

Cette Ghost inhabituelle est censée être très agréable à conduire avec une direction légère et une boîte de vitesses facile, tout offrant un panorama sur la campagne environnante, la carrosserie torpédo offrant une alternative rafraîchissante aux plus communes carrosseries Londres-Édimbourg ou Roi des Belges. La voiture est vendue avec diverses factures, son MoT de mars 2013 et une immatriculation britannique V5C pour la plaque BF 6009.
€250,000 - 300,000

'46PE' is freshly repainted to a high standard in mid-blue with hand applied Burgundy coach lines, while the chassis was completely stripped, blasted and painted in black at the same time. Various items including the gear lever, gear gate and pram irons have been re-nickelled, while the radiator has been removed, polished and re-cored so the engine runs cool with no overheating tendencies.

The imposing Barker body (number '2999') gives the car real presence on the road and is described as tight and rattle free, with timbers in excellent condition. The wheels have been stove enamelled and a set of five new beaded-edge tyres fitted. (A wheel spanner is supplied with the car).

The interior is upholstered in black leather in superb condition, so was retained in situ, while the rear features a rich, crushed Burgundy velvet hood lining making it a very pleasant place to sit. Burgundy carpets throughout complete the ensemble. The internal glass division is easily removable.

A new black mohair item fabricated in two parts, the hood can be deployed in three different configurations: fully closed to the rear with open sided covered driver's compartment; fully open to the front with closed rear; and fully open front and rear in touring mode. The rear compartment has side screens that fit easily into place, and the car may be used without division in both open and closed configurations. The Z-profile windshield gives a very sporting look when folded down.

This unusual Ghost is said to be a pleasure to drive: light on the steering and with easy gear changes and giving a commanding view of the passing countryside, while the semi-torpedo coachwork makes a refreshing change from the more common London-Edinburgh and Roi des Belges bodies. The car is offered with sundry bills, MoT to March 2013 and UK V5C registration document for the number 'BF 6009'.

611
Mercedes Benz 220SE Cabriolet 1965

Châssis n° 11102110076385

Ce superbe cabriolet 220 SE a séjourné de nombreuses années dans le sud de la France, échappant ainsi aux ravages des intempéries et a été maintenue - nous affirme-t-on - en excellent état d'usage. La voiture a commencé sa vie sous forme de coupé avant d'être transformée en cabriolet à l'usine, à la demande de son premier propriétaire en 1970.

Sa peinture bleu foncé est en excellent état ainsi que ses chromes, tandis que la capote en mohair noire est comme neuve et se manœuvre très facilement. L'intérieur en cuir crème montre quelques traces d'usure mais reste très présentable. Les inserts de bois de rose sont en bon état.

Affichant un kilométrage de seulement 63,000 km au compteur, la voiture est en principe en parfait état mécanique et très agréable à conduire. Le six cylindres est présenté comme puissant et souple, offrant de bonnes performances, et silencieux. Récupérée par le vendeur à Condom, dans le Gers, en France, la Mercedes a été conduite à Bilbao en traversant les Pyrénées, sans faillir, pour prendre le Ferry jusqu'en Angleterre. La voiture est vendue avec tous ses livrets d'époque, diverses factures d'entretien, un certificat de conformité et des papiers hollandais.
€48,000 - 55,000

This beautiful 220SE cabriolet resided for many years in the South of France, thus escaping the ravages of bad weather, and has been preserved - we are advised - in solid useable condition. The car started life as a fixed-head coupé but was converted to cabriolet configuration by the Mercedes-Benz factory in 1970 at the behest of the first owner.

It is finished in a dark blue, the paintwork being in beautiful condition, as is the brightwork, while the black mohair hood is like new and easily folds away.The interior is trimmed in cream leather that shows a little wear but generally is in very serviceable condition. The striped rosewood accents are likewise in very good order.

Currently displaying a total of only 63,000 kilometres on the odometer, the car is said to be in superb mechanical condition and a joy to drive. The six-cylinder engine is described as powerful and smooth, delivering excellent performance in complete silent. Collected by the vendor from Condom in the Gers region of France, the Mercedes was driven across the Pyrenees to Bilbao to catch the ferry to the UK, performing without fault. The car is offered with all of its original books, sundry maintenance invoices, certificate of conformity and Netherlands registration papers.

612
Austin Mini Cooper S 1275 compétition 1964

Châssis n° CA2S7487743

Pilotée par Pat Moss, Paddy Hopkirk et les "finlandais volants" Rauno Aaltonen et Timo Makinen, la Mini Cooper était devenue l'une des voitures de rallye les plus brillantes des années 1960, malgré sa petite taille et son apparente fragilité. Son expression ultime, la S de 1,275 cm3, avait remporté le rallye des Tulipe en 1964, lors de sa première sortie et était devenue le fer de lance de la marque à partir de 1965, remportant le Monte-Carlo, le circuit d'Irlande, de Genève, de Tchécoslovaquie, de Pologne, les 1000 lacs, Munich-Vienne-Budapest, et le RAC Rallye, une série d'exploits remarquables. Avec quatre victoires, Aaltoinen avait été sacré champion d'Europe.

1966 allait s'avérer aussi fructueux pour les Mini d'usine, avec des victoires dans sept épreuves du championnat européen. Seul ombre au tableau, la disqualification au rallye de Monte-Carlo pour des raisons bassement techniques, après avoir terminé aux trois premières places du rallye. La revanche arriva l'année suivante quand Aaltonen remporta le Monte-Carlo, l'une des six victoires en championnat remportées par la Mini au cours de la saison. Aujourd'hui encore, bénéficiant de plus de 40 années d'avance technologique, la Mini reste un choix populaire auprès des amateurs de rallye historique à tous les niveaux.

Équipée d'un moteur 1,275 S d'origine développant plus de 100 ch, cette Austin Mini Cooper S a été préparée pour la compétition en Belgique pour les épreuves VHS-VHRS et Maxi. Immatriculée pour la route, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges et son passeport FIA/RACB.
€24,000 - 32,000

Driven by Pat Moss, Paddy Hopkirk and 'Flying Finns' Rauno Aaltonen and Timo Makinen, the Mini Cooper developed into the most successful works rally car of the 1960s, belying its small size and apparent fragility. Its ultimate expression - the 1,275cc 'S' - had won first time out in the 1964 Tulip Rally and became the works' frontline car from 1965 onwards, winning the Monte Carlo, Circuit of Ireland, Geneva, Czech, Polish, 1,000 Lakes, Munich-Vienna-Budapest and RAC rallies outright, a quite outstanding achievement. With victories on four occasions, Aaltonen became European Champion.

1966 would prove equally successful for the works Minis, with victories in seven European Championship rallies; only the team's disqualification from the Monte on a trivial technicality after finishing 1, 2, 3 on the road spoiling what was otherwise an exemplary record. Revenge was gained the following year when Aaltonen won in Monte Carlo, one of six Championship victories secured by the works Minis that season. Today, benefiting from 40-plus years of technological advances, the Mini remains a popular choice among devotees of historic rallying at all levels.

Boasting an original 1,275cc 'S' engine producing 100bhp-plus, this Austin Mini Cooper 'S' has been competition prepared in Belgium for VHC-VHRS and Maxi 1000 events. Road registered, the car is offered with Belgian registration papers and FIA/RACB passports.

613
No Lot

614

Construite vers 1990

Kurtis-Kraft 500S Sports-Racer Continuation 1953

Châssis n° KK 500S 031
Moteur n° 01

Frank Kurtis est l'un des grands noms de l'histoire de la compétition automobile aux États-Unis. Ses voitures ont dominé les 500 Miles d'Indianapolis au début des années 1950, gagnant toutes les épreuves sauf une entre 1950 et 1956, et y figurèrent honorablement jusqu'à la fin de la décennie.

D'origine slovène, Frank Kurtis est né à Crested Butte dans le Colorado en 1908. Il travailla sur les midgets de l'écurie Don Lee Racing Team et, à la fin des années 1930, construisit sa propre midget qu'il baptisa Kurtis-Kraft. On estime qu'il construisit plus de 550 midgets et quelque 600 kits dans son usine de Glendale, en Californie, ainsi que des quarter-midgets, des voitures de sport, des voitures pour course d'accélération et des voitures de championnat (Indianapolis). Ces dernières recevaient l'omniprésent moteur Offenhauser, tandis que les midgets utilisaient une version plus petite du quatre cylindres "Offy".

Frank Kurtis was one of the biggest names in the history of US auto racing. His cars dominated the Indianapolis 500 race in the early 1950s, winning every year but one from 1950 to 1956, and continued to feature prominently until the end of the decade.

Of Slovenian extraction, Frank Kurtis was born in Crested Butte, Colorado in 1908. He later worked on the Don Lee Racing Team's midget cars and in the late 1930s built his own midget car chassis, calling it the 'Kurtis-Kraft'. Kurtis is credited with making an estimated 550-plus midget cars and some 600 kits at his Glendale, California factory, and he also built quarter-midgets, sports cars, sprint cars and championship (Indianapolis) cars. The latter were powered by the ubiquitous Offenhauser engine while the midgets used a smaller version of the classic four-cylinder 'Offy'.

En 1986, Kurtis fut le premier non-pilote inscrit au Hall of Fame du National Midget Auto Racing, qui présente l'association du châssis Kurtis au moteur Offenhauser comme "pratiquement imbattable pendant plus de 20 ans". Frank Kurtis mourut en 1987.

Seule une poignée de Kurtis-Kraft 500S ayant été construites à l'époque par l'usine, la demande dépassait largement l'offre ces derniers temps, un peu à la manière des Cobra. Heureusement pour les collectionneurs, Arlen Kurtis, le fils de Frank, est spécialisé dans la restauration des voitures originales créées par son père et a repris la fabrication d'une série de 'Continuation cars' dans ses ateliers de Bakersfield.

On pense que cette Kurtis-Kraft 500S Continuation a été construite vers 1990, sa première sortie ayant été effectuée par un certain Mr Ward pour la Carrera Panamericana de 1991. La voiture fut ensuite vendue à Joquille Limited de Shoreline Drive à Florence dans l'Orégon et fut achetée par son actuel propriétaire en 2004. Une nouvelle boîte de vitesses et un nouvel essieu arrière ont été montés en 2006/2008. Depuis son achat, la Kurtis-Kraft a couru le Grand Prix Historique de Tunis (2008, 2010 et 2012), la Coppa Monza Intereuropa (2011 et 2012) et la course de côte Bologna-San Luca, etc. Les meilleurs résultats de la voiture furent une 1e et une 3e places dans sa classe à Monza, une 2e place au classement général deux fois de suite à Tunis et une victoire de classe deux fois à Bologne. Présentée dans sa livrée de Monza en 2012, cette pure sportive américaine à moteur V8 est vendue avec ses anciens papiers et certificats américains, une immatriculation et des papiers autrichiens et ses papiers HTP en cours de la FIA.
€55,000 - 75,000

In 1986 Kurtis became the first non-driver inducted into the National Midget Auto Racing Hall of Fame, which describes the combination of a Kurtis-Kraft chassis and Offenhauser engine as 'virtually unbeatable for over 20 years.' Frank Kurtis died in 1987.

Only a relative handful of Kurtis-Kraft 500S sports cars was completed in period by the factory, leading to demand exceeding supply in more recent times, a situation not unlike that of the Shelby Cobra. Fortunately for collectors, Arlen Kurtis, Frank's son, specialises in the restoration of his father's original cars and has begun building a series of 'continuation' cars at his Bakersfield premises.

This Kurtis-Kraft 500S continuation car is believed to have been built circa 1990 as its first known competitive outing was in the 1991 Carrera Panamericana driven by a Mr Ward. The car was then sold to Joquille Limited of Shoreline Drive, Florence, Oregon and in 2004 was purchased by the current vendor. A new gearbox and rear axle were fitted in 2006/2008. Since acquisition, the Kurtis-Kraft has raced at the Grand Prix Historique de Tunis (2008, 2010 and 2012), Coppa Monza Intereuropa (2011 and 2012) and Bologna San Luca hill climb, etc. The car's best results are 1st and 3rd in class at Monza, 2nd overall twice at Tunis and 1st in class twice at Bologna. Presented in its Monza 2012 livery, this exciting, all-American, V8-engined sports-racer is offered with old US Certificate of Title, Austrian registration papers and current FIA HTP documents.

615
Daimler 4 Litre Sports berline 1939
Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° 47820
Moteur n° 88659

Probablement l'une des cinq seules survivantes, cette rare Daimler 4 Litre à carrosserie Vanden Plas fut d'abord immatriculée en juillet 1939 par le London County Council, à l'usage du Lord maire de Londres. Les fiches du Jaguar Daimler Vehicle Information font état de la livraison en châssis nu à l'époque, livré en octobre 1939 et peint en kaki, une couleur probablement dictée par l'approche des hostilités.

La Daimler a connu seulement quatre propriétaires au cours des dernières 46 années, dont un collectionneur bien connu de la marque. Repeinte après mise à nu de la carrosserie, il y a quatre ans, la carrosserie est en aluminium avec les ailes avant en acier et est réputée avoir des lignes d'ouvertures et une structure en bois parfaites, et les chromes sont dit-on excellents. La garniture de toit joliment patiné, le cuir et les boiseries sont dans leur état d'origine, seuls les tapis de sol ont été remplacés. On nous informe que tous les compteurs et les instruments fonctionnent parfaitement et que rien ne nécessite de réparation dans l'immédiat. La voiture est, de fait, aussi propre dessous que dessus.

Believed one of only five surviving, this very rare Vanden Plas-bodied Daimler 4-Litre was first registered in July 1939 with London County Council for use by The Lord Mayor of London. The accompanying Jaguar Daimler Vehicle Information Sheet states that the car was supplied at that time as a chassis and delivered in October 1939 finished in khaki, a colour scheme almost certainly determined by the ongoing hostilities.

The Daimler has had only four owners in the last 46 years, including a well-known collector of the marque. Bare metal re-sprayed around four years ago, the body is all aluminium with steel front wings and is said to have perfect shut lines and perfect wood framing, while the chrome is said to be excellent. The nicely patinated interior's headlining, leather and woodwork are totally original; only the carpets have been replaced. We are advised that all the dials and instruments work as they should and that nothing needs immediate attention. Indeed, the car is said to be as clean underneath as it is on top.

