Bonhams

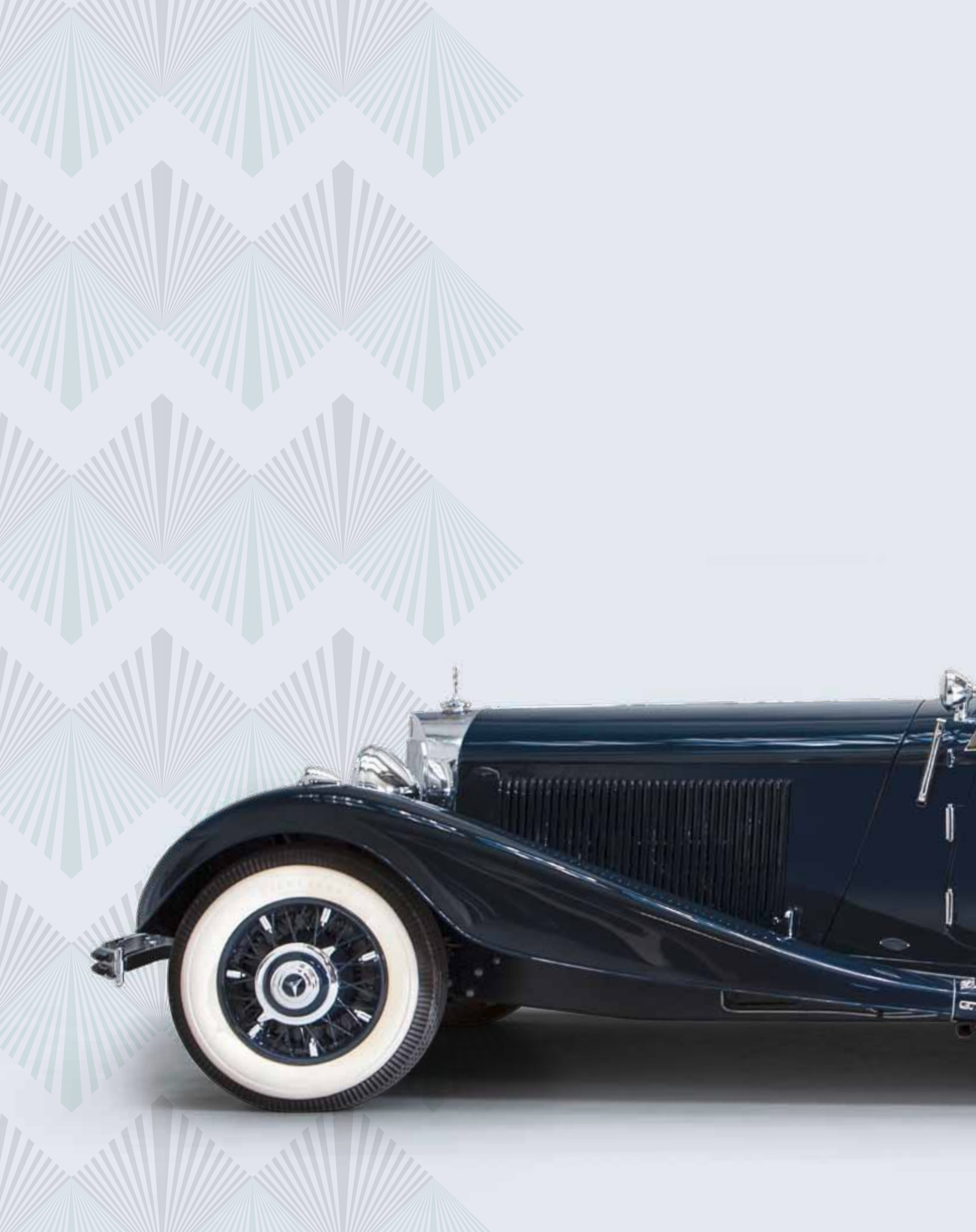
LES GRANDES MARQUES DU MONDE AU GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 6 février 2014
Le Grand Palais
Paris, France

Supported by

EFG



Dès 1901, un an à peine après son inauguration à l'occasion de l'Exposition and universelle, le Grand Palais accueillait le premier salon de l'automobile. Un événement mondialement reconnu qui, pendant près de soixante, va marquer chaque année l'actualité du monument et contribuer à forger son image de modernité et d'innovation. Au gré des éditions successives, le Grand Palais a vu défiler les noms mythiques de l'industrie automobile ainsi que des millions de visiteurs sous son immense verrière. Il s'est imposé comme un haut-lieu de l'histoire des véhicules à deux et quatre roues.

Un siècle plus tard, l'automobile y est toujours mise à l'honneur. La célèbre maison Bonhams organise dans la Nef sa troisième vente de voitures de collection. Les marques les plus prestigieuses sont représentées pour célébrer le génie automobile français et international. Une exposition spectaculaire et un rendez-vous désormais très attendu des amateurs, qui trouve sa place dans la programmation diversifiée, mais toujours exigeante, du Grand Palais : véritable portail culturel, le monument met en scène le meilleur de la création humaine, sous toutes ses formes. Je souhaite à tous nos visiteurs, collectionneurs ou simples curieux, une très belle vente !

Since 1901, barely a year after the opening of the World Fair, the Grand Palais held the first motor show. An event applauded worldwide which every year would mark the modernity of the building and contribute to forging its image of innovation. As the years passed the Grand Palais saw mythical names of the motor car industry evolve together with millions of visitors under its immense glass dome. It imposed itself as a pinnacle for both two and four wheeled machines.

A century later the motor car is still honoured within these walls. Bonhams organise their third sale this year in the nave. The most prestigious marques are united to celebrate French and international automobile genius. A spectacular exhibition and today a yearly meeting keenly awaited by collectors which finds its place in the varied but always high level of events organised at the Grand Palais: a true portal of culture, the monument shows off the finest of human creativity in all of its forms. I wish our visitors, collectors or simply those here out of curiosity a most successful sale.

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

LES GRANDES MARQUES DU MONDE

AU

GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 6 février 2014
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 6 février 2014
Automobilia 10h30
Motos 12h30
Automobiles 14h00

Exposition publique
Mercredi 5 février de 9h à 17h30
Jeudi 6 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 6 février de 8h à 9h

Informations et téléphones pendant l'événement
Du lundi 3 février au vendredi 7 février
+ 33 (0) 1 42 61 10 11
+ 33 (0) 1 42 61 10 15 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
21768

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 6 February 2014
Automobilia at 10.30am
Motorcycles at 12.30pm
Motor Cars at 2pm

Viewing
Wednesday 5 February from 9am to 5.30pm
Thursday 6 February from 9am
Free entrance
Thursday 6 February from 8am to 9am

Contact details during the sale period
From Monday 3 to Friday 7 February
+ 33 (0) 1 42 61 10 11
+ 33 (0) 1 42 61 10 15 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
21768

www.bonhams.com

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

+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)1 42 61 10 15 fax

Bonhams

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'automobilia, de motos et d'automobiles de collection.

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 troisième édition, ainsi que le partenaire de notre vente, EFG International, banque privée renommée pour leur soutien dans cet événement.

Nous nous réjouissons de ce long et fructueux partenariat à travers les années avec cette société 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 fine automobilia, collectors' motorcycles and motor cars. 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 third edition and our sale partner EFG International, the distinguished private bank for supporting us with this sale. We have enjoyed a long and rewarding partnership with this company over the years and share with EFG a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor
Head of Department,
Collectors' Motor Cars - Mainland Europe

EFG

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 Donington Historic Festival, le Classic Endurance Racing, 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, Donington Historic Festival, Classic Endurance Racing, 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 again very much looking forward to the Grand Palais Sale in Paris, which promises to be a wonderful 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 orfacebook.com/EFGInternational.

Keith Gapp
Head of Strategic Marketing and Communications,
EFG International

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% HT 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% HT est d'application sur les premiers €50,000 au marteau, 20% HT entre €50,001 et €1,000,000 au marteau et 12% HT sur la différence au dessus. La TVA au taux normal est prelevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

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,
• €5 000 € 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 €50,000 of the hammer price, 20% from €50,001 to €1,000,000 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
• €5,000 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.

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 7 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 14 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 7 février 2014 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 Valerie Simonet ou Gregory Tuytens le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 6 février, ou le vendredi 7 février avant 12h.

Faute d'avoir été informé jeudi 6 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

Gregory Tuytens pourra être contacté par email: gregory.tuytens@bonhams.com ou sur son mobile: +32 (0) 471 71 27 36.

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 6 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 7 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 paiement devra être effectué directement avec CARS – ensuite le retrait pourra s'effectuer UNIQUEMENT sur rendez-vous dont la demande aura été faite au MINIMUM 24h à l'avance.

Toute personne souhaitant enlever un véhicule au garage près de Paris devra d'abord contacter CARS Europe, régler sa facture et s'assurer que CARS Europe a reçu de Bonhams, avant votre arrivée, l'autorisation de délivrer le véhicule.

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).

CARS Europe, ses agents et représentant déclinent toute responsabilité quant aux pertes et dommages, dans toutes circonstances et bien que les objets soient sous leur contrôle.

Frais administratif et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:

€600 + TVA par automobile
€300 + TVA par moto

Frais de stockage à partir de Samedi 8 février 2014:

€30 + TVA par automobile et par jour
€15 + TVA par moto et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 16 février inclus.

Tout véhicule non enlevé en dans les 10 jours après la vente, sera transféré et transporté par Cars Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client:
€900+TVA par voiture,
€400+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 prononcée.

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 12 noon Friday 7 February 2014. 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 14 February 2014 (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 12 noon Friday 7 February 2014.

Customers must however notify Valerie Simonet or Gregory Tuytens no later than 10pm on the day of the sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 12 noon Friday 7 February.

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

Gregory Tuytens can be contacted on: gregory.tuytens@bonhams.com or his mobile: +32 (0) 471 71 27 36.

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

Anyone wishing to collect a vehicle from the Paris storage must first call CARS Europe & arrange payment & confirm that CARS Europe have a release from Bonhams prior to arriving.

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.

CARS Europe, its agents & representatives accept no liability for any loss or damage whatsoever under any circumstances whilst items are in their control.

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

Storage charges:
From Saturday 8 February 2014
€30 + TVA per motor car per day
€15 + TVA per motorcycle per day

Important Notice:
The storage facility will remain operational until Sunday 16 February included. 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:
€900 +VAT per motor car,
€400 +VAT per motorcycle.

Contact:
Niki Hayhoe - CARS Europe
Office Tel: +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

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

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

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

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

Administrateurs de la vente
Sale Administrator

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

Thomas Harrington
+44 (0)20 7468 5808
thomas.harrington@bonhams.com

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

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

Enchères/ Inscriptions à la vente
Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs
Buyers/Sellers Accounts

+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

Relation Presse
Press Office

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

Georgina Cotton
+44 (0) 20 7468 5870
+44 (0) 20 7468 8209
georgina.cotton@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
polygon@polygon-transport.com

Remerciements
Acknowledgements

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

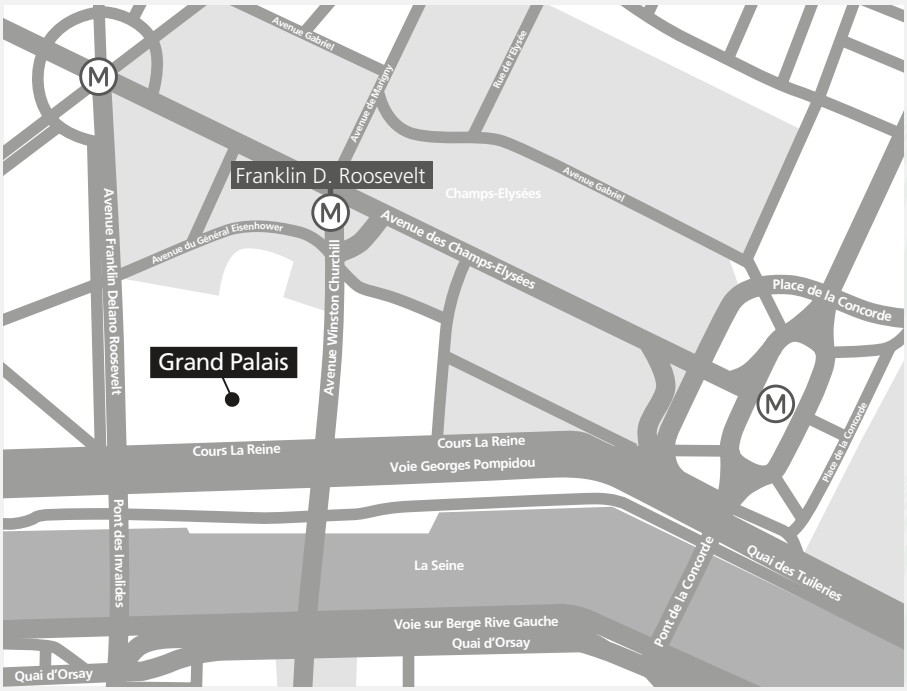
We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Richard Agostini
Nick Benwell
Stefano Chiminelli, Circolo Veneto Automoto d'Epoca
Bugatti Owners Club
Fabio Collina, Maserati Classiche
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Fréderic Debas
Christian Descombes
Patrick Delâge
Catherine Durand
Alexandre Faucher
Marco Fazio, Centro Documentazione Automobilismo Storico Alfa Romeo
Antony Forshaw, Aston Service Dorset
Charles Grenu
Thomas Harrington
David Hawtin
Barbara Kantor
Thierry Lavau (Airstar)
Marjorie Lecointre
Marcel Massini, Massini AG
Simone Maxwell
Doug Nye
Mark Osborne
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Victoria Rey de Rudder
Philippe Vercruysse

Photo credits:

Simon Clay
Christophe Gasco
Dirk de Jager
Remco Pronk
François Tomasi
Daniele Turetta
Scott Nidermaier
Clement Choulot
Daniel Reinhard

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

Worldwide Motoring contacts
Contacts d'automobilistes à travers le monde

Mainland Europe Motor Cars
Automobiles d'Europe continentale

Phillip Kantor
+32 (0) 4 76 87 94 71
philip.kantor@bonhams.com

Gregory Tuytens
+32 (0) 2 73 65076
gregory.tuytens@bonhams.com

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

Hans Schede (Germany)
+49 (0) 172 2088 330
hans.schede@bonhams.com

Henning Thomsen (Denmark)
+45 (0) 4051 4799
henning.thomsen@bonhams.com

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

UK Motor Cars
Automobiles du Royaume Uni

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

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

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

John Polson
+44 (0) 20 7468 5803
john.polson@bonhams.com

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

Administrators
Administrateur
Cherie Silver
+44 (0) 20 7468 5801
cherie.silver@bonhams.com

Tom Harrington
+44 (0) 20 7468 5808
tom.harrington@bonhams.com

USA Motor Cars
Automobiles des États-Unis

West Coast
Côte Ouest

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

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

David Swig
+1 415 503 3285
david.swig@bonhams.com

Nick Smith
+ 1 323 436 5470
nick.smith@bonhams.com

Malcolm Barber
+44 (0) 207 468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

East Coast
Côte Est

Rupert Banner
+1 212 461 6515
rupert.banner@bonhams.com

Eric Minoff
+ 1 917 206 1630
eric.minoff@bonhams.com

Evan Ide
+1 917 340 4657
evan.ide@bonhams.com

Administrator
Administrateurs
Samantha Hamill
+1 212 461 6514
samantha.hamill@bonhams.com

Additional contacts
Contacts additionnel

Motorcycle Department
Département Motos
Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
ben.walker@bonhams.com

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

Motorcycle Administrator
Administrateur Motos
Julia Morelli
+44 (0) 20 8963 2817
julia.morelli@bonhams.com

Automobilia
Automobile
Toby Wilson
+44 (0) 20 8963 2842
toby.wilson@bonhams.com

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

Automobilia Administrator
Administrateur Automobile
Bill To
+44 (0) 20 8963 2843
bill.to@bonhams.com

Press Office
Bureau Presse
Georgina Cotton
+44 (0) 20 7468 5870
+44 (0) 20 7468 8209 fax
georgina.cotton@bonhams.com

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

Buyers/Sellers Accounts UK
Acheteurs/Vendeurs RU
+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax

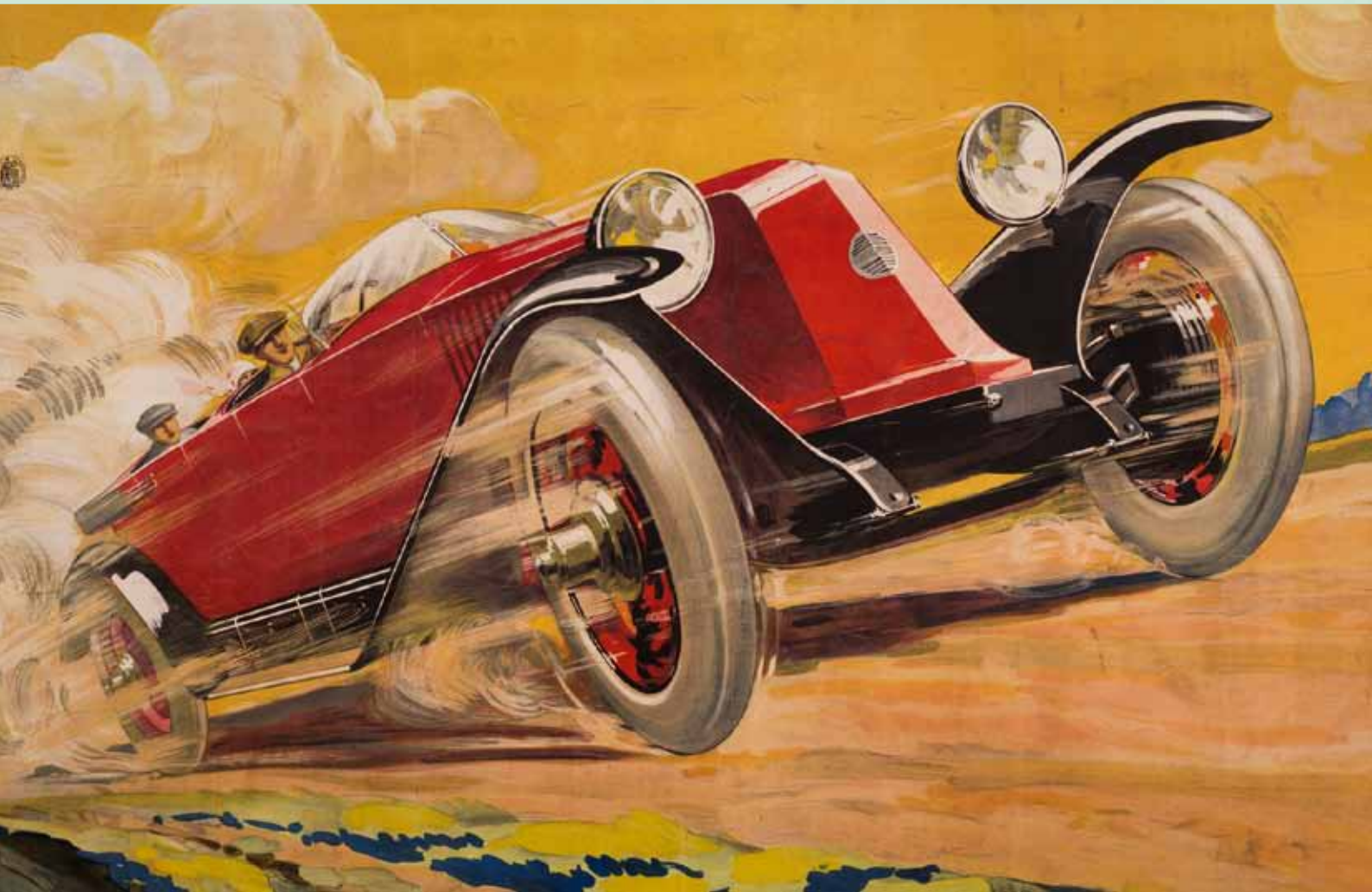
Buyers/Sellers Accounts USA
Acheteurs/Vendeurs EU
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

Automobilia

Jeudi 6 Février 2014
Lot 1 - 150 à 10.30 heures.

Automobilia

Thursday 6 February 2014
Lots 1 - 150 at 10.30 am



1

2

3

4

1[AR]
Rob Roy (Robert de la Rivière, Français, 1909-1992), 'Bugatti Type 35B'
signée, aquarelle grisée sur papier représentant la Grand Prix 2,3 litres circa 1930 en course, 17 x 27 cm, montée.

Rob Roy (Robert de la Riviere, French, 1909-1992), 'Bugatti Type 35B',
signed, grisaille watercolour on paper, depicting the circa 1930 2.3 Litre Grand Prix car at speed on the racetrack, 17 x 27cm, mounted.
€250 - 350

2[AR]
Rob Roy (Robert de la Rivière, Français, 1909-1992), 'Bugatti Type 59',
signée, aquarelle grisée sur papier représentant la Grand Prix 3,3 litres circa 1936 en course, 17 x 27 cm, montée.

Rob Roy (Robert de la Riviere, French, 1909-1992), 'Bugatti Type 59',
signed, grisaille watercolour on paper, depicting the circa 1936 3.3 Litre Grand Prix car at speed on the racetrack, 17 x 27cm, mounted.
€250 - 350

3[AR]
Rob Roy (Robert de la Rivière, Français, 1909-1992), 'Ferrari 166MM Le Mans 1949',
signée, aquarelle grisée sur papier représentant la Ferrari deux litres de Luigi Chinetti/Lord Selsdon en route vers la victoire, 17 x 27 cm, montée.

Rob Roy (Robert de la Riviere, French, 1909-1992), '1949 Le Mans Ferrari 166MM',
signed, grisaille watercolour on paper, depicting the Luigi Chinetti/Lord Selsden 2-Litre Ferrari on its way to victory, 17 x 27cm, mounted.
€250 - 350

4
Estampe 'Rallye de Monte-Carlo 1951' d'après Géo Ham (1900-1972),
lithographie publicitaire pour Kléber-Colombes célébrant la victoire de Trévoux et Crovetto sur Delahaye 175 S, 46 x 62 cm, montée et encadrée sous verre.

'Rallye de Monte-Carlo 1951' print after Geo Ham (1900-1972),
successes advertising piece for Kleber-Colombes, celebrating the class win for Trevoux and Crovetto in the Delahaye 175S, 46 x 62cm, mounted, framed and glazed.
€300 - 400

5
Emblème décoratif de garage 'Zagato Milano',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid, en forme du 'Z' Zagato, 70 x 110 cm.

A 'Zagato Milano' garage display emblem, modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the Zagato 'Z', 70 x 110cm.
€500 - 600

6
Emblème décoratif de garage 'Aston Martin',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid, en forme d'écusson ailé, largeur 140cm.

An 'Aston Martin' garage display emblem, modern, cold-cast resin and bronze composite, in the form of the winged badge, 140cm wide.
€500 - 600

7
Emblème décoratif de garage 'Ferrari',
de facture moderne, peint à la main, en fibre de verre, représentant le cheval cabré, 150 x 85 cm.

A hand-painted 'Ferrari' garage display emblem,
modern, fibreglass, large rectangular plaque featuring the Prancing Horse logo, 150 x 85cm.
€500 - 600

8
Plaque décorative de garage 'Delage au Mans 1949' peinte à la main,
facture moderne, avec cercle de feuilles de laurier en fibre de verre en relief commémorant la 2e place d'Henri Louveau et Juan Jover sur Delage D6 S trois litres, largeur 120 cm.

A hand-painted 'Delage at Le Mans 1949' garage display plaque,
modern, with raised fibreglass laurel-leaf surround, commemorating 2nd place for Henri Louveau and Juan Jover in the Delage D6S-3L, 120cm wide.
€500 - 600

9
Emblème décoratif de garage 'Mille Miglia',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid en forme de flèche directionnelle, 70 x 100 cm.

A 'Mille Miglia' garage display emblem,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of a directional arrow, 70 x 100cm.
€500 - 600

10
Emblème décoratif de garage 'Trident Maserati',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid, hauteur 120 cm.

A 'Maserati Trident' garage display emblem,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, 120cm high.
€500 - 600

11
Emblème décoratif de garage 'Porsche',
peint à a main, en fibre de verre, en forme d'écusson Porsche, hauteur 120 cm.

A hand-painted 'Porsche' garage display shield,
modern, fibreglass, in the form of the Porsche badge, 120cm high.
€500 - 600

12
Emblème décoratif de garage 'Cheval Cabré Ferrari',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid en forme de 'Cavallino Rampante', hauteur 150 cm.