Le moteur tout aluminium a été complètement refait, y compris des pistons neufs, etc..., en 2009, la culasse a été enlevée et de nouvelles de bougies ont été installés. Le radiateur, le démarreur et la dynamo ont également été refaits. Une pompe à eau électrique a été discrètement montée sous le radiateur et une pompe à essence Facet empêche les trous d'alimentation, au cas où le moteur chaufferait dans les embouteillages. La suspension a été révisée, tout comme les freins (au début des années 2000), les joints de direction ont été remplacés, les roues en acier inoxydable poli ont été refaites et les pneus équipés de nouvelles chambres à air. Un échappement en inox a aussi été installé. La boîte présélective Wilson fonctionne en douceur, permettant à la voiture de démarrer sur n'importe quel rapport.

Cette jolie 4 Litre a participé à plusieurs rallye de la marque dans les 20 dernières années, et a gagné un prix important au Daimler Owners Club National Rally en 2003. Elle a aussi fait l'objet d'un article dans le journal 'Driving Member', décrivant la réfection du moteur, et est listée dans le 'Daimler Days Vol. 2'. Le vendeur a acheté la voiture chez Bonhams à la vente d'Oxford en mars 2011 (lot 212). Depuis son acquisition, elle a été nettoyée, l'embrayage réparé et elle a parcouru environ 1,600 km sans aucun problème. La documentation vendue avec la voiture comprend les fiches du Jaguar/Daimler Vehicle Information mentionnées plus haut, diverses factures de restauration, les papiers d'immatriculation V5 du Royaume-Uni (sous le numéro FYM 555) et un ancien carnet de bord remontant aux années 1950, 1960.

Avec son moteur 8 cylindres, son magnifique châssis et son élégante carrosserie Vanden Plas sans montant, cette Daimler 4 Litre affiche de bonnes performances routières et s'avère supérieure aux Bentley de l'époque, tout en étant encore plus exclusive.
€45,000 - 55,000

The all-aluminium engine was completely rebuilt in 2000, including new pistons, etc, and in 2009 the cylinder head was removed and all new core plugs fitted. The radiator, starting motor and dynamo have been rebuilt also. An electric water pump is fitted discreetly below the radiator and there is a Facet fuel pump to prevent fuel starvation should the engine get hot in heavy traffic. The suspension has been overhauled, likewise the brakes (in the early 2000s), the steering joints replaced, the polished stainless steel wheels completely rebuilt and the tyres fitted with new tubes. A stainless steel exhaust has been fitted also. The Wilson pre-selector gearbox functions smoothly, enabling the car to pull away in any gear.

This fine 4-Litre has attended several marque rallies over the past 20 years and in 2003 won a major award at The Daimler Owners Club National Rally. It has also been the subject of a feature in the journal 'Driving Member' describing the engine rebuild, and is listed in 'Daimler Days Vol. 2'. The current vendor purchased the car at Bonhams' Oxford sale in March 2011 (Lot 212). Since acquisition it has been tidied, the clutch fixed, and driven for approximately 1,000 miles without any problems. Accompanying documentation includes the aforementioned Jaguar/Daimler Vehicle Information Sheet, sundry restoration invoices, UK V5 registration document (for the number 'FYM 555') and an old style continuation logbook dating from the 1950s/1960s.

With its eight-cylinder engine, superb chassis and stylish pillar-less coachwork by Vanden Plas, this Daimler 4-Litre is a fine performer and arguably superior to the Bentleys of its era while being even more exclusive.

616
Rolls-Royce Phantom II 40/50 CV coupé de ville 1932 Carrosserie Fernandez et Darrin

Châssis n° 66JS
Moteur n° BJ85

Généralement considérée comme le chef-d'œuvre d'avant-guerre de Rolls-Royce, la Phantom II faisait suite à une distinguée lignée de voitures à moteur 6 cylindres en ligne emmenées par la 40/50 CV Silver Ghost qui avait connu une carrière de 18 années couronnée de succès, avant la présentation de la New Phantom en 1925. La Phantom II de 7, 7 litres de 1929 répondait à toutes les critiques et était parfaitement au point dès son élaboration, retenant tous les principes mécaniques d'excellence de ses devancières.

Commandée en 1932 par la très fortunée Mme Juliette Violet, 66JS fut expédiée chez Fernandez et Darrin à Paris auxquels on avait commandé une très élégante carrosserie coupé de ville, avant sa livraison au très chic domicile de l'avenue Foch à Paris, en avril 1932. La très en vue Juliette Violet était mariée à Jacques Violet, des apéritifs Byrrh, et on raconte que lors de leurs fréquentes sorties dans les meilleurs restaurants parisiens, ils emmenaient deux Rolls-Royce, au cas où l'une d'elles tomberait en panne.

Generally considered to be Rolls-Royce's pre-war masterpiece, the Phantom II followed a distinguished line of six-cylinder cars headed by the 40/50hp 'Silver Ghost' which had enjoyed a hugely successful 18 year production run prior to the introduction of the 'New Phantom' in 1925. The 7.7litre Phantom II of 1929 answered all the critics and was technically up to the minute in design while retaining all the standards of mechanical excellence shared by its predecessors.

Ordered new in 1932 by the fabulously wealthy Madame Juliette Violet, 66JS was despatched to Fernandez et Darrin in Paris who were commissioned to build the elegant Coupe de Ville coachwork prior to delivery in April 1932 to her elegant home in the fashionable Avenue Foch in Paris. Socialite Juliette Violet was married to Jacques Violet whose family were responsible for the French aperitif, Byrrh, and it is recorded that on their frequent extravagant outings to the best Parisian restaurants they would take with them two Rolls-Royces in case one of them broke down.

Les archives de l'usine confirment en effet que Mme Violet prit livraison d'une deuxième Rolls-Royce, châssis n° 78JS, également habillée en coupé de ville par Fernandez et Darrin, en novembre 1932.

Les caractéristiques les plus remarquables de 66JS comprennent des phares Magondeaux et des projecteurs latéraux et arrière de Stephen Grebel, les lentilles art-déco des éclairages latéraux arborant un Saint Christophe à l'avant et les lentilles arrière une naïade plongeant. Rien ne fut trop beau pour Fernandez et Darrin qui déployèrent tout leur savoir-faire pour satisfaire ces clients fortunés et exigeants. On trouve ainsi la haute ceinture de caisse typique du carrossier, les pare-chocs à lames à l'avant et l'arrière, les roues disque Ace, des roues de secours jumelles carénées sur les côtés, des vitres latérales à entourage chromé, des poignées art-déco, un capot à jalousies et la célèbre mascotte Spirit of Ecstasy. Pour les voyages plus longs, la voiture est désormais équipée d'un coffre à bagages à l'arrière.

L'intérieur est généreusement garni d'une sellerie en cuir à l'avant et de poil de chameau dans le compartiment arrière, avec une séparation descendante et deux sièges d'appoint. Réputée avoir été la propriété d'une seule famille pendant plus de 40 ans, ayant résidé en France la majeure partie de sa vie, 66JS conserve toute son exceptionnelle originalité. Le moteur a été restauré dans les années 1980, tandis que la carrosserie a été repeinte dans sa livrée bicolore jaune et noir d'origine.

Au cours de ces dernières années, 66JS a effectué un voyage plus de 3000 km sans le moindre problème dans l'Algarve, pour suivre un rallye du R-REC. Immatriculée au Royaume-Uni, cette très belle et performante voiture avec une intéressante histoire parisienne est vendue avec une copie du bon de commande original de l'usine et de ses feuilles constructeur.
€90,000 - 110,000

Rolls-Royce factory records do in fact confirm that Mme Violet took delivery of another Rolls-Royce, Chassis no. 78JS, also with Fernandez et Darrin Coupe de Ville coachwork, in November 1932.

Special features of 66JS include the Magondeaux headlamps and the Stephen Grebel side and rear lamps, the sidelamp art deco lenses featuring St.Christopher to the front with a diving maiden depicted in the rear lenses. No expense was spared by Fernandez et Darrin in the construction of this elegant motor car for their highly valued and demanding client, with detailed features including their own distinctive high waistline coachwork, blade bumpers front and rear, Ace style wheel discs, encased twin side-mounted spare wheels, chromium framed side windows, art deco exterior door handles, a louvred bonnet and the celebrated Spirit of Ecstasy mascot. For the longer tour the car is now equipped with a rear mounted luggage trunk.

The interior is generously appointed with leather upholstery to the front and camel hair to the rear compartment, which features a wind-down division and two occasional seats. Known to have been in one family ownership for over forty years and resident in France for the greater part of its life, 66JS has retained its exceptional originality. The engine was restored in the 1980s while the coachwork has been re-liveried this year in its original black and yellow colour scheme.

During the present ownership 66JS has recently successfully completed a trouble free 2,000 mile round trip to The Algarve to participate in an R-REC rally. Currently UK registered, this capable and handsome car, with its interesting Parisian history, is offered with copies of the original factory order and build sheets.

617

A été la propriété du champion du monde de boxe catégorie poids lourds, Jack Dempsey

Rolls-Royce Phantom I 'Pall Mall' tourer 1928 Carrosserie Merrimac (voir texte)

Châssis n° S95PM
Moteur n° 20956

Contrairement à son équivalente européenne, la New Phantom construite par Rolls-Royce of America Incorporated pouvait être commandée avec une carrosserie "d'usine", en général réalisée par Brewster, cette entreprise de carrosserie ayant été reprise par Rolls-Royce en décembre 1925. Avant d'acheter Brewster, Rolls-Royce of America Inc. avait mis sur pied le programme Rolls-Royce Custom Coach Works (RRCCW) pour organiser la fourniture de carrosserie "d'usine", d'abord pour la Silver Ghost, puis pour la Phantom. Plusieurs carrossiers indépendants réalisaient des carrosseries estampillées RRCCW, y compris Merrimac, dont le tourer était l'une des carrosseries les plus populaires. Il faut toutefois signaler que la carrosserie de cette voiture, bien que dénommée "Pall Mall", a également été attribuée à Murphy, l'un des autres fournisseurs réguliers de Rolls-Royce.

Unlike its British counterpart, the New Phantom built by Rolls-Royce of America Incorporated could be ordered with 'factory' bodywork, usually by Brewster, the latter company having been taken over by Rolls-Royce in December 1925. Prior to its acquisition of Brewster, Rolls-Royce of America Inc had set up the Rolls-Royce Custom Coach Works (RRCCW) program to organise the supply of 'factory' bodywork, commencing with the Silver Ghost and continuing on the Phantom. Various established coachbuilders supplied bodies badged as 'RRCCW', including Merrimac, whose Pall Mall tourer was one of the most popular. However, it should be noted that this car's body, although referred to as a 'Pall Mall', has also been attributed to Murphy, another of Rolls-Royce's regular suppliers.

Ce châssis, n° S95PM avec conduite à gauche, fut d'abord la propriété de Jack Dempsey, qui en prit livraison en mars 1928, puis de deux autres célébrités américaines, le réalisateur Victor Fleming et le compositeur Lew Brown. Né en 1895, William Harrison 'Jack' Dempsey ('Le tueur de Manassa') fut champion du monde de boxe, catégorie poids lourds, de 1919 à 1926, un record inégalé à l'époque. Il ne garda pas la Rolls-Royce très longtemps puisqu'en août 1928, la voiture passa aux mains de Victor Fleming, l'un des réalisateurs américains les plus en vue dont la carrière débuta au temps du cinéma muet et se prolongea jusqu'à sa mort en 1949. On se souvient surtout du "Magicien d'Oz" et de "Autant en emporte le vent", tous deux réalisés en 1939. En octobre 1939, la voiture passa aux mains de Lew Brown, un compositeur à succès et co-auteur de nombreuses comédies musicales de Broadway.

En 1954, après avoir appartenu brièvement à Archie Hough, la voiture fut restaurée par un certain John H Griffin Jr ce qui lui valut un trophée à Hershey en 1955. En 1957, S95PM devint la propriété d'un certain A. R. Cheek of Thurman, dans l'Iowa, et, après avoir été exposée dans un musée du Middle West et dans diverses collections privées, elle fut acquise par la fondation de la famille de Don Warren. Elle fut achetée directement à la veuve de Don Waren, Marian, par Rudy Langer en 2007 et, en novembre 2011, fut vendu au propriétaire actuel, en Allemagne. Taxes acquittées pour l'Union Européenne, la voiture est vendue avec un certificat de propriété américain en cours de validité, son TÜV allemand et une évaluation technique datée du 20/11/2012. Celle-ci stipule que la voiture démarre sans problème et que tous les composants importants ont été bien entretenus, lui assignant une note de "2+" pour son état.
€100,000 - 130,000

Left-hand drive chassis number 'S95PM' was first owned by Jack Dempsey, who took delivery in March 1928, and subsequently by two other American celebrities: movie director Victor Fleming and lyricist Lew Brown. Born in 1895, William Harrison 'Jack' Dempsey ('The Manassa Mauler') held the World Heavyweight Boxing Championship from 1919 to 1926, an unprecedented run of success at that time. Dempsey did not keep his Rolls-Royce for long and in August 1928 the car passed to Victor Fleming, one of America's top movie directors whose career began in the silent era and lasted until his death in 1949. He is best remembered for directing 'The Wizard of Oz' and 'Gone with the Wind', both released in 1939. In October 1930 the Phantom passed to Lew Brown, successful 'Tin Pan Alley' lyricist and co-writer of several Broadway shows.

In 1954 the car was restored by one John H Griffin Jr, having been owned briefly by an Archie Hough, and after completion won the Rolls-Royce trophy at Hershey in 1955. In 1957 'S95PM' passed to one A R Cheek of Thurman, Iowa and following a period on museum display in the Mid-West and sojourns in various private collections was acquired by the Don Warren Family Foundation. The Rolls-Royce was purchased directly from Don Warren's widow, Marian, by Rudy Langer in 2007 and in November 2011 was sold to the current owner in Germany. Duty paid in the EU, the car comes with valid US Certificate of Title, German TÜV and a technical appraisal dated 20.11.2012. The latter notes that the car started without problems and that all safety-critical components had been well maintained, rating its overall condition as '2+'.

618
Packard Standard Eight 833 Limousine 1931

Châssis n° 324011

Toujours construite selon les normes de la plus haute qualité, la Packard fut incontestablement l'une des plus belles automobiles américaines avant la Seconde Guerre mondiale. Dès l'apparition du premier type – un runabout monocylindre – en novembre 1899, la conception mécanique innovatrice et la qualité de fabrication supérieure voulue par le constructeur retinrent l'attention de la clientèle riche. Des automobiles à deux, quatre puis six cylindres suivirent avant que Packard ne devînt le premier constructeur du monde à introduire une V12 produite en série, la Twin Six de 1916.