A 'Ferrari Prancing Horse' garage display emblem,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the 'Cavallino Rampante' logo, 150cm high.
€500 - 600

13
Emblème décoratif de garage 'Ferrari',
de facture moderne, en composite résine et aluminium moulé à froid en forme de logo Ferrari, largeur 150 cm.

A 'Ferrari' garage display emblem,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the Ferrari script, 150cm wide.
€500 - 600

14
Plaque ronde décorative de garage peinte à la main 'Mickey Mouse Standard Gasoline',
facture moderne, avec cercle de feuilles de laurier en fibre de verre en relief représentant le personnage de Disney vantant l'essence 'Standard', diamètre 110 cm.

A hand-painted 'Mickey Mouse Standard Gasoline' garage display roundel,
modern, with raised laurel-leaf fibreglass surround, depicting the Disney character advertising Standard Gasoline, 110cm diameter.
€500 - 600

15
Écusson décoratif de garage 'Ferrari', peint à la main,
facture moderne, représentant l'emblématique Cheval Cabré, hauteur 120 cm.

A hand-painted 'Ferrari' garage display shield,
modern, fibreglass, featuring the Prancing Horse emblem, 120cm high.
€500 - 600

16
Tony Upson, 'Aston Martin DB5',
signée, acrylique sur panneau bois découpé représentant la voiture, 120 x 200 cm.

Tony Upson, 'Aston Martin DB5',
signed, acrylic on cut-out panel on board, a view of the car, 120 x 200cm.
€600 - 700

17
Figurine promotionnelle de garage 'Bibendum' debout,
facture moderne, reproduction en fibre de verre peinte à la main du personnage emblématique des pneus Michelin, hauteur 120 cm.

A hand-painted 'Mr Bibendum' standing forecourt figure,
modern, fibreglass, of the Michelin Tyres character, 120cm high.
€600 - 800

18
Figurine promotionnelle de garage 'Mr Drip' debout,
facture moderne, en fibre de verre peinte à la main du personnage emblématique d'Esso, hauteur 120 cm.

A hand-painted 'Mr Drip' standing forecourt figure, modern, fibreglass, of the Esso character, 120cm high.
€600 - 800

19
Figurine promotionnelle de garage 'Miss Drip' debout,
facture moderne, en fibre de verre peinte à la main du personnage emblématique d'Esso, hauteur 120 cm

A hand-painted 'Miss Drip' standing forecourt figure,
modern, fibreglass, of the Esso character, 120cm high.
€600 - 800

20
'Ascari au Grand Prix de Monaco 1955', huile sur toile,
acrylique sur toile représentant dans le style bande dessinée l'accident spectaculaire d'Alberto Ascari et son repêchage après son plongeon dans les eaux du port avec sa Lancia D50, 85 x 150 cm.

'Ascari at Monaco Grand Prix 1955', a painting on canvas,
acrylic on canvas, depicting in comic-strip style, Alberto Ascari's dramatic crash and subsequent rescue after driving his Lancia D50 into the harbour, 85 x 150cm.
€600 - 800

21
Tony Upson, 'Alfa Romeo Tipo C',
signée, acrylique sur panneau, représentant la voiture de Grand Prix en course, 120 x 200 cm.

Tony Upson, 'Alfa Romeo Tipo C',
signed, acrylic on board, depicting the Grand Prix car at speed, 120 x 200cm.
€600 - 700

22
Tony Upson, 'Gold Leaf Lotus Ford',
signée, acrylique sur panneau découpé surélevé en bois représentant vue de l'avant la monoplace à moteur Ford, 110 x 200 cm.

Tony Upson, 'Gold Leaf Lotus Ford',
signed, acrylic on raised cut-out panel on board, depicting a front view of the Ford engined single seat race car, 110 x 200cm.
€600 - 700

23
Tony Upson, 'Ferrari 250 GTO',
signée, acrylique sur panneau représentant la voiture de profil, 120 x 200 cm.

Tony Upson, 'Ferrari 250 GTO',
signed, acrylic on board, a profile view of the car, 120 x 200cm.
€600 - 700

24
Tony Upson, 'Bentley au Mans',
signée, acrylique sur panneau représentant une Bentley d'avant-guerre en course aux 24 Heures du Mans, 120 x 200 cm.

Tony Upson, 'Bentley at Le Mans',
signed, acrylic on board, depicting a pre-War racing Bentley at speed at the 24-Hour event, 120 x 200cm.
€600 - 700

26

25
Tony Upson, 'Bugatti Type 54',
signée, acrylique sur panneau, représentant la voiture de Grand Prix en course, 120 x 200 cm.

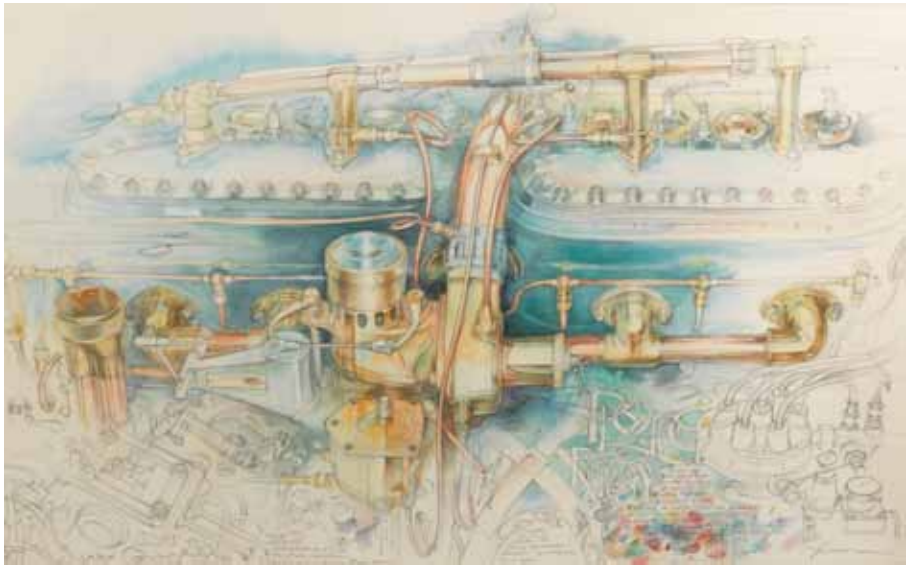
Tony Upson, 'Bugatti Type 54',
signed, acrylic on board, depicting the car at speed, 120 x 200cm.
€600 - 700

26
Ernst (Deutsch) Dryden (Autrichien, 1883-1938), projet de couverture supposé pour le magazine Die Dame de Noël 1926,
non signé, gouache sur carton montrant une femme superbement vêtue ornée d'ailes 'd'angelot' appliquées sur son maquillage, après une journée d'emplettes, son automobile surchargée de paquets cadeaux qui rendent son chauffeur perplexe, daté 1926 dans l'angle inférieur gauche, 43 x 29 cm, monté et encadré sous verre.

Ernst (Deutsch) Dryden (Austrian 1883-1938), a believed cover design for Die Dame magazine, Christmas 1926,
unsigned, gouache on artists' board, depicting a well dressed lady with 'angelic' wings applying her make-up after a shopping trip, with her motorcar overloaded with presents as her puzzled chauffeur looks on, dated 1926 in pencil to lower left corner, 43 x 29cm, mounted, framed and glazed.
€1,200 - 1,400

28

29



27

27AR
Bob Freeman (1950-2004), 'Moteur Rolls-Royce Silver Ghost', œuvre originale,
signée, crayon aquarellé, étude du moteur 40/50 HP montrant le bloc cylindre, les tubulures et autres détails avec annotations manuscrites de l'artiste, 29 x 46 cm, double montage sous verre, encadré.

Bob Freeman (1950-2004), 'Rolls-Royce Silver Ghost engine', an original artwork, signed, pencil with colour wash, a study of the 40/50hp engine showing cylinder block, manifolds and other details with hand-written annotations by the artist, 29 x 46cm, double mounted, framed and glazed.
€1,800 - 2,400

28
Affiche Valvoline produite par Affiches Frossard de Paris, années 1920,
montrant un bidon d'huile Valvoline et une élégante automobiliste dans sa voiture bleu, 113 x 160 cm, fixée sur une feuille de zinc pour exposition à l'extérieur, traces d'usure et taches d'humidité, avec baguettes de suspension en haut et bas.

A Valvoline poster produced by Affiches Frossard of Paris, 1920s,
depicting a Valvoline oil can and a smartly attired female driver in her blue car, 113 x 160, laid on zinc sheet for outdoor display, some wear and water staining, with wooden hanging battens top and bottom.
€4,000 - 5,000

29
Rare affiche Renault d'après René De Bas, Français, circa 1921,
lithographie en couleurs sur papier avec cachet officiel, montrant une Renault 45 Cabriolet en vitesse, 111 x 157 cm, entoilée, quelques restaurations et retouches.

A rare Renault poster after Rene De Bas, French, circa 1921,
full colour lithograph on paper, with official stamp, depicting a Renault Type 45 Cabriolet Tourer at speed, 111 x 157cm, laid on linen, some restoration and overpainting.
€4,500 - 5,500

30
Frederick Gordon Crosby (Britannique, 1885-1943), 'Delage - Paris-Nice 1919',
signée dans l'angle inférieur gauche, gouache sur carton représentant la Delage CO pilotée dans les Alpes par Louis Delage accompagné du journaliste automobile W. F. Bradley d'Autocar, 29 x 34 cm, encadrée sous verre avec plaque titre gravée en laiton fixée au bas du cadre en bois sombre, l'arrière du tableau comportant une partie du support en carton original portant le titre manuscrit.

Louis Delage fut toujours enclin à entreprendre de longues randonnées à grande vitesse afin de démontrer la qualité de ses voitures, y compris un Tour de France comportant six étapes consécutives de mille kilomètres par jour et une liaison record de Paris à Nice illustrée par le présent tableau. L'enthousiasme de Delage est mentionné dans l'ouvrage de W. F. Bradley 'Motor Racing Memories 1903-1921' (page 170).

Frederick Gordon Crosby (British, 1885-1943), 'Delage - Paris-Nice 1919', signed to lower left, gouache on board, depicting the CO Delage being driven through the Alps by Louis Delage with Autocar motoring journalist W F Bradley beside him, 29 x 34cm, double-mounted and glazed with engraved brass title plaque to lower edge of dark wooden frame, the rear of the painting accompanied by section of the original card backing with hand-written title.
€6,000 - 8,000

Louis Delage was always keen to undertake long-distance high-speed trips to provide practical demonstrations of the quality of his cars, including a Tour de France comprising six consecutive 1,000Km per day and a record run from Paris to Nice as depicted in this painting offered here. Delage's enthusiasm is mentioned in W F Bradley's book Motor Racing Memories 1903-1921 (see page 170).

31 AR

Terence Cuneo (1907-1996), 'Rallye de Monte Carlo 1960',
signé et daté de mars 1960, huile sur toile représentant la Sunbeam Rapier pilotée par Peter Harper et Raymond Baxter vainqueurs de leur catégorie, encadré, 63 x 75 cm.

Terence Cuneo (1907-1996), '1960 Monte Carlo Rally',
signed and dated March 1960, oil on canvas depicting the Sunbeam Rapier driven by Peter Harper and Raymond Baxter on their way to a class win, 63 x 75cm, framed.
€10,000 - 12,000

Voiture n° 325, la Sunbeam Rapier immatriculée YWK 5 fut la mieux classée des voitures Britanniques au Rallye de Monte Carlo 1960, avec une 4e place au général et une première dans la catégorie 'voitures de tourisme de production de 1300 à 2 litres'.

Car number 325, the Sunbeam Rapier registered YWK 5, was the highest British finisher in the 1960 Monte Carlo Rally, finishing 4th overall and 1st in the 1300-2000cc Series Production Touring Class.

32

33

34

35

32
Panneau en verre de distributeur Mercedes-Benz, circa 1950,
fond miroir, monoface, avec lettrage et détails bleu et blanc, diamètre 40 cm, avec chaînettes de suspension d'origine.

A Mercedes-Benz dealership hanging glass sign, circa 1950,
mirror-backed, single-sided, with white and blue lettering and detailing, 40cm diameter, with original hanging chain.
€350 - 450

33
Panneau émaillé VW Service, Allemand, circa 1955,
monoface, en bleu sur émail blanc, 81 x 63 cm.

A VW Service enamel sign, German, circa 1955, single-sided, in blue on white enamel, 81 x 63cm.
€500 - 700

34
Panneau émaillé Simca, années 1950,
ancien stock neuf, monoface, en rouge et bleu clair sur émail blanc par Boos & Hahn émailleur d'Ortenberg-Baden, supposé être un panonceau d'agent de la marque Française, apparemment jamais installé, 45 x 31cm.

A Simca enamel sign, 1950s,
new/old stock, single-sided, in red and pale blue on white enamel by Boos & Hahn enamellers of Ortenberg-Baden, believed to be a dealership door sign advertising the French marque, seemingly unused, 45 x 31cm.
€600 - 800

35
Panneau émaillé Ford, Français, circa 1950,
double face en forme d'écu, bleu sur émail blanc, brillant très vif, quelques très petits éclats aux perçages de fixation et sur les bords, 61 x 59.5 cm.

A Ford enamel sign, French, circa 1950,
double-sided shield-shaped sign, in blue on white enamel, high-gloss in very good condition, some minor chipping to mounting holes and edges, 61 x 59.5cm.
€700 - 900

36
Panneau émaillé Iso=Vis Motor Oil Service, circa 1930,
pour la Standard Oil Company d'Indiana, double face, circulaire, rouge et bleu sur fond émail blanc, marqué 'Reliance Adv Co. Milwaukee' au bord inférieur, diamètre 76 cm.

An Iso=Vis Motor Oil Service enamel sign, American, circa 1930,
for The Standard Oil Company of Indiana, double-sided, circular, in red and blue on white enamel, marked 'Reliance Adv Co. Milwaukee' to lower edge, 76cm diameter.
€800 - 1,200

37
Rare panneau en fer blanc imprimé Amilcar, Français, circa 1925,
monoface, montrant une Amilcar CGSS avec sa mascotte Pégase, produit par Max Cremnitz à Clichy (Paris), 62 x82 cm, quelques boursouflures et éclats nécessitant une petite restauration.

A rare Amilcar printed tin advertising sign, French, circa 1925,
single sided, depicting a GCSS Amilcar with Pegasus mascot, made by Max Cremnitz, Clichy, Paris, 62 x 82cm, some lifting and flaking, some restoration required.
€1,000 - 1,500

37

38

38
Panneau émaillé 'Protos Autos', Allemand, circa 1910,
monoface en émail bleu et jaune par Boos & Hahn émailleur d'Ortenberg-Baden, 66 x 99 cm.

A 'Protos Autos' enamel sign, German, circa 1910,
single-sided, in blue on yellow enamel by Boos & Hahn Ortenberg-Baden, 66 x 99cm.
€1,250 - 1,500

39
Rare panneau émaillé 'Sécurité sur Pneu Goodrich' avec dessin d'après Géo Ham (1900-1972), Français, années 1930,
double face avec illustration d'inspiration mécanique, lettrage en noir sur orange et blanc, signature de Géo Ham, 80 x 60 cm, traces d'usure et manques.

A rare 'Sécurité sur Pneu Goodrich' enamel sign with artwork after Geo Ham (1900-1972), French, 1930s,
double sided, with mechanic illustration, lettered in black on orange and white with Geo Ham signature, 80 x 60cm, some wear and loss.
€1,500 - 2,000

40
Panneau émaillé Texaco Motor Oil, Belge, circa 1931,
monoface avec dessin en cinq couleurs par Koekelberg de Bruxelles pour le marché Belge Germanophone, 74 x 50 cm.

A Texaco Motor Oil enamel sign, Belgian, 1931, single-sided, enamel in five colours, by Koekelberg of Brussels, for the German-speaking Belgian market, 74 x 50cm.
€1,500 - 2,000

41
Panneau émaillé Texaco Motor Oil, Belge, circa 1934,
monoface avec dessin par Delamare & Cerf en cinq couleurs, 74 x 50 cm.

A Texaco Motor Oil enamel sign, Belgian, circa 1934, single-sided, with design by Delamare & Cerf in five colours, 74 x 50cm.
€1,500 - 2,000

42
Rare panneau émaillé de la société Vestlandske Petroleum (VPC), Norvégienne, circa 1910,
émail peint à la main représentant un canot devant les réservoirs de la VPC, 81 x 60 cm, quelques éclats et manques à l'émail.