Immense succès, la Twin Six vécut jusqu'à l'introduction de la nouveauté de 1924, la Packard Single Eight, première voiture de la firme dotée de freins sur les quatre roues. Le moteur huit cylindres en ligne à neuf paliers et soupapes latérales développait 85 ch avec 5,9 litres de cylindrée et la gamme comprit au début dix modèles sur deux empattements. Le graissage du châssis système Bijur et le pont arrière à couple hypoïde apparurent sur la Eight en 1927, date à laquelle le moteur fut porté à 6,3 litres. La puissance atteignit ainsi 105 ch, rendement suffisant pour propulser cette lourde Eight jusqu'à 128 km/h. Nouveauté pour 1929, la Standard Eight avait une cylindrée de 5,2 litres, le gros moteur continuant d'équiper les Eight Custom et DeLuxe.

Packard porta la puissance maximale de la Standard Eight à 100 ch pour 1931 année de la fabrication de cette Type 833 Limousine. Anciennement dans la célébrissime collection Harrah aux Etats-Unis, elle fut achetée en 1992 pour intégrer une importante collection privée du sud de la France par le précédent propriétaire qui l'engagea dans le rallye Paris-Deauville en 1995. Acquise par l'actuel propriétaire chez Bonhams en 2010, la voiture peu utilisée depuis est donc remise en vente, excellente occasion d'acheter une superbe et prestigieuse limousine d'avant 1939.
€25,000 - 35,000

Always built to the highest standards, the Packard was unquestionably one of the finest American automobiles of the pre-war era. Right from the moment the first car – a single-cylinder runabout - emerged in November 1899, Packard's innovative engineering and superior build quality attracted the attention of wealthy clients. Cars powered by two-, four- and six-cylinder engines quickly followed, before Packard became the first manufacturer to introduce a series production V12 with the launch of the Twin Six for 1916.

An immense success, the Twin Six lasted until the arrival of the new-for-'24 Packard Single Eight, the company's first car to employ four-wheel brakes. The nine-bearing, sidevalve, straight-eight engine developed 85bhp from 357.8ci (5.9 litres) and the line-up initially comprised ten models on two wheelbase lengths. Bijur chassis lubrication and hypoid final drive gears had arrived on the Eight by 1927, at which time the engine was enlarged to 384.8ci (6.3 litres). By now maximum power had risen to 105bhp, an output sufficient to propel the far from lightweight Eight to a top speed of 80mph. New for 1929 was the base-model 319.2ci (5.2-litre) Standard Eight, the larger engine continuing to power the Custom and DeLuxe Eights.

Packard increased the maximum output of the Standard Eight engine to 100bhp for 1931 when this Type 833 Limousine was made. Formerly part of the celebrated Harrah Museum Collection in the USA it was acquired in 1992 for an important private collection in the South of France by the preceding owner, who drove the Packard in the Paris-Deauville Rally in 1995. Purchased by the current owner from Bonhams in 2010 the car has seen little use since and is thus offered for sale, an excellent opportunity to purchase a superb pre-war limousine.

619
Ferrari 512 Berlinetta Boxer 1977
Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 22385

Réinstallé en tête des constructeurs de supercars avec sa première "Boxer" - la 365 GTB/4 BB - , Ferrari poussa l'avantage avec sa remplaçante, la 512 BB. Le moteur porté à 5 litres (de ses 4,4 litres originels) ne cherchait pas à gagner en puissance, mais à répondre aux restrictions en termes d'émissions nocives, sans perdre de puissance. Les modifications à la carrosserie, signée par un Pininfarina très inspiré, furent mineures, un becquet aérodynamique à l'avant, des ouïes de freins NACA devant les passages de roues arrière, quatre feux arrière au lieu de six et une boîte à air légèrement modifiée, tandis que des pneus légèrement plus gros à l'arrière élargissaient la voie de 25 mm.

Having reasserted itself at the top of the supercar hierarchy with the first 'Boxer' - the 365GTB/4 BB - Ferrari went one better with its successor, the 512BB. The increase in engine size to 5.0 litres (from the original's 4.4 litres) was made not so much with increased power in mind but to enable the 512BB to meet increasingly stringent emissions targets without loss of performance. Changes to Pininfarina's inspired coachwork were, not surprisingly, few: an air-dam spoiler beneath the nose, brake-cooling NACA ducts ahead of the rear wheel arches, four rear lights instead of six and revised air intake boxes, while slightly fatter rear tyres meant that the width of the 512's derriere grew by just over 1".

La transmission n'était pratiquement pas touchée et l'intérieur de la 512 restait identique à l'exception de sièges à réglages multi-directionnels bienvenus à la place des sièges fixes. le magazine Road & Track avait atteint la vitesse de 280 km/h avec sa devancière 365 GTB/4 BB, et malgré le manque de route parfaitement dégagée pour tester les performances de la 512, les 300 km/h revendiqués par Ferrari semblaient parfaitement réalistes.

Le châssis n° 22385 est l'une des 929 512 BB produites et fut livrée neuve en Allemagne par l'importateur Auto-Becker. Elle partit ensuite au États-Unis, avant de revenir en Europe et, depuis 1995, a été immatriculée en France par le propriétaire actuel. Les travaux effectués depuis son acquisition comprennent l'installation de l'air conditionné, deux amortisseurs avant et la radio.

Repeinte en 2012, la voiture a bénéficié d'une révision complète au cours de laquelle on a changé les courroies et les roulements d'arbres à cames, les filtres, les bougies, les garnitures de freins et la batterie et qu'on a procédé au réglage des soupapes et des carburateurs. 22385 a été utilisée avec parcimonie par le vendeur et n'affiche que 16,500 km au compteur. Noire avec l'intérieur en cuir beige, la voiture est en très bon état et est vendue avec diverses factures, une carte grise française et un contrôle technique en cours de validité.
€105,000 - 135,000

The running gear likewise came in for only minor revision, while inside, the 512 remained virtually the same as before but for the welcome adoption of multi-way adjustable seats in place of the fixed originals. Road & Track magazine had achieved a speed of 280km/h (175mph) in the preceding 365GT/4 BB, and although lack of road space prevented the discovery of their test 512's capability, Ferrari's claimed maximum of 300km/h (188mph) was felt entirely realistic.

One of only 929 512BBs produced, chassis number '22385' was delivered new in Germany via the importer, Auto-Becker. The Ferrari subsequently went to the USA before returning to Europe, and since 1995 has been registered to the current owner in France. Work carried out soon after acquisition included fitting a new air conditioning system, front shock absorbers and radio.

Repainted in 2012, the car also benefits from a recent full service that included changing the cam belts and rollers, filters, spark plugs, brake pads and battery together with adjustment of the valve clearances and carburettor settings. '22385' has been used sparingly by the vendor and currently displays a total of only 16,500 kilometres on the odometer. Finished in black with beige leather interior, the car is described as in generally very good condition and offered with sundry invoices, French Carte Grise and Contrôle Technique.

620
Maserati 3500 GTI coupé 1962

Châssis n° AM101.2462
Moteur n° AM101.2462

À la fin des années 1950, Maserati faisait face à un avenir morose. Les difficultés financières de l'entreprise l'amenèrent à se retirer de la compétition et à adopter une stratégie de survie en devenant constructeur de voitures de série. La deuxième vie de la marque commença en 1957 avec le lancement de la 3500 GT, sa première voiture construite en nombre significatif.

La 3500 GT, une 2+2 luxueuse profitait de l'expérience de Maserati en compétition, utilisant un châssis tubulaire et un moteur dérivé des 350 S Sport. La suspension indépendante à l'avant par triangle et ressorts hélicoïdaux était de type à essieu rigide avec un système à ressort semi elliptiques conventionnel à l'arrière.

By the end of the 1950s Maserati was facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties forced a withdrawal from racing, and Maserati's survival strategy henceforth centred on establishing the company as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500GT, its first road car built in significant numbers.

A luxury 2+2, the 3500GT drew on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/ semi-elliptic arrangement.

Le six cylindres à double arbre à cames en tête développait 220 ch à l'origine, les modèles ultérieurs passant à 235 ch grâce à une injection mécanique Lucas. Dotée de freins à tambours et d'une boîte à quatre rapports à ses débuts, la 3500 GT fut progressivement modernisée et reçut des freins à disque d'abord à l'avant puis finalement aux quatre roues. La 3500 GT fut abandonnée en 1964 après 2 200 exemplaires de tous types produits.

L'exemplaire proposé ici, représente le meilleur de la lignée, avec sa boîte à cinq rapports ZF, son double allumage et l'injection mécanique Lucas, d'où la dénomination de GT"I", première apparition de cette nomenclature devenue si populaire plus tard. Le châssis n° 2462 fut vendu neuf par l'importateur hollandais Naasland de Voolurg le 24 septembre 1962, puis passa dans les mains d'un Français résidant dans le Var dans les années 1980.

Le vendeur a acheté la voiture en 2001 à son propriétaire qui résidait à Bordeaux, par le biais d'un intermédiaire lyonnais. Depuis son acquisition la voiture a reçu des carburateurs Weber à la place de l'injection Lucas et a subi une restauration complète. Celle-ci a débuté en 2008 pour s'achever en 2012, date depuis laquelle la voiture n'a pratiquement pas roulé. Repeinte dans sa rare livrée originale rouge Maya avec intérieur en cuir noir, cette belle classique italienne est décrite comme étant en très bon état général et est vendue avec un certificat Maserati, une carte grise française et son système d'injection d'origine.
€100,000 - 130,000

The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and a four-speed gearbox, the 3500GT was gradually improved, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking. By the time the 3500GT was discontinued in 1964, around 2,200 of all types had been made.

The example offered here represents the pinnacle of the model's development, featuring the five-speed ZF gearbox, twin-plug ignition and Lucas mechanical fuel injection, hence the name change to '3500GTI', the first time the now common 'GTI' appellation had ever been used. Chassis number '2462' was sold new via the Dutch importer Naasland in Voolurg on 24th September 1962 and in the 1980s passed to a French resident in Var.

The current vendor bought the Maserati in 2001 from a person living in Bordeaux, via a retailer based in Lyon. Since acquisition the engine has been fitted with Weber carburettors, replacing the Lucas fuel injection, and the car treated to a complete restoration. The latter commenced in 2004 and was completed in 2012, since when the car has scarcely been used. Refinished in its rare original livery of Maya Red with black Connolly leather interior, this beautiful Italian classic is described as in generally very good condition and offered with Maserati factory certificate, French Carte Grise and the original fuel injection system.

621
Daimler 57 CV 9.4 Litre limousine 1924
Carrosserie Hooper & Co

Châssis n° 19119
Carrosserie n° 6152

En 1924, le roi George V commanda quatre Daimler pour les besoins de la cour, spécifiant l'utilisation de la 9.4 Litre à moteur sans soupapes Knight. Une poignée fut construite en plus du quartet royal, dont celle-ci est la seule survivante connue en état de marche. La seule survivante des voitures du roi George V se trouve, elle, dans la collection royale, à Sandringham.

Le châssis 19119 a récemment subi une restauration " jusqu'au dernier boulon" au plus hauts standard pour la somme de plus de 450 000 $. Le moteur a été entièrement refait, tout comme la boîte, l'essieu arrière, les freins et toutes les servitudes annexes, tandis que la carrosserie a été entièrement repeinte dans une livrée Royal Claret. Un intérieur correct a été fourni en prenant comme modèle celui d'origine et minutieusement remis aux spécifications d'époque. La sellerie est en cuir noir avec tapis assortis dans le compartiment avant, du drap beige et du tissu West of England à l'arrière.

In 1924 King George V ordered four new Daimlers for Royal service, specifying the use of the 9.4-litre Knight-type sleeve-valve engine. An additional handful was built alongside the Royal quartet, of which this is the only known running survivor. The only survivor of the King George cars is in the Royal Collection at Sandringham.

Chassis number '19119' recently underwent a 'last nut and bolt' restoration to the highest standards costing over $450,000. The engine has been completely rebuilt, as has gearbox, rear axle, brakes and all the various ancillary items, while the coachwork was completely repainted in Royal Claret livery. A correct interior was sourced, based upon the original, and painstakingly fitted to the correct specification. There is black leather upholstery and matching carpets to the front compartment, beige cord fabric and West of England cloth to the rear.

La carrosserie limousine est due à Hooper & Co, le carrossier londonien, faiseur de la reine Victoria et du roi Edouard VII, et l'un des plus distingués carrossiers britannique. Un coffre à bagages recouvert de cuir est monté à l'arrière. Des phares de croisement brevet Barker sont installés à l'avant, activés par un levier depuis l'habitacle. La voiture est imposante avec une présence impressionnante sur la route, faisant paraître minuscules les Rolls-Royce Silver Ghost...

On nous signale que le moteur six cylindres est un parangon de souplesse, contredisant sa taille. À peine audible lorsqu'il tourne, il a un couple énorme, passant d'une allure de marche à pied à sa vitesse de pointe sans une secousse. La fumée caractéristique des moteurs sans soupapes se dissipe rapidement au fur et à mesure que le moteur chauffe. Lorsqu'il est chaud, le moteur repart sur la compression résiduelle - sans recourir au starter moteur - en remettant le contact et en retardant le levier d'allumage, sur la colonne de direction. Il y a deux jeux de bougies, l'un commandé par la magnéto, l'autre par la bobine. De même, la voiture possède deux démarreur de façon à ne pas rester bloquée si l'un tombait en panne.

The limousine body is by Hooper & Co, London-based carriage makers to Queen Victoria and King Edward VII and arguably the finest of all British coachbuilders. A leather covered luggage trunk is mounted at the rear. Barker-patent dipping headlights are fitted at the front, the lever activating them being in the cab. The car is simply massive with huge presence on the road, dwarfing comparable Rolls-Royce Silver Ghosts, etc.

We are advised that the six-cylinder engine is a paragon of smoothness, belying its size. Barely audible when running, it is also immensely torquey, pulling from walking pace in top gear without so much as a tremor. The usual blue smoke at start up, characteristic of sleeve-valve designs, quickly dissipates as the engine warms. Once hot, the engine starts easily off the residual compression - without recourse to the starter motor - by switching the ignition back on and retarding the ignition lever on the steering boss. There are two sets of spark plugs: one fired by the magneto, the other by coil ignition. Similarly, the car has two separate starter motors so would not be rendered immobile should one fail.

La boîte est une quatre rapports, un peu dure au premier abord, mais devenant plus souple quand l'huile est à la bonne température. Il y a un embrayage à deux étages. Pour monter les rapports, on enfonce la pédale à mi-course, pour rétrograder, on l'enfonce à fond, ce qui désolidarise le volant moteur. Les freins aux quatre roues sont censés être raisonnablement efficaces et la direction très légère et précise, compte tenu de la taille et du poids de la voiture.

Vendue avec ses taxes de MoT payées et des papiers d'immatriculation V5C du Royaume-Uni (sous le numéro BF 5906), cette imposante voiture s'honore de ses origines royales et affiche une excellence que l'on ne retrouve nulle part ailleurs. Elle pourrait figurer dans un musée et ferait la pièce maîtresse de n'importe quelle collection.
€200,000 - 250,000

The gearbox is a four-speed unit, a little heavy at first but becoming easy to use when the oil is up to temperature. There is a two-stage clutch. For upward changes the pedal is depressed half way; for down changes it is pushed all the way down, which brakes the flywheel. The four-wheel brakes are said to be reasonably effective and the steering very light and precise, given the car's size and weight.

Offered with current MoT/tax and UK V5C registration document (for the number 'BF 5906') this imposing car boasts royalty's stamp of approval and is of an excellence one simply does not find elsewhere. It is of museum quality and would make a wonderful centrepiece to any collection.

622

Conduite à gauche d'origine

Rolls-Royce Phantom V limousine 1963

Châssis n° 5LVA85
Moteur n° A42PV

Présentée en 1959, la nouvelle limousine à empattement long de Rolls-Royce, la Phantom V, remplaçait à la fois la Phantom IV, réservée aux têtes couronnées et aux chefs d'état, et la Silver Wraith. La nouvelle Phantom, construite sur un châssis de Silver Cloud profondément modifié et renforcé, mesurait 6 mètres de long et permettait aux carrossiers de réaliser des carrosseries aux lignes agréables, combinant confort et habitabilité avec un coffre généreux. Un rapport de pont assez bas lui permettait d'afficher des accélérations équivalentes à celles des autres Rolls-Royce, même si sa vitesse maximale de plus de 160 m/h était un peu inférieure.

La carrosserie intégrée Park Ward Limited construisait la version limousine "de série" à sept places de la Phantom V. La sellerie du compartiment conducteur était traditionnellement en cuir, qui était aussi proposé pour le compartiment arrière avec un drap de laine.

Introduced in 1959, Rolls-Royce's new limousine model, the long-wheelbase Phantom V effectively replaced both the royalty/heads of state-only Phantom IV and the Silver Wraith. Built on a much modified and strengthened Silver Cloud II chassis, the new Phantom measured over 6 metres (19' 6") in length and enabled coachbuilders to combine the desirable qualities of spacious interior accommodation with generous boot space and graceful lines. A lower final drive ratio ensured that, while top speed was a little down on that of its stable-mates, though still in excess of 100mph, the new Phantom could all but match them for acceleration.

Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward Limited produced what was in effect the 'standard' seven-passenger limousine coachwork for the Phantom V. The usual upholstery for the front compartment was leather, which was also included in the list of alternatives for the rear along with West of England cloth.

Photo credit: Simon Clay

Comme on est en droit de s'y attendre sur ce type de voiture, un bar était souvent inclus dans le compartiment arrière, tandis que les vitres électriques et l'air conditionné faisaient partie des options les plus demandées. Le dessin de Park Ward ne subit pratiquement aucune modification jusqu'à l'arrivée des Silver Cloud III et Bentley S3 à l'automne 1962, quand la Phantom reçut les mêmes doubles phares que celles-ci et un nouveau dessin de sa partie supérieure.

Cette Phantom V conduite à gauche, châssis n° 5LVA85, fut achetée neuve en 1963 par le grand collectionneur Bill Harrah, restant en sa possession jusqu'en 1975, quand elle fut acquise par Madame Alice C. Tyler de Beverley Hills, en Californie. L'agence Rolls-Royce de Beverley Hills en assura l'entretien tout le temps où elle fut en sa possession.

Le vendeur a acheté la Phantom à la vente aux enchères de Pebble Beach en août 1993, date depuis laquelle elle a subi une restauration mécanique et carrosserie complète du plus haut niveau, repeinte et équipée selon ses propres spécifications. Un compte-rendu détaillé de cette restauration figure au dossier.

La voiture est bleue avec des panneaux latéraux décorés de cannage, tandis que l'intérieur est en cuir assorti avec le logotype Harrods sur la garniture de toit. L'équipement intérieur comprend télévision, video, fax, téléphones (x3), compartiment à boisson réfrigéré et bar. Entretenue sans limitation de budget, cette imposante et unique limousine a parcouru environ 118,000 km et est vendue avec ses papiers V5C du Royaume-Uni (sous l'immatriculation KGJ 284A) ainsi qu'un historique complet comprenant de nombreuses factures. Il est à noter que l'échappement fume un peu.
€80,000 - 100,000

As one would expect in a car of this class, a cocktail cabinet was often incorporated into the rear compartment's cabinetwork, while electric windows and air conditioning were among the preferred options. Park Ward's design remained substantially unaltered until the introduction of the Silver Cloud III and Bentley S3 in the autumn of 1962 when it was revised to incorporate the new models' four-headlamp lighting arrangement and a completely new above-waistline treatment.

Left-hand drive Phantom V chassis number '5LVA85' was bought new in 1963 by celebrated car collector, the late Bill Harrah, remaining in his ownership until 1975 when it was purchased by Mrs Alice C Tyler of Beverley Hills, California. Rolls-Royce of Beverley Hills maintained the car during Mrs Tyler's ownership.

The current vendor purchased the Phantom at the Pebble Beach auction in August 1993, since when it has undergone a full mechanical and body restoration to the highest standards, being refinished and extensively upgraded to his own specification. A comprehensive record of this renovation is on file.

The car is finished in blue with golden basket weave to the side panels, while the interior is trimmed in matching leather with the Harrods logo on the headlining. Interior equipment includes a television, video player, analogue fax machine, telephones (x3), wine cooler and a cocktail cabinet. Expertly maintained in house regardless of cost, this unique and imposing limousine has covered 73,800 miles from new and comes with UK V5C document (for the registration number 'KGJ 284A') and a comprehensive history file containing numerous invoices. It should be noted that the exhaust is a little smoky.

623
Rolls-Royce Phantom VI limousine 1969

Châssis n° PRH4576
Moteur n° 4576

Présentée en 1959, la nouvelle limousine à empattement long de Rolls-Royce, la Phantom V, remplaçait à la fois la Phantom IV, réservée aux têtes couronnées et aux chefs d'état, et la Silver Wraith. La nouvelle Phantom, construite sur un châssis de Silver Cloud profondément modifié et renforcé, mesurait 6 mètres de long et permettait aux carrossiers de réaliser des carrosseries aux lignes agréables, combinant confort et habitabilité avec un coffre généreux. Un rapport de pont assez bas lui permettait d'afficher des accélérations équivalentes à celles des autres Rolls-Royce, même si sa vitesse maximale de plus de 160 m/h était un peu inférieure.

La carrosserie intégrée Park Ward Limited construisait la version limousine "de série" à sept places de la Phantom V. La sellerie du compartiment conducteur était traditionnellement en cuir, qui était aussi proposé pour le compartiment arrière avec un drap de laine. Comme on est en droit de s'y attendre sur ce type de voiture, un bar était était souvent inclus dans le compartiment arrière, tandis que les vitres électriques et l'air conditionné faisaient partie des options les plus demandées.

Introduced in 1959, Rolls-Royce's new limousine model, the long-wheelbase Phantom V, effectively replaced both the royalty/heads of state-only Phantom IV and the Silver Wraith. Built on a much modified and strengthened Silver Cloud II chassis, the new Phantom measured over 6 metres (19' 6") in length and enabled coachbuilders to combine the desirable qualities of spacious interior accommodation with generous boot space and graceful lines. A lower final drive ratio ensured that, while top speed was a little down on that of its stable-mates, though still in excess of 100mph, the new Phantom could all but match them for acceleration.

Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward Limited produced what was in effect the 'standard' seven-passenger limousine coachwork for the Phantom V. The usual upholstery for the front compartment was leather, which was also included in the list of alternatives for the rear along with West of England cloth. As one would expect in a car of this class, a cocktail cabinet was often incorporated into the rear compartment's cabinetwork, while electric windows and air conditioning were among the preferred options.

Photo credit: Simon Clay

Le dessin de Park Ward ne subit pratiquement aucune modification jusqu'à l'arrivée des Silver Cloud III et Bentley S3 à l'automne 1962, quand la Phantom reçut les mêmes doubles phares que celles-ci et un nouveau dessin de sa partie supérieure. Désormais construite par la firme qui regroupait H. J. Mulliner et Park Ward Ltd, la voiture survécut jusqu'aux années 1990 sous le nom de Phantom VI, son abandon en 1992 marquant la fin des voitures à châssis séparé chez Rolls-Royce.

La conduite à droite châssis n° PRH4576 fut immatriculée en novembre 1969 au nom du Hanson Group, avant de passer en novembre 1989 à une certaine Mme Maude McDougald. Le vendeur a acquis cette Phantom en septembre 1996, après quoi elle a été l'objet d'une restauration complète, mécanique et carrosserie, du plus haut niveau, repeinte et équipée selon ses propres spécifications. Un compte-rendu détaillé de cette restauration peut être consulté avec l'historique de son entretien.

PRH4576 est peinte en vert Harrods avec des panneaux latéraux décoré de cannage, tandis que l'intérieur est en cuir vert avec le logotype Harrods sur la garniture de toit. L'équipement intérieur comprend télévision, video, fax, téléphones (x3), compartiment à boisson réfrigéré et bar.

Entretenue sans limitation de budget par des spécialistes, cette imposante et unique limousine a parcouru environ 89,900 km et est vendue avec ses papiers V5C du Royaume-Uni (sous l'immatriculation YUU 100H) ainsi qu'un historique complet comprenant de nombreuses factures.
€62,000 - 80,000

Park Ward's design remained substantially unaltered until the introduction of the Silver Cloud III and Bentley S3 in the autumn of 1962 when it was revised to incorporate the new models' four-headlamp lighting arrangement and a completely new above-waistline treatment. Now built by the combined firm of H J Mulliner, Park Ward Ltd, the car lived on into the 1990s as the Phantom VI, its passing in 1992 marking the final demise of the separate-chassis Rolls-Royce.

Right-hand drive Phantom VI chassis number 'PRH4576' was originally registered in November 1969 to the Hanson Group before being reregistered in November '89 to a Mrs Maude McDougald. The current vendor purchased the Phantom in September 1996, since when it has undergone an extensive mechanical and body restoration to the highest standards, being refinished and extensively upgraded to his own specification. A comprehensive record of this renovation is available for inspection together with the car's previous service history.

'PRH4576' is finished in Harrods Green with golden basket weave to the side panels, while the interior is in green leather with the Harrods logo on the headlining. Interior equipment includes a television, video player, analogue fax machine, telephones (x3), wine cooler and a cocktail cabinet.

Expertly maintained in house regardless of cost, this unique and imposing limousine has covered only approximately 89,900 kilometres from new and comes with UK V5C document (for the registration number 'YUU 100H') and a comprehensive history file containing numerous invoices.

Photo credit: SImon Clay

624
Ford Mustang Fastback 1966

Châssis n° 5F09C304721

Ford créa pratiquement du jour au lendemain une nouvelle catégorie d'automobile en introduisant le coupé sport Mustang à la mi-saison 1964 en surprenant tout le reste de l'industrie automobile américaine. Pensée par Lee Iacocca – futur sauveur de Chrysler Corporation –la Mustang représente l'une des plus remarquables histoires à succès des temps modernes et probablement le moment le plus fort de sa carrière chez Ford. Destinée au marché des jeunes conducteurs aisés pour lesquels l'automobile était davantage un élément du style de vie qu'un moyen de transport, la Mustang connut un succès phénoménal en atteignant un volume de vente de plus de 250,000 unités dès la fin de 1964. Ces fracassants débuts furent suivis d'un chiffre incroyable – 524,791 voitures vendues – pour 1965 qui rapportèrent une fortune à Ford.

Le secret du succès de la Mustang tenait à l'amplitude de son marché qui allait bien au-delà de la cible initiale grâce à un ensemble d'un rapport qualité-prix exceptionnel combinant des lignes sportives, des consommations raisonnables et des performances brillantes. Les Mustang pouvaient être commandés selon diverses spécifications allant de 'l'économie' du six-cylindres au luxe du V8 tandis que les acheteurs se voyaient proposer un choix considérable d'options d'usine au point qu'il est rare de trouver deux Mustang absolument identiques. Le code VIN de cette Mustang indique qu'elle a quitté l'usine Ford de Dearborn en 1955 équipée d'un moteur V8 Challenger 289 (4,7 litres), un des trois moteurs de ce type proposés, donnant 200 ch. Immatriculée pour la première fois au Royaume-Uni le 23 novembre 1966, la voiture est accompagnée de quatre 'MoT' périmés et de son document V5C de UK.

€20,000 - 25,000
Sans Réserve

Ford created a new class of car almost overnight with the introduction of the Mustang sports coupé part way through the 1964 season, catching the rest of the US auto industry off guard. Brainchild of Lee Iacocca - subsequent saviour of the Chrysler Corporation – the Mustang is one of the most remarkable automotive success stories of modern times and arguably the pinnacle of his long career with Ford. Aimed at the affluent young, for whom a car was as much a lifestyle statement as means of transport, the Mustang succeeded brilliantly, achieving sales in excess of a quarter million by the end of '64. This remarkable debut was followed by a staggering 524,791 sales in 1965, earning Ford a fortune.

The secret of the Mustang's success was a broad appeal that extended beyond the target market thanks to a great value-for-money package combining sporty looks, decent economy and brisk performance. Mustangs could be ordered in specifications ranging from six-cylinder 'economy' to V8-powered luxury, while customers could choose from an extensive range of factory options with the result that seldom are two Mustangs identical This particular Mustang's VIN code reveals that it left Ford's Dearborn plant in 1965 fitted with the 289ci (4.7-litre) Challenger V8 engine, one of three alternative V8s on offer, which produced 200bhp. First registered in the UK on 23rd November 1966, the car comes with a current and four expired MoT certificates and a UK V5C document.

625
Aston Martin Lagonda Saloon 1985

Châssis n° SCFDLO1S4FTL13439
Moteur n° V/580/3439

Modèle à conduite à gauche équipé de la boîte automatique presque universellement choisie, cet exemplaire a été initialement la propriété d'un certain Najib Choufani (originaire du Liban) qui fit immatriculer la voiture au Royaume-Uni (sous le n° C772 DRO), livrée à Monte Carlo conforme aux spécifications du marché français (voir copie de la facture d'origine dans le dossier). Une lettre dans le même dossier précise qu'Aston Martin confirma que '13439' était la 7e voiture dotée de sièges de soupapes plus durs permettant d'utiliser du carburant sans plomb. La Lagonda fut ensuite utilisée (à partir de 1991) par George Patterson d'Exmouth, suivi par Billy J. Smart de Waltham Abbey qui l'acquit en 2008. Le vendeur actuel la possède depuis 2010.