A rare Vestlandske Petroleumscompagni VPC enamel sign, Norwegian, circa 1910,
hand coloured enamels, depicting a small boat in front of the VPC fuel tanks, 81 x 60cm, some chips and loss to enamel.
€2,500 - 3,500

Ce panneau en émail bleu serait le premier modèle des deux versions produites à l'époque pour promouvoir la deuxième plus ancienne société pétrolière Norvégienne fondée en 1886. Au début des années 1920, Vestlandske et ses filiales furent reprises par Esso.

This sign with light blue enamel is believed to be the earlier example of two versions produced at the time, advertising Norway's second oldest oil company established in 1886. In the early 1920s Vestlandske and its subsidiaries were taken over by Esso.

36

39

40

41

42

43
Beau panneau publicitaire pour les bougies Viking, Suédois, circa 1932,
émaillé sur tôle bombée en huit couleurs par Ankarsrum, 58 x 38 cm, quelques retouches de peinture aux angles.

A fine enamel advertising sign for Viking sparkplugs, Swedish, circa 1932,
enamelled on curved steel panel in eight colours by Ankarsrum, 58 x 38cm, some restoration overpainting to corners.
€4,000 - 5,000

44
Rare panneau émaillé Dunlop Stock 'Bernd Rosemeyer', circa 1937,
monoface, bleu et blanc sur fond jaune avec rehauts de gris montrant le célèbre pilote automobile Allemand Champion d'Europe 1936, 90 x 64 cm, quelques traces d'usure et manques.

A rare Dunlop Stock 'Bernd Rosemeyer' enamel sign, circa 1937,
single sided, in blue and white on yellow, with grey highlights, depicting the popular German racing driver and 1936 European Driving Champion, 90 x 64cm, some wear and loss.
€4,000 - 5,000

45
Rare et beau panneau émaillé Kelly Tires, Allemand, années 1920,
double face montrant 'Miss Lotta Miles' portant un pneu ballon Kelly, publicité pour le marché Allemand, illustration peinte par Boos & Hahn, émailleur d'Ortenberg-Baden, 91 x 68 cm, quelques traces d'usure et manques à l'émail.

A fine and rare Kelly Tires enamel sign, German, 1920s, double sided, depicting 'Miss Lotta Miles' wearing a Kelly Balloon Tire, advertising the American tyres for the German market, pictorial image by Boos & Hahn enamellers of Ortenberg-Baden, 91 x 68cm, some wear and loss to enamel in places.
€7,000 - 9,000

Ce panneau découvert dans la région de Stuttgart en Allemagne est, au moment de la rédaction de ce catalogue, le seul exemplaire connu de cette illustration sur panneau émaillé double face.

This sign was discovered in the Stuttgart region of Germany, and at the time of cataloguing is the only example of this image known to exist in a large double sided enamel sign.

45

44

46
Beau et rare panneau émaillé Shell Benzin d'après Jean D'Ylen (1886-1938), Autrichien, circa 1925,
émaillé en sept couleurs montrant de jeunes pompistes nourrissant un cheval mécanique affamé, 66 x 101 cm, professionnellement restauré.

A fine and rare Shell Benzin enamel sign, after Jean D'Ylen (1886-1938), Austrian, circa 1925, enamelled in seven colours, depicting young petrol-pump attendants feeding a hungry mechanical horse, 66 x 101, professionally restored.
€7,000 - 8,000

47
Carte catalogue-guide De Dion-Bouton, Française, 1905,
carte repliable en couleur de la région de Caen avec au verso la liste détaillée des agents et réparateurs De Dion-Bouton et des hôtels recommandés ainsi que des illustrations des véhicules et des moteurs de production, une liste des entretiens et des réparations à l'attention des chauffeurs, contenue dans une pochette spéciale De Dion-Bouton plus une carte similaire de la région d'Amiens en 32 feuilles papier imprimées en couleur au recto et entoilées repliables.

A De Dion Bouton map/sales sheet, French, 1905, the folded paper map printed in colour for the area around Caen, the reverse printed with details of De Dion Bouton stockists, mechanics and recommended hotels, as well as illustrations of vehicles and engines produced, and a list of maintenance and repairs for chauffeurs, contained in a period De Dion Bouton map sleeve, and a similar map for Amiens, 32 singled-sided, colour paper sections laid on folded linen.
(2)
€100 - 200

43

46

48
Ouvrages relatifs aux automobiles Bugatti,
en majorité en Français comprenant Divine Bugatti, publié par Franco Maria Ricci, en boîtage; Norbert Steinhauser: Ettore Bugatti - L'Artisan de Molsheim, Volumes 1-3, en boîtage et une version abrégée en Anglais en un volume broché; Franco Zagari: Bugatti - La Gloire (signé par l'auteur); Sauzay & de Nombel: Fantastiques Bugatti, en boîtage; Paris & Mearns: Jean-Pierre Wimille - A Bientôt La Revanche (textes Français et Anglais); Collection Schlumpf - Une Folie Superbe, édité par Mulhouse; et deux objets souvenirs de Bugatti.

Books relating to Bugatti cars, majority French text, comprising Divine Bugatti, published by Franco Maria Ricci, in library case; Norbert Steinhauser: Ettore Bugatti - L'Artisan de Molsheim, Volumes 1-3, in slipcase; an abridged single-volume paperback edition of the same title in English text; Franco Zagari: Bugatti - La Gloire (signed by the author); Sauzay & de Nombel: Fantastiques Bugatti, in slip-case; Paris & Mearns: Jean-Pierre Wimille - A Bientot La Revanche (French and English text); Collection Schlumpf - Une Folie Superbe, published by Mulhouse; and two items of Bugatti sales ephemera.
(11)
€300 - 400

49
Théière en céramique Sadler 'OKT42', Britannique, années 1930,
émail vert moucheté avec décalque et marquages du fabricant en creux sous la base, complète avec couvercle, ancienne trace de réparation sur l'anse, longueur 22 cm.

A Sadler 'OKT42' ceramic tea-pot, British, 1930s, in green dappled glaze, with transfer and embossed maker's markings under base, complete with lid, old repairs to handle, 22cm long.
€300 - 400

50
Théière en céramique Sadler 'OKT42', Britannique, années 1930,
émail jaune moucheté avec décalque du fabricant sous la base, complète avec couvercle, longueur 22 cm.

A Sadler 'OKT42' ceramic tea-pot, British, 1930s, in yellow dappled glaze, with maker's transfer under base, complete with lid, 22cm long.
€300 - 400

51
Théière en céramique Sadler 'OKT42', Britannique, années 1930,
émail vert pâle avec décoration argent brillant, marquages du fabricant en relief sous la base, complète avec couvercle, longueur 22 cm.

A Sadler 'OKT42' ceramic tea-pot, British, 1930s, in light green glaze with silver lustre decoration, embossed maker's markings under base, complete with lid, 22cm long.
€300 - 400

47

52 51 49 50

52
Théière en céramique Sadler 'OKT42', Britannique, années 1930,
émaillée crème avec décor argent brillant, marquages du fabricant en relief et lettre 'D' peinte à la main sous la base, complète avec couvercle, longueur 22 cm.

A Sadler 'OKT42' ceramic tea-pot, British, 1930s, in cream glaze with silver lustre decoration, embossed maker's markings and hand-painted 'D' under base, complete with lid, 22cm long.
€300 - 400

53
Rare théière en céramique 'OKT42' par Mabel Lucie Attwell, Britannique, années 1930,
glaçure crème avec effets orangés, recouverte de décalques montrant des images enfantines dont 'Helping Daddy' et 'Your Licence Please!' avec marque de modèle déposé sur le dessous, complète avec son couvercle, longueur 22 cm.

A scarce 'OKT42' ceramic teapot, by Mabel Lucie Attwell, British, 1930s,
in cream glaze with orange highlights, applied with transfer prints depicting childhood images including Helping Daddy' and 'Your Licence Please!', with Registered Design mark to underside, complete with lid, 22cm long.
€600 - 700

54
Garniture de bureau en faïence de Desvres représentant un ancêtre automobile, par Jules Verlingue, Français, circa 1900,
pièce décorative de bureau en céramique vitrifiée représentant une très ancienne automobile à quatre places avec une décoration florale peinte, capot et siège avant relevables découvrant des compartiments de rangement, le dessous portant peintes à la main les initiales 'V J' avec la marque d'une ancre et le numéro '150/5', petites réparations par endroits, conducteur en bois et colonne de direction décorée dans le même style ultérieurs, longueur 27 cm.

A Desvres faience ceramic deskpiece of a Veteran motorcar, by Jules Verlingue, French, circa 1900,
glazed ceramic deskpiece in the form of an early 4-seat car, with painted floral decoration, the bonnet and front seat lifting to reveal compartments, possibly used as a jewellery box, the underside with hand-painted initials V J with 'anchor' mark and numbered '150/5', some old restoration in places with later wooden driver and steering column decorated in similar faience style, measuring 27cm long.
€350 - 450

55
'Nuvolari', sculpture en bronze coulé à cire perdue par Keith Orney,
buste du célèbre pilote de Grand Prix portant casque et lunettes, numéroté 002 sur une série de 100 pièces, frappé sous la base 'T A F 002 K' avec fragments de cire de la coulée, hauteur 23 cm.

'Nuvolari', a cire perdue cast bronze sculpture by Keith Oney,
a bust of the famed Grand Prix driver wearing helmet and goggles, numbered 002 of a limited edition of 100, stamped under base 'T A F 002 K' and with remains of wax from casting flue, 23cm high.
€400 - 500

56
Coffret à cigares à thème automobile de l'époque 'Ancêtres'
nickelé avec couvercle articulé en bois portant un motif en relief représentant un chauffeur au volant et une figure allégorique annonciatrice de l'aube de l'ère de l'automobile soufflant dans sa trompette, intérieur en bois marqueté, largeur 18 cm.

A Veteran motoring themed cigar box,
nickel-plated case with hinged wooden lid applied with nickelled design in relief of a speeding driver at the wheel and allegorical figure of the Herald of the Dawn of Motoring sounding her trumpet, with wooden inlaid interior, 18cm wide.
€450 - 550

57
Casque de coureur automobile par Cromwell, années 1930, ayant appartenu au pilote de Brooklands A. R. Samuel,
avec visière, peint en argent sur coque composite en gomme laque et tissu avec joues, nuque et jugulaire en cuir, complété d'un écran en celluloïd à bande verte, porté en course par le pilote de Brooklands et accompagné d'une photo monochrome de Samuel coiffé de ce casque dans son MG monoplace à compresseur à Donington Park circa 1935

A racing crash helmet by Cromwell, 1930s, formerly owned by Brooklands driver A R Samuel,
with peak, painted silver over shellac and fabric composition shell, with leather side and neck protection and chinstrap, offered together with a celluloid visor with green strip, formerly race worn by the Brooklands driver, offered together with a monochrome photograph of Samuel wearing the helmet in his Supercharged MG Monoposto at Donington Park circa 1935. (3)
€500 - 700

53

54

55

57

58
Deux plateaux 'Series Ware' par Royal Doulton,
tous deux décorés de scènes automobiles d'autrefois coloriées à la main, intitulées 'Blood Money' et 'A Nerve Tonic' et numérotés D2406 sur le dessous, diamètre 26 cm.

Two Series Ware motoring plates by Royal Doulton,
each decorated with hand-tinted glazed image of an early motoring scene, comprising 'Blood Money' and 'A Nerve Tonic'. each numbered D2406 to reverse, each 26cm diameter.
(2)
€500 - 700

60

59
Garniture de bureau radiateur de Bugatti avec thermomètre 'Rototherm', circa 1932, offerte à Desmond Scannell en 1952,
encadrement en laiton en forme de radiateur Bugatti avec grille en cuivre et écusson émaillé avec thermomètre Rototherm intégral à cadran gradué de -20 à +140°F, hauteur 18,5 cm, monté sur un socle en bois peint avec plaque gravée 'Bugatti Owners Club - Desmond Scannell - In Appreciation of a Fine Effort - Rallye Monte Carlo 1952', hauteur totale 22 cm.

A circa 1932 Bugatti Radiator 'Rototherm' deskpiece temperature gauge, presented to Desmond Scannell in 1952,
brass casing, in the form of a Bugatti radiator with copper grille and enamel badge, with integral Rototherm temperature gauge with dial measuring from -20 to 140°F, 18.5cm high, mounted on a black painted wooden base with plaque engraved 'Bugatti Owners Club - Desmond Scannell - In Appreciation of a Fine Effort - Rallye Monte Carlo 1952', measuring 22cm high overall.
€600 - 700

Desmond Scannell, aux côtés de ses co-pilotes Stirling Moss et John Cooper, finit deuxième sur Sunbeam Talbot 90 du Rallye de Monte Carlo 1952 disputé du 22 au 27 janvier.

Desmond Scannell, along with co-drivers Stirling Moss and John Cooper, drove to 2nd place in the Sunbeam Talbot 90 at the 1952 Monte Carlo Rally, held on 22nd-27th January.

57

60
'Charles Stewart Rolls', sculpture en bronze par Lorenzini, circa 1907,
signée 'Lorenzini' en bas à gauche, bronze creux patiné montrant Rolls au volant, montée sur base en marbre noir, petit manque à l'angle inférieur droit de la base, hauteur totale 16,5 cm.

'Charles Stewart Rolls', a bronze sculpture by Lorenzini, circa 1907,
signed 'Lorenzini' to lower left side, hollow-cast patinated bronze bust depicting Rolls at the wheel, mounted on a black marble base, some loss to right rear corner of marble base, 16.5cm high overall.
€700 - 900

Cette sculpture représenterait The Hon. C. S. Rolls en route vers la victoire sur sa Rolls-Royce 20 HP lors du TT de 1906 couru sur l'Ile de Man.

This sculpture is reputed to depict the Hon. C. S. Rolls on his way to victory in his 20Hp Rolls-Royce at the Isle of Man TT Rally of 1906.

61
Rare nécessaire de fumeur et boîte à musique en forme d'automobile ancienne, fabrication Européenne, circa 1910,
carrosserie en tôle laitonnée, roues à rayons avec pneus caoutchouc et roue de secours, lampes, trompe et boîte à outils, capot et sièges avec compartiment contenant allumettes et cigarettes, mouvement à musique sous le compartiment arrière, remontage à clé, longueur 23 cm.

A rare music box veteran car smoker's companion, European, circa 1910,
plated brass metal body, spoked wheels with rubber tyres and a spare, other detailing including lights, horn and tool box, bonnet and seats with opening compartments for matches and cigarettes, musical movement under the rear compartment, key wound, 23cm long.
€750 - 1,000

62
'Automobiliste', buste en marbre signé Pineschi, Italien, années 1920,
signé sur l'arrière, en marbre clair, représentant un jeune automobiliste portant béret et lunettes, sur socle en marbre, petit accident au côté droit du béret, trace de réparation ancienne à l'avant du socle, hauteur totale 39 cm.

'Automobilist', a marble bust by Pineschi, Italian, 1920s,
signed to rear, in light coloured marble, depicting a young motorist in driving goggles and cap, above a marble plinth, small chip to right side of cap, old repair to front of plinth, 39cm high overall.
€1,400 - 1,700

63
Coffret de lingots en argent à thème automobile par John Pinches,
datant des années 1970, comprenant 36 lingots en argent massif au poinçon de Londres et portant chacun une vue de profil en relief d'une automobile ancienne des marques Bugatti, Bentley, Rolls-Royce, Mercedes-Benz, De Dion Bouton, Hispano-Suiza, Maserati, Alfa Romeo et autres grandes classiques de 1908 à 1938, contenus dans un coffret présentoir en bois garni de velours, large de 41 cm et accompagné d'une clé.

A cased set of sterling silver Vintage Automobile ingots, by John Pinches,
1970s, comprising 36 solid silver ingots, each hallmarked London and bearing profile view in relief of a vintage automobile including Bugatti, Bentley, Rolls-Royce, Mercedes-Benz, De Dion Bouton, Hispano-Suiza, Maserati, Alfa Romeo and other classic vehicles from 1898 to 1938, contained within a velvet-lined wooden presentation case measuring 41cm wide, offered with key.
(2)
€2,000 - 2,500

Ces lingots produits au milieu ds années 1970 commémoraient la collection d'automobiles du National Motor Museum de Beaulieu (GB).

These ingots were produced in the mid-1970s to commemorate the car collection at The National Motor Museum at Beaulieu.