La voiture châssis n° 13439 est accompagnée d'un copieux dossier historique contenant le carnet d'entretien, diverses correspondances et de nombreuses notes et factures d'entretien régulier et de réparation par Aston Martin Lagonda et divers spécialistes. La facture la plus récente émise par AML en mai 2011 concerne l'entretien des 10,000 miles (ou annuel), le remplacement du radiateur d'huile et d'importants travaux sur les bas de caisse et autres parties inférieures pour un coût d'environ €16,220. Peinte en Suffolk Red avec intérieur en cuir magnolia et décrite comme étant en état impeccable, cette Lagonda bien documentée est proposée avec le dossier susmentionné, le manuel de l'utilisateur, de nombreux certificats du MoT expirés et un contrôle MoT récent. Il convient de noter que le document d'immatriculation est retenu par le vendeur.
€18,000 - 25,000
Sans Réserve

A left-hand drive model equipped with the almost universal automatic transmission, this example was first owned by one Najib Choufani (from the Lebanese Republic) who had the car registered in the UK (as 'C772 DRO') and delivered to Monte Carlo in French specification (see copy of original bill of sale on file). A letter on file claims that Aston Martin has confirmed that '13493' is the 7th car completed with an engine incorporating hardened valve seats, enabling it to run on unleaded fuel. The Lagonda was next owned (from 1991) by George Patterson of Exmouth followed by Billy J Smart of Waltham Abbey, who purchased it in 2008. The current vendor acquired the car 2010.

Chassis number '13493' comes with a large history file containing the service booklet, assorted correspondence and numerous bills/invoices recording regular maintenance and servicing by Aston Martin Lagonda and various specialists. The most recent invoice, issued by AML in May 2011, is for a 10,000-mile/annual service, a replacement oil cooler and extensive repairs to the sills and other lower body sections at a cost of £13,191. Finished in Suffolk Red with magnolia leather upholstery, and described as in immaculate condition, this well documented Lagonda is offered with the aforementioned history file, owner's handbook, numerous expired MoT certificates, UK V5C document and fresh MoT.

626
Jaguar E Série 1 3.8-Litres Coupé 1962

Châssis n° 887837
Moteur n° R8133-9

Lancée en version 3,8 litres en 1961, la Jaguar Type E a fait sensation dès son apparition avec ses lignes déjà classiques et sa vitesse de pointe de 240 km/h. Sa conception devait beaucoup à celle de la Type D de course avec une structure principale monocoque associée avec un châssis tubulaire antérieur supportant le moteur. Ce dernier était le groupe 'S' 3,8 litres à trois carburateurs déjà installé en option sur la XK150.

Une puissance de 265 ch était indiquée, mais quoi qu'il en fût, la performance de la Type E ne pouvait pas décevoir, d'abord parce qu'elle pesait quelque 227 kg de moins que la XK150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer avait exploité l'expérience recueillie avec la Type D pour créer une des formes les plus élégantes et les plus efficaces jamais appliquées à une automobile. Les conducteurs de grand taille pouvaient trouver l'intérieur un peu 'serré', petit défaut résolu par l'introduction au début de 1962 de 'caves' à l'avant (plancher surbaissé), entre autres petites améliorations. De nos jours, les lignes pleine de grâce de la Type E se retrouvent sur les Jaguar sport modernes et il est à peu près certain que la création sublime de William Lyons figure dans la liste des 'Dix Plus Belles Voitures du Monde' de tous les connaisseurs.

Le certificat de Jaguar Heritage qui accompagne cette Type E Coupé Série I précise qu'elle a été produite avec la direction à gauche et vendue neuve par l'intermédiaire de Jaguar Cars, New York, USA, à son premier propriétaire, F. A. Forbes. Les teintes d'origine mentionnées sont crème avec intérieur noir et le moteur était le n° R9353-9. Restaurée dans les années 1980 et décrite comme étant en très bon état général, la voiture revenue au Royaume-Uni l'année dernière se présente, après un entretien récemment effectué, avec son 'MoT' et prête à séduire son nouveau propriétaire. Elle devrait être complétée au moment de la vente de son document d'immatriculation britannique V5C.
€30,000 - 40,000
Sans Réserve

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The newcomer's design did indeed owe much to that of the Le Mans-winning D-Type sports-racer: a monocoque tub forming the main structure, while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the same 3.8-litre, triple-carburettor 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150.

With a claimed 265bhp available E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lbs less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Taller drivers though, could find the interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor modifications) early in 1962. Today, the E-Type's graceful lines live on in modern Jaguar sports cars and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

This E-Type Series I Coupé's accompanying Jaguar Heritage certificate reveals that it was manufactured in left-hand drive configuration and sold new via Jaguar Cars, New York, USA to first owner F A Forbes. The original colour scheme is recorded as cream with black interior trim and the original engine as 'R9353-9'. Restored in the 1980s and described as in generally good condition, the car returned to the UK last year and is presented freshly serviced, MoT'd and ready for a new owner. It is expected to possess a UK V5C registration document by time of sale.

Motoring

Sales Diary 2013

23 February	**Boca Raton Concours d'Elegance** Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Florida, USA
2 March	**The Oxford Sale** Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Kidlington, Oxfordshire
13 April	**Classic California** Collectors' Motorcycles, Motor Cars and Related Memorabilia Los Angeles
28 April	**The International Classic MotorCycle Show** Pioneer, Vintage and Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
29 April	**The Hendon Sale** Collectors' Motor Cars and Automobilia The RAF Museum, London, UK
18 May	**The Aston Martin Sale** Aston Martin and Lagonda Motor Cars and Related Automobilia Aston Martin Works Service, Newport Pagnell, UK
25 May	**The Spa Classic Sale** Collectors' Motor Cars and Automobilia Spa Motor Circuit, Belgium
2 June	**The Greenwich Auction** Collectors' Motor Cars and Automobilia Greenwich, Connecticut, USA
15 June	**The Banbury Run Sale** Collectors' Motor Cars and Motorcycles Oxford, UK
5 July	**The Goodwood Festival of Speed Sale** Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood House, Chichester, UK
15 & 16 August	**Quail Lodge Auction** Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Carmel, California, USA
7 September	**The Beaulieu Sale** Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia The National Motor Museum, Hampshire, UK
14 September	**The Goodwood Revival Sale** Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK
11 October	**The Zoute Grand Prix Sale** Collectors' Motor Cars and Automobilia Zoute, Belgium
20 October	**The Classic Motorcycle Mechanics Show** Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
1 November	**The Veteran Sale** Veteran Motor Cars and Related Automobilia New Bond Street, London, UK
13 November	**The Harrogate Sale** Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Harrogate, UK
2 December	**The December Sale** Important Collectors' Motor Cars and Automobilia London, UK

Conditions Générales

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agrée 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 enchérit 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 **« conditions reports »** 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 **« conditions reports »** 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 différées 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 adjugé 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 **« adjugé »**.

- 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 **« adjugé »**.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjugé 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 l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

-Concernant les lots de Automobiles at de Motos
15% sur chaque vehicule

-Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 30,000€
20% au dessus de 30,001 et jusqu à 500,000€
12% à partir de 500,001€

-La TVA au coût standart est prelevée sur les frais acheteurs pour tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dûs 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.

- Le paiement pourra être effectué en espèces dans la limite légale, par chèques en euros émis d'une banque française, par cartes bancaires moyennant 4% de frais pour les cartes étrangères et par virements bancaires en euros (recommandé).

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 préferentiel de 7% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
Y	Les Lots peuvent être assujéttis à des régulations 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.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 19.6% 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'enchérir.

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 precédente, 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 quelconque 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 **"adjugé"** (**"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 the Buyer agrees to pay Bonhams a premium of:

- Motor Cars and Motorcycles
  15% of the Hammer Price on each vehicle

-Automobilia
25% up to €30,000 of the Hammer Price
20% from €30,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 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.

- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers in euros. (See also Important Information For Buyers).

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 7% 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.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 19.6% 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 preceeding 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.

The private bank for historic motor racing

Proud sponsors of:

Le Mans Classic;
Classic Endurance Racing;
Pau Historique;
Spa Classic;
Dix Mille Tours;
Donington Historic Festival;
Chelsea AutoLegends;
Salon Privé;
HERO Scottish Malts;
Tour Britannia;
RAC Woodcote Trophy;
Wilton House Classic and Supercar Day;
Kop Hill Climb;
London to Brighton Run;
Gstaad Classic;
DolderClassics.

Practitioners of the craft of private banking

EFG International

EFG International's global private banking network includes offices in Zurich, Geneva, London, Channel Islands, Luxembourg, Monaco, Madrid, Hong Kong, Singapore, Shanghai, Taipei, Miami, Nassau, Bogotá and Montevideo. Visit www.efginternational.com and www.efgmotorracing.com

ERA
Endurance Rally Association

1907 6th 2016 PEKING TO PARIS

2013 1 Challenge CAPE HORN

2014 5 2014 CLASSIC SAFARI Challenge

2015 2 2015 The TRANS-AMERICA NEW YORK TO ALASKA

When we cracked open the border between Tibet and Nepal in 1997 - a frontier that had been slammed shut by Chairman Mao 40 years previously - the Chinese agreed to leave it open permanently. That was one of the achievments of our first Peking to Paris rally which successfully became the first ever international motoring event to cross Tibet. We now think its time we returned, with a drive into the Himalayas... from the Great Wall of China to finish at the Taj Mahal.

If you can't wait until the summer of 2016 (our 2013 Peking to Paris is full), the call of the wild sees our adventure drives take on South America (November 2013), and the Road to Mandalay (November 2014), which follows on from our highly-social Classic Safari - limited to 24 cars only... plus our 2nd Trans-America takes a remote and rugged route through the back-waters from sea to shining sea... New York to Seattle.

If you're one of the few who can't stand life stuck in a rut and just long to get out more, give the most experienced team in adventure-rallying a call...

T: 01235 831221 E: admin@endurorally.com

www.endurorally.com

Supported by:

Bonhams 1793

La passion automobile

ÉDITIONS LVA
La presse passion

Tous les mois chez votre marchand de journaux,
par abonnement au 01 60 71 55 88
ou sur editions-lva.fr/abonnement

SPA-CLASSIC

24-25-26 MAI/MEI 2013

VENTE AUX ENCHERES

Bonhams 1793

SAMEDI 25 MAI

★ INFO - TICKETS : WWW.SPA-CLASSIC.COM ★

Repro affiche / archives RACB

ALAIN FIGARET
EFG BANK
RICHARD MILLE
GINION GROUP
PETER auto

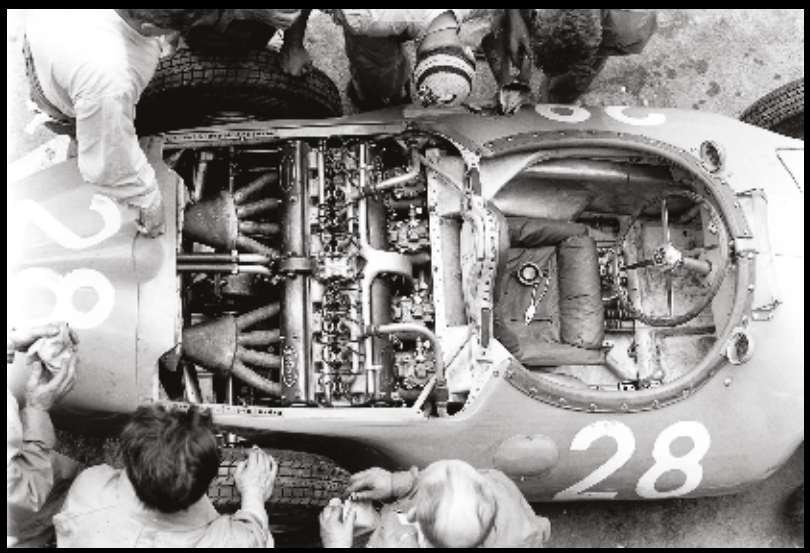
MOTOR SPORT
SINCE 1924
HALL OF FAME
2013

MOTOR SPORT MAGAZINE

HALL OF FAME AUCTION 2013

MONDAY FEBRUARY 25TH

ROYAL OPERA HOUSE LONDON



This sale will include stylish Formula 1 artefacts on bespoke mounts and once-in-a-lifetime experiences donated by current F1 teams with all proceeds going to The Grand Prix Mechanics Charitable Trust.

Further confirmed lots:

- VIP British GP Paddock Club + access passes, donated by Bernie Ecclestone
- Sebastian Vettel's Steering Wheel, donated by Red Bull Racing
- Fernando Alonso's Cylinder Head Cover, donated by Scuderia Ferrari
- Hydraulic Manifold, donated by Lotus F1 Team
- Kimi Raikkonen's Wheel, donated by Lotus F1 Team and Tyre donated by Pirelli
- Mercedes F1 Wheel Upright, donated by Mercedes-Benz AMG Petronas
- Jenson Button's McLaren Race Seat, donated by Vodafone McLaren Mercedes
- Williams Differential Gear, donated by Williams Formula 1

How to bid

Online / telephone / on the night (by invitation only)

For further information on auction lots and how to bid go to motorsportmagazine.com/halloffame/charity-auction

Bonhams 1793

Bonhams 1793

Boca Raton Concours d'Elegance Auction

Saturday 23 February
Boca Raton Resort and Club
Boca Raton, Florida
Consignments now invited

For further information about consigning to the auction, please contact:
East Coast: +1 212 461 6515
West Coast: +1 415 391 4000
motors.us@bonhams.com

Above: *Original left hand drive, manual transmission and air-conditioning specification*
1965 Aston Martin DB6 Vantage Shooting Brake
Coachwork by Radford

Below: **1971 Ferrari 365 GTB/4 Daytona Spyder Conversion**

International Auctioneers and Appraisers – **bonhams.com/boca**

Bonhams 1793

Art d'Après-Guerre et Contemporain

Jeudi 27 juin 2013
New Bond Street, Londres
Vente en préparation

Giacomo Balsamo
+44 (0) 20 7468 5837
giacomo.balsamo@bonhams.com

Chu Teh-Chun (n. 1920)
Univers Bleu, 1990 (détail)
huile sur toile
60x81 cm

Vendu pour €154,000

GRÖBMING
2013
ENNSTAL-CLASSIC

17th - 20th July

Driving in the last Paradise...

...with the cars of earlier times on the most beautiful Alp-roads in Austria. A sporty time trial rallye without electronics, sticking to the old tachometers.

An adventure amongst thousands of fans and motor-sport-legends like Sir Stirling Moss or Nigel Mansell, that cannot be booked at a tourist office.

www.ennstal-classic.at

Le Haras des Eternelles

Services à l'automobiliste

Remisage - Conciergerie privée – Cosmétique Auto
Conseil vente / achat

Le Haras des Eternelles est heureux de vous annoncer l'ouverture prochaine de son nouveau centre sur Paris

WWW.LHDE.FR

Tél : +33 (0)6 85 69 60 33 – e-mail : contact@lhde.fr

KNOKKE LE ZOUTE, A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT WHICH IS THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART ON THE BELGIAN SEASIDE.

Benefitting from the support of the town of Knokke le Zoute and the dedicated sponsors that supported the first edition in 2011, the Zoute Concours d'Elegance prepares for its third edition and intends to build up increased international and national recognition in 2013.

For 2013, we return to the fairway of the prestigious Royal Zoute Golf Club where a limited number of quality entries in pre and post war classes will be selected by the organising committee.

The 2011 Zoute Concours d'Elegance and the subsequent 2012 edition were we hope a start to a new and long lasting event in Belgium's most exclusive seaside resort.

October 13th, 2013, is the date to save, so mark your calendars now for the third annual Zoute Concours d'Elegance. We look forward to a wonderful event and to welcoming you to a weekend of motoring by the beach.

www.zoutegrandprix.be

CONCOURS D'ELEGANCE JUDGED BY AN INTERNATIONAL JURY

WEEKEND ZOUTE GRAND PRIX® 2013

10-13 October 2013

Gala weekend for 15 of the most prestigious car brands

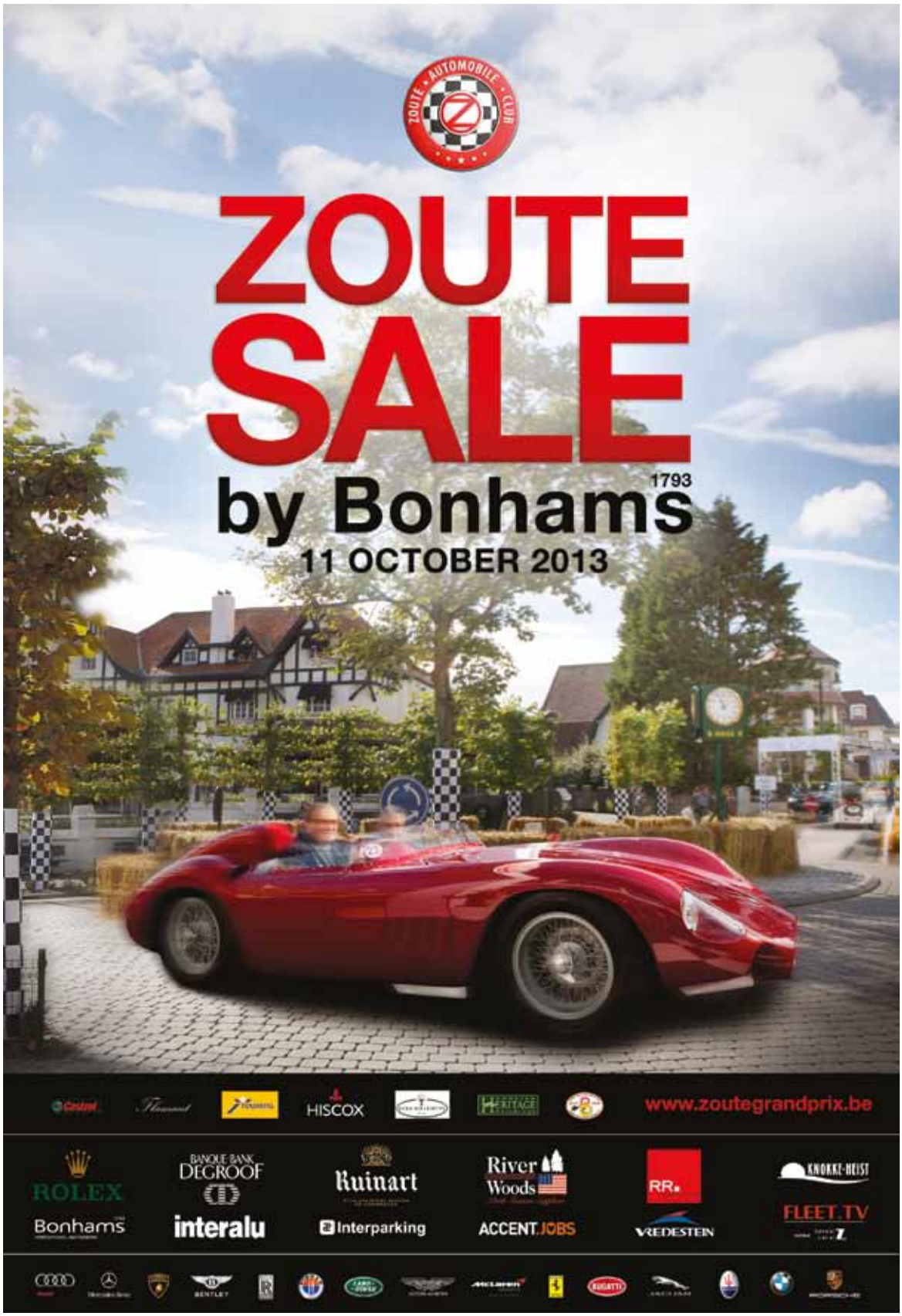
ZOUTE RALLY® – 10-12 October 2013
A regularity rally and 'ballade' limited to 150 classic cars manufactured between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke – Le Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® – 10-13 October 2013
15 podiums with the latest and most exclusive modern cars, which will be displayed along the Kustlaan and Albertplein in Le Zoute.

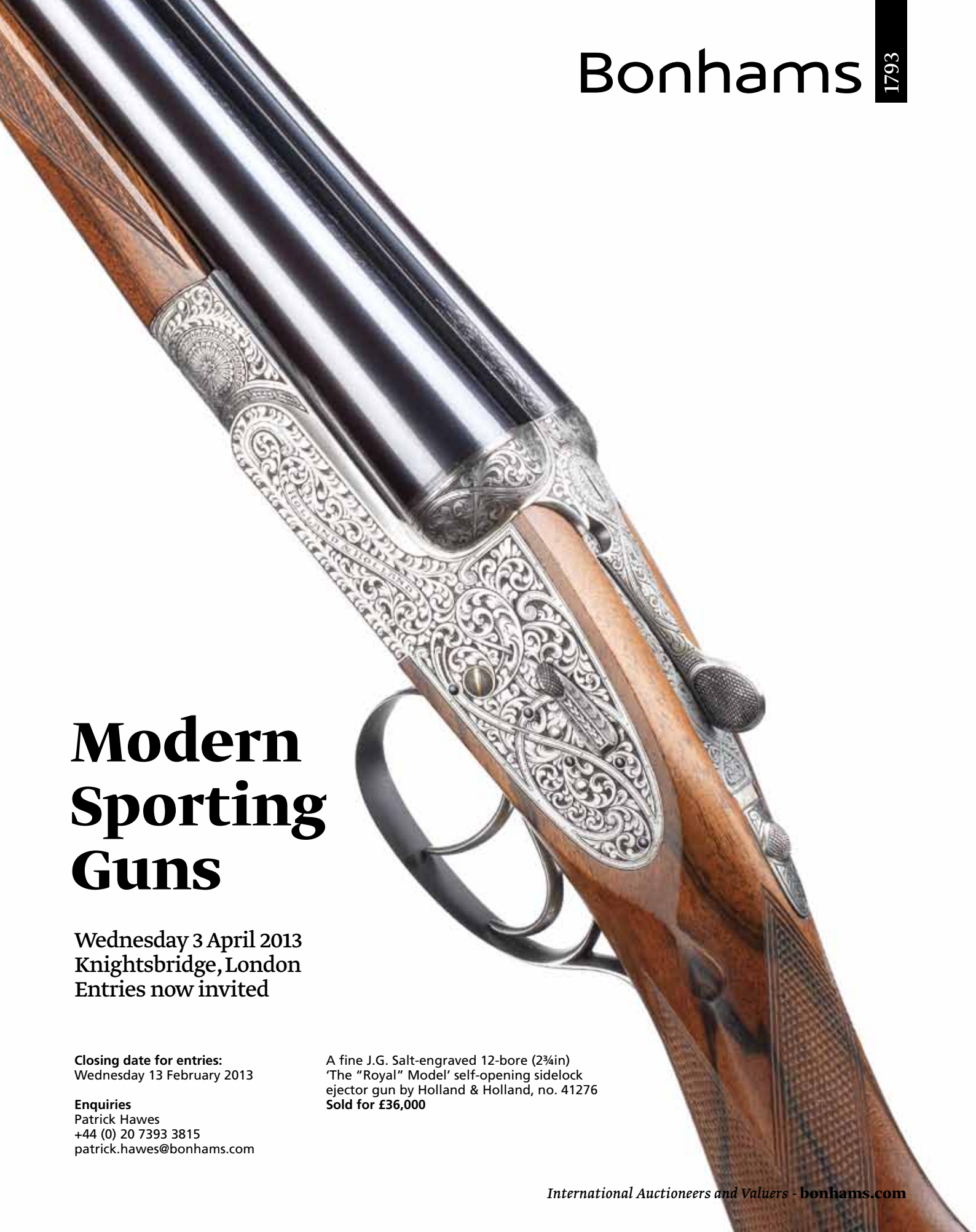
ZOUTE SALE® - by Bonhams – 11 October 2013
A prestigious international auction of fine and rare collectors motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute.

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® – 13 October 2013
The third edition of the Concours d'Elegance will take place at the fairway of the prestigious Royal Zoute Golf Club where a limited number of quality entries in pre and post war classes will be selected by the organising committee and judged by an international jury.

ZOUTE GT TOUR® – 13 October 2013
A tour for 150 of the most exclusive modern GT's younger than 10 years, starting from Brussels, Antwerp or Gent area to Knokke – Le Zoute.


ZOUTE AUTOMOBILE CLUB
ZOUTE
SALE
1793
by Bonhams
11 OCTOBER 2013
HISCOX
www.zoutegrandprix.be
ROLEX
BANQUE BANK DEGROOF
Ruinart
River Woods
RR
KNOKKE-HEIST
Bonhams
interalu
Interparking
ACCENT JOBS
VREDESTEIN
FLEET.TV

Bonhams 1793



Modern Sporting Guns

Wednesday 3 April 2013
Knightsbridge, London
Entries now invited

Closing date for entries:
Wednesday 13 February 2013

Enquiries
Patrick Hawes
+44 (0) 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com

A fine J.G. Salt-engraved 12-bore (2¾in) 'The "Royal" Model' self-opening sidelock ejector gun by Holland & Holland, no. 41276
Sold for £36,000

Bonhams 1793

Telephone Bidding Form

Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the 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
We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere).
We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.
If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box. ☐
Would you like to receive e-mailed information from us? ☐

If successful

I will collect the purchases myself ☐

Please arrange shippers to contact me with a quote ☐

Allocated telephone (office use only)

Telephone calls may be recorded

Please provide details of the Lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Important Information for Buyers in the Catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute telephone bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

Sale title: Grand Palais	Sale date 7 February 2013
Sale no. 20924	Sale venue Paris

Telephone on sale day

Title	First name
Last name	

Client number

Company name	
Company number	
Address	
City	County
Postcode	Country
Telephone daytime	
Telephone evening	
Telephone mobile	
Fax	
E-mail	

Have you registered with us before? Yes ☐ No ☐

Are you acting as a private ☐ or a trade ☐ buyer?

If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Lot no.	Brief description	MAX bid in (ex premium & TVA) if unavailable	For office use only

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our conditions of sale and wish to be bound by them unreservedly.

Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY

Identification seen: Identity Card ☐ Driving Licence ☐ Passport ☐ Other (Detail)..... Date..... Time ..... Taken by.....

Bonhams 1793

Formulaire d'ordre d'achat téléphonique

Numéro de palette

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjuger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données
Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrons occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers.
Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après. ☐
Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après ☐

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	☐
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	☐

Numéro de téléphone attribué (usage interne)

Les appels téléphoniques peuvent être enregistrés

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux Informations Importantes Aux Acheteurs se trouvant dans le catalogue concernant vos instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

Intitulé de la vente: Grand Palais	Date de la vente 7 fevrier 2013
Vente numéro 20924	Lieu de vente Paris

Telephone le jour de la vente

Madame / Monsieur	Prénom
Nom	

Numéro de Client

Raison sociale	
Numéro de Client	
Adresse	
Localité/Ville	Région/Etat/Département/Canton
Code postal	Pays
Téléphone professionnel	
Téléphone privé	
Téléphone portable	
Fax	
E-mail	
Faites-vous partie du ficher de BONHAMS ? oui ☐ non ☐	
Agissez-vous à titre privé ☐	ou professionnel ☐

Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐

☐☐☐☐☐☐

Lot n°	Description succincte	Enchère maximale hors TVA, commission et frais, en € (si injoignable)	A usage interne exlus.

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.

Votre signature	Date

A USAGE INTERNE EXCLUSIVEMENT

Pièce d'identité produite: Carte d'identité ☐ Permis de conduire ☐ Passeport ☐ Autre (préciser)..... Date…… Heure……Pris par……

Bonhams 1793

Absentee Bidding Form

Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the 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
We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere)
We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.
If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box. ☐
Would you like to receive e-mailed information from us? ☐

Please provide details of the lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. New bidders must also provide proof of identity when submitting bids. Failure to do this may result in your bids not being processed. Please refer to the Important Notices in the catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

If successful	
I will collect the purchases myself	☐
Please arrange shippers to contact me with a quote	☐

Lot no.	Brief description	MAX bid in € ex premium & VAT

Sale title: Grand Palais	Sale date 7 February 2013
Sale no. 20924	Sale venue Paris
Title	First name
Last name	
Client number	
Company name	
Company number	
Address	
City	County
Postcode	Country
Telephone daytime	
Telephone evening	
Telephone mobile	
Fax	
E-mail	
Have you registered with us before? Yes ☐ No ☐	
Are you acting as a private ☐ or a trade ☐ buyer?	
If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country ☐☐/☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our conditions of sale, and wish to be bound by them unreservedly.

Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY
Identification seen: Identity Card ☐ Driving Licence ☐ Passport ☐ Other (Detail)..... Date…… Time …… Taken by…..

Bonhams 1793

Formulaire d'ordre d'achat

Numéro de palette

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjuger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données

Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrons occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers. Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après. ☐

Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après ☐

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux informations importantes se trouvant dans le catalogue concernant vas instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	☐
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	☐

Lot no.	Description succincte	Enchère maximale en €, hors TVA, commission et frais

Intitulé de la vente: Grand Palais	Date de la vente 7 fevrier 2013
Vente numéro 20924	Lieu de vente Paris
Madame / Monsieur	Prénom
Nom	
Numéro de Client	
Raison sociale	
Numéro de Client	
Adresse	
Localité/Ville	Région/Etat/Département/Canton
Code postal	Pays
Téléphone professionnel	
Téléphone privé	
Téléphone portable	
Fax	
E-mail	
Faites-vous partie du ficher de BONHAMS ? oui ☐	non ☐
Agissez-vous à titre privé ☐	ou professionnel ☐

Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐

☐☐☐☐☐☐☐

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.	
Votre signature	Date

A USAGE INTERNE EXCLUSIVEMENT

Pièce d'identité produite: Carte d'identité ☐ Permis de conduire ☐ Passeport ☐ Autre (préciser)..... Date..... Heure.....Pris par.....

Bonhams Motoring Network

UK

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) 832329
cars@orange.net

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643159
astondb@hotmail.co.uk

Somerset / Dorset
Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440804
Fax: (01963) 441004

Devon / Cornwall
Jonathan Vickers
The Cricket House
Ladock, Cornwall
TR2 4NH
Tel: (01726) 882 696
Mob: 07870 554 171
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
veryoldmj@gmail.com

East Anglia
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481110
david.hawtin@
bonhams.com

Midlands
Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411154
bob-cordon.champ@
virgin.net

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414983
richard.hudsonevans@
bonhams.com

Home Counties
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
eva_colin@
btinternet.com

Herts, Beds & Bucks
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758838
martin@
heckscher.co.uk

Lancashire & Cumbria
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 844884
Fax: (01204) 401799

Gloucestershire
George Cohen
Manor Farm
Chillington
Ilminster
Somerset
TA19 0PU
Tel: (01460) 526 46
geo@norton.uk.com

Wales
Mike Worthington-Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel (01239) 711486
(9am-5pm)
Fax (01239) 711367

European Representatives

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15

Belgium
Philip Kantor
Boulevard Saint-Michel 101
B-1040 Brussels
Tel: + 32 476 879 471
Fax: + 32 10 68 10 72
philip.kantor@
bonhams.com

Germany
Paul Gockel
Reitacker 2
D-31177 Harsum-Asel
Germany
Tel: +49 5127/9026996
Mob: +49 160 94984316
paul.gockel@t-online.de

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Fax: +49 211 407764
hans.schede@bonhams.com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 06 485 900
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

Denmark
John Raben-Levetzau
Alms House
57 Loddon Road
Langley, NR14 6BW
England
Tel: +44 (0)1508 521 251

The Netherlands
Saskia Magnin
de Lairessestraat 123
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
saskia.simonis@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA

San Francisco
Mark Osborne
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 391 4000
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Nick Smith
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 323 436 5470
Fax: +1 323 850 5843
nick.smith@
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
Christine Eisenberg
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544
christine.eisenberg@
bonhams.com

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

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227
tom.black2@
comcast.net

Rest of the World

Australia
Damien Duigan
Unit 14,
888 Bourke Street
Waterloo
NSW 2017
T: +61 (0) 2 8412 2232
damien.duigan@
bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
1-10-13 Tenjincho,
Fujisawa-shi
Kanagawa, 252-0814
Japan
Tel: +81 466 82 6842
Fax: +81 466 82 6809

Hong Kong
Carson Chan
Suite 1508
Two Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
Tel: +852 2918 4321
Fax: +852 2918 4320

Argentina
Daniel Clarmunt
Catamarca 1538
(B1640FUP) Martinez
Buenos Aires
Tel: +54 11 479 37600
Fax: +54 11 479 34100
daniel.claramunt@
bonhams.com

Bonhams Specialist Departments

To e-mail any of the below use the first name dot second name @bonhams.com eg. charles.obrien@bonhams.com

19th Century Paintings
UK
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
U.S.A
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

20th Century British Art
Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

Aboriginal Art
Greer Adams
+61 2 8412 2222

African and Oceanic Art
UK
Philip Keith
+44 2920 727 980
U.S.A
Fred Baklar
+1 323 436 5416

American Paintings
Alan Fausel
+1 212 644 9039

Antiquities
Madeleine Perridge
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour
UK
David Williams
+44 20 7393 3807
U.S.A
Paul Carella
+1 415 503 3360

Art Collections, Estates & Valuations
Harvey Cammell
+44 (0) 207 468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design
UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art
Litsa Veldekis
+61 2 8412 2222

Australian Colonial Furniture and Australiana
James Hendy
+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts
UK
David Park
+44 20 7393 3817
U.S.A
Christina Geiger
+1 212 644 9094

British & European Glass
UK
Simon Cottle
+44 20 7468 8383
U.S.A.
Suzy Pai
+1 415 503 3343

British & European Porcelain & Pottery
UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A
Peter Scott
+1 415 503 3326

Contemporary Art
U.S.A
Jeremy Goldsmith
+1 212 644 9656

California & American Paintings
Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets
UK
Mark Dance
+44 8700 27361
U.S.A.
Hadji Rahimipour
+1 415 503 3392

Chinese & Asian Art
UK
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
U.S.A
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
HONG KONG
Julian King
+852 2918 4321

Clocks
UK
James Stratton
+44 20 7468 8364
U.S.A
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Coins & Medals
UK
John Millensted
+44 20 7393 3914
U.S.A
Paul Song
+1 323 436 5455

Contemporary Art & Modern Design
UK
Gareth Williams
+44 20 7468 5834
U.S.A
Sharon Goodman Squires
+1 212 644 9128

Costume & Textiles
Claire Browne
+44 1564 732969

Entertainment Memorabilia
UK
Stephanie Connell
+44 20 7393 3844
U.S.A
Catherine Williamson
+1 323 436 5442

Ethnographic Art
Jim Haas
+1 415 503 3294

Football Sporting Memorabilia
Dan Davies
+44 1244 353118

Furniture & Works of Art
UK
Fergus Lyons
+44 20 7468 8221
U.S.A
Jeffrey Smith
+1 415 503 3413

Greek Art
Olympia Pappa
+44 20 7468 8314

Golf Sporting Memorabilia
Kevin Mcgimpsey
+44 1244 353123

Irish Art
Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art
Deborah Allan
+44 20 7468 8276

Islamic & Indian Art
Alice Bailey
+44 20 7468 8268

Japanese Art
UK
Suzannah Yip
+44 20 7468 8368
U.S.A
Jeff Olson
+1 212 461 6516

Jewellery
UK
Jean Ghika
+44 20 7468 8282
U.S.A
Susan Abeles
+1 212 461 6525
AUSTRALIA
Patti Sedgwick
+61 2 8412 2222

Marine Art
UK
Alistair Laird
+44 20 7468 8211
U.S.A
Gregg Dietrich
+1 917 206 1697

Mechanical Music
Laurence Fisher
+44 20 7393 3984

Modern, Contemporary & Latin American Art
U.S.A
Sharon Goodman Squires
+1 212 644 9128

Motor Cars
UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
USA
Mark Osborne
+1 415 503 3353
EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471
AUSTRALIA
Damien Duigan
+61 2 8412 2232
Automobilia
UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
USA
Kurt Forry
+1 415 391 4000

Motorcycles
Ben Walker
+44 8700 273616
Automobilia
Adrian Pipiros
+44 8700 273621

Musical Instruments
Philip Scott
+44 20 7393 3855

Natural History
U.S.A
Claudia Florian
+1 323 436 5437

Old Master Pictures
UK
Andrew Mckenzie
+44 20 7468 8261
U.S.A
Mark Fisher
+1 323 436 5488

Orientalist Art
Charles O'Brien
+44 20 7468 8360

Photography
U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Portrait Miniatures
Camilla Lombardi
+44 20 7393 3985

Prints
UK
Robert Kennan
+44 20 7468 8212
U.S.A
Judith Eurich
+1 415 503 3259

Russian Art
UK
Sophie Hamilton
+44 20 7468 8334
U.S.A
Yelena Harbick
+1 212 644 9136

Scientific Instruments
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Scottish Pictures
Chris Brickley
+44 131 240 2297

Silver & Gold Boxes
UK
Michael Moorcroft
+44 20 7468 8241
U.S.A
Aileen Ward
+1 800 223 5463

South African Art
Giles Peppiatt
+44 20 7468 8355

Sporting Guns
Patrick Hawes
+44 20 7393 3815

Toys, Dolls & Chess
Leigh Gotch
+44 20 8963 2839

Travel Pictures
Veronique Scorer
+44 20 7393 3960

Urban Art
Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Watches & Wristwatches
UK
Paul Maudsley
+44 20 7447 7412
U.S.A.
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530
HONG KONG
Carson Chan
+852 2918 4321

Whisky
UK
Martin Green
+44 1292 520000
U.S.A
Joseph Hyman
+1 917 206 1661
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Wine
UK
Richard Harvey
+44 (0) 8700 273622
U.S.A
Doug Davidson
+1 415 503 3363
HONG KONG
Daniel Lam
+852 3607 0004

Bonhams Network Page

International Salerooms, Offices and Associated Companies (• Indicates Saleroom)

UNITED KINGDOM

London
101 New Bond Street •
London W1S 1SR
+44 20 7447 7447
+44 20 7447 7400 fax

Montpelier Street •
London SW7 1HH
+44 20 7393 3900
+44 20 7393 3905 fax

South East England

Brighton & Hove
19 Palmeira Square
Hove, East Sussex
BN3 2JN
+44 1273 220 000
+44 1273 220 335 fax

Guildford
Millmead,
Guildford,
Surrey GU2 4BE
+44 1483 504 030
+44 1483 450 205 fax

Tunbridge Wells
Ground Floor
Royal Victoria House
51-55 The Pantiles
Tunbridge Wells, Kent
TN2 5TE
+44 1892 546 818
+44 1892 518 077 fax

Isle of Wight
+44 1983 282 228

Representative:
West Sussex
Jeff Burfield
+44 1243 787 548

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Par
Cornubia Hall
Eastcliffe Road
Par, Cornwall
PL24 2AQ
+44 1726 814 047
+44 1726 817 979 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Winchester
The Red House
Hyde Street
Winchester
Hants SO23 7DX
+44 1962 862 515
+44 1962 865 166 fax

Tetbury
22a Long Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8AQ
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:
Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia

Bury St. Edmunds
21 Churchgate Street
Bury St Edmunds
Suffolk IP33 1RG
+44 1284 716 190
+44 1284 755 844 fax

Norfolk
The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle
The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford •
Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Henley
The Coach House
66 Northfield End
Henley on Thames
Oxon RG9 2JN
+44 1491 413 636
+44 1491 413 637 fax

Yorkshire & North East England

Leeds
30 Park Square West
Leeds LS1 2PF
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester •
New House
150 Christleton Road
Chester, Cheshire
CH3 5TD
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

Carlisle
48 Cecil Street
Carlisle, Cumbria
CA1 1NT
+44 1228 542 422
+44 1228 590 106 fax

Manchester
The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

Southport
33 Botanic Road
Churchtown
Southport
Merseyside PR9 7NE
+44 1704 507 875
+44 1704 507 877 fax

Representative:
Isle of Man
Felicity Loughran
+44 1624 822 875

Channel Islands

Jersey
39 Don Street
St.Helier
JE2 4TR
+44 1534 722 441
+44 1534 759 354 fax

Representative:
Guernsey
+44 1481 722 448

Scotland

Edinburgh •
22 Queen Street
Edinburgh
EH2 1JX
+44 131 225 2266
+44 131 220 2547 fax

Glasgow
176 St. Vincent Street,
Glasgow
G2 5SG
+44 141 223 8866
+44 141 223 8868 fax

Representatives:
Wine & Spirits
Tom Gilbey
+44 1382 330 256

Wales

Cardiff
7-8 Park Place,
Cardiff CF10 3DP
+44 2920 727 980
+44 2920 727 989 fax

EUROPE

Austria - Vienna
Garnisongasse 4
1090 Vienna
+43 (0)1 403 00 01
vienna@bonhams.com

Belgium - Brussels
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0)2 736 5076
+32 (0)2 732 5501 fax
belgium@bonhams.com

France - Paris
4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 1010
+33 (0)1 42 61 1015 fax
paris@bonhams.com

Germany - Cologne
Albertusstrasse 26
50667 Cologne
+49 (0)221 2779 9650
+49 (0)221 2779 9652 fax
cologne@bonhams.com

Germany - Munich
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
+49 (0) 89 2420 5812
+49 (0) 89 2420 7523 fax
munich@bonhams.com

Ireland - Dublin
31 Molesworth Street
Dublin 2
+353 (0)1 602 0990
+353 (0)1 4004 140 fax
ireland@bonhams.com

Italy - Milan
Via Boccaccio 22
20123 Milano
+39 (0)2 4953 9020
+39 (0)2 4953 9021 fax
milan@bonhams.com

Italy - Rome
Via Sicilia 50
00187 Rome
+39 (0)6 48 5900
+39 (0)6 482 0479 fax
rome@bonhams.com

Netherlands - Amsterdam
de Lairessestraat 123
1075 HH Amsterdam
+31 20 67 09 701
+31 20 67 09 702 fax
amsterdam@bonhams.com

Spain - Madrid
Nuñez de Balboa no.4 - 1A
Madrid
28001
+34 91 578 17 27
madrid@bonhams.com

Switzerland - Geneva
Rue Etienne-Dumont 10
1204 Geneva
Switzerland
+41 76 379 9230
geneva@bonhams.com

Representatives:
Greece
Art Expertise
+30 210 3636 404

Marbella
James Roberts
+34 952 90 62 50
marbella@bonhams.com

Portugal
Filipa Rebelo de Andrade
+351 91 921 4778
filipa.deandrade@bonhams.com

Russia
Marina Jacobson
+7 921 555 2302
russia@bonhams.com

NORTH AMERICA

USA

San Francisco •
220 San Bruno Avenue
San Francisco
CA 94103
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8951 fax

Los Angeles •
7601 W. Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
+1 (323) 850 7500
+1 (323) 850 6090 fax

New York •
580 Madison Avenue
New York, NY
10022
+1 (212) 644 9001
+1 (212) 644 9007 fax

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (480) 994 5362

California
Central Valley
David Daniel
+1 (916) 364 1645

District of Columbia/
Mid-Atlantic
Martin Gammon
+1 (202) 333 1696

Southern California
Christine Eisenberg
+1 (949) 646 6560

Florida
+1 (305) 228 6600

Georgia
Mary Moore Bethea
+1 (404) 842 1500

Illinois
Ricki Blumberg Harris
+1 (312) 475 3922
+1 (773) 267 3300

Massachusetts
Boston/New England
Amy Corcoran
+1 (617) 742 0909

Nevada
David Daniel
+1 (775) 831 0330

New Mexico
Leslie Trilling
+1 (505) 820 0701

Oregon
Sheryl Acheson
+1(503) 312 6023

Texas
Amy Lawch
+1 (713) 621 5988

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 218 5011

CANADA

Toronto, Ontario •
Jack Kerr-Wilson
20 Hazelton Avenue
Toronto, ONT
M5R 2E2
+1 (416) 462 9004
info.ca@bonhams.com

Montreal, Quebec
David Kelsey
+1 (514) 341 9238
info.ca@bonhams.com

SOUTH AMERICA

Argentina
Daniel Claramunt
+54 11 479 37600

Brazil
Thomaz Oscar Saavedra
+55 11 3031 4444
+55 11 3031 4444 fax

ASIA

Hong Kong
Carson Chan
Suite 1122
Two Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax

Beijing
Xibo Wang
Room A515
F/5 CBD International Mansion
No. 16 Yongan Dongli
Chaoyang District
Beijing 100022
+852 3607 0023
+852 2918 4320 fax

Japan
Hiromi Ono
Level 14 Hibiya Central Building
1-2-9 Nishi-Shimbashi
Minato-ku
Tokyo 105-0003
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
tokyo@bonhams.com

Taiwan
+886 2 8758 2898

AUSTRALIA

Sydney
76 Paddington Street
Paddington NSW 2021
Australia
+61 (0) 2 8412 2222
+61 (0) 2 9475 4110 fax
info.aus@bonhams.com

Melbourne
Ormond Hall
557 St Kilda Rd
Melbourne VIC 3004
+61 (0) 3 8640 4088

Representatives:
Perth
Norah Ohrt
+61 (0) 8 9433 4414

Adelaide
James Bruce
+61 (0) 8 8232 2860

AFRICA

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

Motorcycle Index

Lot No	Year	Sale Item Description
447	1931	Arbinet 350cc Type BSSC
464	c.1942	Ariel 346cc W/NG
436	c.1944	Ariel 346cc W/NG
406	1929	Automoto 499cc A11 Supersport
495		Re-creation of a 1969 Benelli 350cc GP Racing Motorcycle
442	1953	BMW 494cc R51/3
444	1958	BMW 247cc R26
460	1967	BMW 980cc R60/2
440	c.1969	BMW 594cc R69S
441	1990	BMW 980cc K1
443	1998	BMW R1200C
432	c.1939	BSA 500cc M20
433	1951	BSA 123cc Bantam D1
430	1952	BSA 646cc A10 'Golden Flash'
431	c.1956	BSA 499cc B33
458	1961	BSA 610cc DBD34 Gold Star
407	1930	Dollar 500cc S3
455	1968	Egli-Vincent 998cc Racing Motorcycle
438	1991	Enfield 346cc Bullet
492	1962	Fruin Dartela 50cc Six-Speed Racing Motorcycle
484	c.1924	Garelli 349cc Roadster
488	1926	Garelli 348cc Racing Motorcycle
489	c.1926	Garelli 349cc Roadster
485	c.1932	Garelli 350cc Tipo 331 Roadster
465	1963	Garelli 50cc Record Breaking Racing Motorcycle
468	1983	Garelli 50cc Grand Prix Racing Motorcycle
466	c.1983/84	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
471	c.1985	Garelli 250cc Grand Prix Racing Motorcycle
472	1986	Garelli 250cc Grand Prix Racing Motorcycle
474	c.1986	Garelli 250cc Grand Prix Racing Motorcycle
467	1987	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
476	c.1988	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
477	c.1988	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
478	c.1988	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
482	1988	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
473	1988	Garelli 250cc Grand Prix Racing Motorcycle
479	1989	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
480	1989	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
481	1989	Garelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
475	1989	Garelli 250cc Grand Prix Racing Motorcycle
491	1970	Guazzoni 50cc Production Racing Motorcycle
403	c.1917	Harley-Davidson 1,000cc Model F Motorcycle Combination
490	1985	Honda RTL250S Trials Motorcycle
483	1988	Honda RS125 Rolling Chassis
486	1989/90	Honda VFR750R RC30 Production Racing Motorcycle
498	1990	Honda VF1000R
402	1917	Indian 7hp Powerplus
421	1955	Jonghi 248cc H54T
416	1957	Lambretta LD125

Lot No	Year	Sale Item Description
496	1974	Laverda 750cc
497	1978	Lionti-MV Agusta 500cc
401	1914	Magnat-Debon 'Motocyclette 3 HP 1/4'
413	1928	Magnat-Debon 247cc MOS Sport
405	1935	Magnat-Debon 748cc VMA 750 v-twin
422	1955	Magnat Debon 250cc SSD
434	1948	Matchless 348cc G3L
435	c.1951	Matchless 348cc G3LS
470	c.1985	MBA 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
469	c.1979	Minarelli 125cc Grand Prix Racing Motorcycle
446	c.1930	Monet-Goyon 350cc Racing Motorcycle
417	1957	Monet-Goyon 98cc Starlett S2GDC
453	c.1925	Motobécane 175cc MB1
459	2000	MV Agusta 750cc F4 Serie Oro
428	c.1937	Norton 597cc Big 4
427	1938	Norton 490cc 16H
463	c.1944	Norton 490cc Model 16H Military Motorcycle
429	1948	Norton 490cc ES2
425	c.1953	Norton 500cc Model 7 Dominator
457	2005	Norvin' 998cc Café Racer
493	1956	Parilla 175cc MSDS
415	c.1939	Peugeot 350cc Type P135
420	c.1953	Peugeot 176 GS Bol D'Or
404	1929	Rhony'X 499cc Type GX OHC
437	c.1944	Royal Enfield 346cc Model CO
452	c.1930	San Sou Pap 350 Culbuté Coursifiée'
451	1931	SanSouPap 247cc Model SS25A 'Coursifiée'
439	c.1934	Scott 498cc Flying Squirrel Racing Motorcycle
448	1930	Styl'son Type 350 RH
450	1927	Terrot 347cc Type H Project
412	1928	Terrot 247cc Model FT Tourisme
449	c.1931	Terrot 347cc Type HSST Racing Motorcycle
411	1934	Terrot 246cc Type PU
414	1936	Terrot 174cc Type LR Racing Motorcycle
409	c.1936	Terrot 250cc Type OSSG
410	c.1940	Terrot 346cc Type JSS
408	1950	Terrot 499cc Type RGST 'Grand Sport'
454	1953	Terrot 123cc Type ETM
418	1953	Terrot 125cc VMS2 Scooter
423	c.1960	Terrot 123cc Ténor
426	1967	Triumph 649cc T120 Bonneville
424	c.1960	Velocette 499cc Venom Clubman
419	c.1963	VéloSolex 49cc Model 2200 Moped
456	1952	Vincent 998cc Series-C Rapide
487	1989	Yamaha TZ250W Grand Prix Racing Motorcycle
462	c.1933	Zündapp K800 Military Motorcycle
445	1937	Zündapp K500
461	c.1941	Zündapp KS750 'Sahara' Motorcycle Combination

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description
535	1929	De Havilland DH 60GM Gipsy Moth touring bi-plane
595	1959	Abarth 750 Record Monza Bialbero Coupé
594	1952	Alfa Romeo 1900 Sprint 1st Series Berlinetta
600	1955	Alfa Romeo 1900 Monoposto 'Satta' Special
509	1958	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Coupé
596	1962	Alfa Romeo 2600 Sprint Coupé
574	1922	Amilcar Type 4C Skiff
538	1956	Aston Martin DB2/4 Mark II Coupé
537	1963	Aston Martin DB4 'Series V' Vantage Convertible
584	1968	Aston Martin DBS Saloon
625	1985	Aston Martin Lagonda Saloon
612	1964	Austin Mini Cooper 1275 'S' Competition Saloon
578	1929	Bentley 6½-Litre Speed Six Tourer
534	1931	Bentley 8 Litre Sports Tourer
580	1935	Bentley 3½-Litre Sports Saloon
536	1949	Bentley Mark VI 4.5 Litre
540	1953	Bentley R-Type Continental Sports Saloon
564	1958	Bentley S1
560	1913	Benz 8/20hp
557	1913	Brasier 16hp Saloon
562	1931	Bugatti Type 54 Grand Prix 4.9 Litre supercharged
588	1938	Bugatti Type 57C Special Coupé
555	c.1930	Cadillac V16 Landaulette De Luxe
590	1960	Chevrolet Corvette Roadster
585	1931	Citroën P19B Kegresse half-track
518	1953	Citroën Traction Avant Saloon
515	1962	Citroën DS19 Convertible
581	1937	Cord 812 S/C Phaeton
621	1924	Daimler 57hp 9.4 Litre Limousine
615	1939	Daimler 4-Litre Sports Saloon
577	1914	Darracq Type V14 16hp Tourer
561	1901	De Dion Bouton 4½hp Vis-à-Vis
514	1970	De Tomaso Mangusta Coupé
604	1972	De Tomaso Mangusta Coupé
589	1927	Delage DI
553	1931	Delage D8 Four-Seater Sports Tourer
571	1902	Delahaye 6hp Type O Vis-à-Vis
519	1911	Delahaye Type 48 Open Drive Opera Coupé
526	1916	Detroit Electric Model 57 Coupé
521	1928	Detroit Electric Model 95 Type 24B Brougham de Ville
546	1965	Ferrari 330GT 2+2 Berlinetta
587	1965	Ferrari 330GT 2+2 Berlinetta
568	1970	Ferrari Dino 246GT Berlinetta
542	1973	Ferrari Dino 246GT Berlinetta
619	1977	Ferrari 512 Berlinetta Boxer
543	1979	Ferrari 308GT Berlinetta
502	1956	FIAT 600 Multipla
607	1956	FIAT 1100 "Spiagga"
504	1972	FIAT 500L Saloon
541	1973	FIAT 238 Van Garage Francorchamps
503	1956	Ford Fairlane Club Sedan
624	1966	Ford Mustang Fastback
608	1957	Heinkel Kabine Micro Car
559	1939	Horch 853A Cabriolet
530	1953	Jaguar XK120 Drophead Coupé
606	1957	Jaguar XK150 3.4-Litre Coupé
567	1961	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Hardtop Competition Roadster
626	1962	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Coupé
516	1963	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Coupé
539	1965	Jaguar E-Type Series 1 4.2-Litre Roadster
507	1975	Jensen Interceptor Series III Convertible
520	1968	Kougar Jaguar Sports Two Seater

Lot No	Year	Sale Item Description
614	1953	Kurtis-Kraft 500S Sports-Racer Continuation
506	1970	Lamborghini Espada
529	1929	Lancia Lambda Tourer
511	c.1933	Lancia Dilambda Roadster
552	1938	Lancia Astura 4th Series Cabriolet
591	1965	Lancia Flaminia Super Sport 'Double Bubble' Coupé
512	1969	Lancia Fulvia Coupé Rallye 1.6 HFS
592	1993	Lancia Delta HF Integrale Evoluzione II Hatchback
601	1962	Lotus Type 23B 1,600cc Sports Racer
565	1964	Lotus Elan Roadster
609	1964	Lotus Elan S2 Competition Coupé
523	c.1911	Marion 'Bobcat' Speedster
620	1962	Maserati 3500 GTI Coupé
569	1966	Matra MS5
586	1938	Mercedes-Benz 540K Cabriolet A
597	1955	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A
598	1957	Mercedes-Benz 220S Coupé
611	1965	Mercedes-Benz 220SE Cabriolet
599	1965	Mercedes-Benz 600 Landaulet
547	1926	Minerva AG 16hp Falkinnet Tourer 'Project'
549	1929	Minerva Type AK Faux Cabriolet by Labourdette
548	1957	Minerva C22 'Tout Terrain' 4x4
573	1922	Mors 30hp Two-Seat Torpedo
528	1931	Packard Standard Eight 833 Convertible Sedan
618	1931	Packard Standard Eight 833 Limousine
524	1916	Packard Model 1-25 Twin Six Touring
527	1917	Packard Model 2-35 Twin Six Touring
531	1929	Packard Standard Eight Model 633 Phaeton
556	1911	Panhard et Levassor Type X14 25hp Tourer
501	1934	Panhard et Levassor X72 Panoramique Saloon
505	1948	Peugeot 202 Canadienne Woodie Estate Car
593	1982	Peugeot 504 2.0-Litre Cabriolet by Chapron
525	1904	Pierce Motorette Model 8M Stanhope 2/4 Seater
551	1930	Pierce-Arrow Model B Phaeton
570	1966	Porsche 906 Carrera 6
566	1966	Porsche 911 Coupé SWB
508	1975	Porsche 911SC Carrera 2.7-Litre Coupé
533	1927	Renault Six Cylinder Dual Cowl Torpedo
575	1903	Richard-Brasier Type H 1.7litre Rear-entrance Tonneau
610	1920	Rolls-Royce Silver Ghost
554	1921	Rolls-Royce 45/50hp 'Silver Ghost' Alpine Eagle Tourer
532	1921	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Tourer
616	1932	Rolls-Royce Phantom II 40/50hp Coupé de Ville
603	1927	Rolls-Royce 20hp Tourer
617	1928	Rolls-Royce Phantom I 'Pall Mall' Tourer
545	1928	Rolls-Royce Phantom I Playboy Roadster
582	1928	Rolls-Royce Phantom I Trouville Town Car
602	1929	Rolls-Royce 40/50hp Phantom II Sedanca de Ville
622	1963	Rolls-Royce Phantom V Limousine
623	1969	Rolls-Royce Phantom VI Limousine
522	1909	Stanley Model E2 10hp Runabout
517	c.1977	Stutz Blackhawk VI Coupé
510	1954	Swallow Doretti Roadster
576	1910	Talbot 25hp Model 6AS Six-cylinder 'Roi-de-Belges' Tourer
583	1938	Talbot-Lago 150C 'Lago Speciale' Cabriolet
550	1947	Talbot-Lago T26 Record Cabriolet
544	1950	Talbot-Lago Record 'Grand Sport' Cabriolet
558	1936	Tatra T77A Saloon Project
579	1948	Tatra T87 Saloon
563	1976	TIGA Formula Ford SF 76
605	1967	Trident Clipper Coupé
572	1899	Victoria 2¼hp Combination

Photo credit: Simon Clay

Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris
+33 (0) 1 42 61 10 10
+33 (0) 1 42 61 10 15 fax