58

58

61

59

56

64
'Auto de Course', plaque en céramique par J. Martel, Française, années 1920,
signée 'J Martel' dans l'angle inférieur droit, numérotée '5/20' dans l'angle inférieur gauche, plaque rectangulaire portant en relief dans le style cubiste une automobile de course en vitesse avec son pilote, 14 x 44 cm.

A Racing Car ceramic plaque, by J Martel, French, 1920s,
signed 'J Martel' to lower right corner, numbered '5/20' to lower left corner, rectangular plaque with Cubist style design in relief of a speeding vintage race car with driver, 14 x 44cm.
€3,000 - 4,000

64

65
Trophée d'aviation en argent massif 'Concours du Meilleur Pilote Amateur' du Nottingham Journal, attribué pour la première fois en 1931,
coupe de style classique à deux anses avec couvercle, au poinçon de Birmingham, par Barker Brothers Silver Ltd, 1930, mentionnant à l'avant *'Efficiency Competition - Presented by - The Proprietors of the "Nottingham Journal" - for Annual Competition Among Amateur Pilots of Nottinghamshire, Derbyshire, Leicestershire and Lincolnshire'*, à l'arrière les noms des vainqueurs de 1931 à 1938, 1947-1949, 1964-1981 et 1990, le couvercle en argent surmonté d'une représentation d'un biplan de Havilland Moth portant 'N.F.C.' sur le fuselage avec hélice en rotation, hauteur totale 49 cm, offerte avec une copie d'un article du 21 septembre 1933 du magazine Flight relatif à cet événement.

A Nottingham Journal 'Amateur Pilot Efficiency Competition' sterling silver winner's aviation trophy, first presented 1931,
the classically styled twin-handled trophy with lid, hallmarked Birmingham, by Barker Brothers Silver Ltd, 1930, the front engraved 'Efficiency Competition - Presented by - The

Proprietors of the "Nottingham Journal" - for Annual Competition Among Amateur Pilots of Nottinghamshire, Derbyshire, Leicestershire and Lincolnshire', the reverse engraved with winner's names from 1931-38, 1947-49, 1964-81 and 1990, the sterling silver lid surmounted with EPNS representation of a de Havilland 'Moth' bi-plane with fuselage inscribed 'N.F.C.' and with spinning propeller, the trophy measuring 49cm high overall, offered together with a copy of a 21st September 1933 article from Flight magazine relating to the event.
(3)
€4,000 - 5,000

62

63

66

66
Exceptionnelle sculpture d'exposition 'La Comète' par Maurice Guiraud Rivière (1891-1967), Française, circa 1925,
signée, en bronze nickelé, terni en surface, portant la marque du fondeur Etling, Paris et représentant une déesse de la vitesse avec chevelure dans le vent plongeant dans les nuages, longueur 60 cm, montée sur son socle en marbre d'origine, quelques traces d'usure à la base.

An exceptionally fine exhibition standard sculpture, 'La Comete' by Maurice Guiraud Riviere (1891-1967), French circa 1925,
signed, nickel plated bronze, tarnish to surface, the sculpture with Etling, Paris foundry mark, depicting a speeding Goddess with streaming hair diving through the clouds, 60cm long, mounted on original black marble base, some wear to base.
€6,000 - 7,000

Ce remarquable exemple de sculpture style art déco, apparu pour la première fois à l'Exposition des Arts décoratifs de 1925 à Paris, et créé initialement en vue d'en tirer un modèle de mascotte, est généralement considéré comme ayant influencé le dessin de la 'Victoire' de René Lalique, sa mascotte en verre la plus célèbre, introduite en 1928.

Références :
1925 Exposition des Arts Décoratifs, Art Déco and other figures par Bryan Catley, Chancery House 1978, page 169.
Art Déco sculpture, Academy Editions 1992, page 106.
Art Studio Source book, Phaidon 1988, page 144.
Encyclopaedia of Art Déco, Quarto 1988, Page 32.
Bonhams Lake Como, catalogue de vente, 27 avril 2002, Page 48, Lot 144.
Bonhams & Butterfields, Quail Lodge, catalogue de vente, 15 août 2003, Page 57, Lot 479, vendu $28,750.

This striking example of Art Deco styling, which first appeared in the 1925 Exposition des Arts Decoratifs in Paris, was originally intended as a mascot design, and is widely regarded as the influence for René Lalique's design of 'Victoire', his most famous glass mascot, introduced in 1928.

References:
1925 Exposition des Arts Decoratifs, Art Deco and other figures by Bryan Catley, Chancery House 1978, page 169.
Art Deco sculpture, Academy Editions 1992, page 106.
Art Studio Source book, Phaidon 1988, page 144.
Encyclopaedia of Art Deco, Quarto 1988, Page 32.
Bonhams Lake Como auction catalogue, 27th April 2002, Page 48, Lot 144.
Bonhams & Butterfields, Quail Lodge auction catalogue, 15th August 2003, Page 57, Lot 479, sold at $28,750.

65

REPUBLIQUE FRANÇAISE
EXPOSITION
PARIS
1900

CONCOURS
D'AUTOMOBILES

67

Belle et rarissime médaille d'or du Concours d'Automobiles des Jeux Olympiques de Paris 1900 par Frédéric Vernon (1858-1912), décernée lors d'une manifestation automobile organisé parallèlement à l'Exposition Universelle de 1900 et la seule Olympiade ayant comporté des épreuves mécaniques terrestres, cette plaque en or 22 carats pesant 88,3 gr, de forme rectangulaire, frappé d'un dessin en relief de chaque côté, l'avers portant la mention "REPUBLIQUE FrançaisE PARIS 1900 EXPOSITION UNIVERSELLE" et une représentation de la Déesse de la Victoire ailée Niké sur un fond de paysage de Paris et de feuilles de lauriers, signé du nom du sculpteur ' F VERNON ' t dans l'angle inférieur gauche, le revers frappé de la représentation d'un athlète olympique grec victorieux sur un podium sur fond de paysage athénien, avec dans l'angle inférieur gauche un cartouche comprenant un rameau d'olivier et au bas la mention ' CONCOURS D'AUTOMOBILES ' également frappé de la marque Française Assay et ' OR ' au bord inférieur, 58 x 41 x 2 mm.

A fine and scarce 1900 Paris Olympic Games 'Concours d'Automobiles' gold medal, by Frederic Vernon (1858-1912), Awarded for an automobile motoring event held in conjunction with the 1900 Exposition Universelle and the only Olympiad to include land-based motorsport events, the 22ct gold plaque, weight 88.3grams, of rectangular form, struck with design in relief to both sides, the obverse bearing text "REPUBLIQUE FrançaisE PARIS 1900 EXPOSITION UNIVERSELLE" and image of the winged Goddess of Victory Nike, against a Paris cityscape, and scattering laurel leaves, with sculptor's name 'F VERNON' to lower right corner, the reverse struck with image of a victorious ancient Greek Olympic athlete on a podium against an Athenian cityscape, the lower left corner with inset image of a laurel spray, inscribed with text to lower edge "CONCOURS D'AUTOMOBILES", further stamped with French Assay mark and 'OR' to lower edge, measuring 58 x 41 x 2mm.
€12,000 - 14,000

D'après les informations fournies par le vendeur, cette médaille fut remportée par la firme Automobiles G. Brouhot & Cie dans la catégorie 'voitures de livraison à moteur à essence', son arrière grand-père, M. Lionel Thauvin, étant alors l'ingénieur en chef des usines Brouhot à Vierzon (France). Cette médaille lui avait été offerte par M. Charles Brouhot.

Sous la pression répétée du gouvernement Français, certainement désireux d'exposer aux yeux du monde les réussites techniques et industrielles du pays dans le domaine nouveau de la locomotion automobile, que les Britanniques et les Allemands avaient abordé plus lentement, les délégués Français réussirent à convaincre le Comité olympique d'inclure des épreuves automobiles dans les deuxièmes Olympiades organisées à Paris en 1900 parallèlement à l'Exposition Universelle.

Les concours automobiles, organisés par l'ACF, étaient divisés en deux grandes catégories, elles-mêmes divisées en 14 sous-catégories automobiles et motocyclistes. La première catégorie consistait en un rallye Paris-Toulouse-Paris disputé contre la montre et divisé en trois classes ; Voitures, Voiturettes et Motocycles. Des prix en espèces récompensaient les vainqueurs et des médailles d'or et de bronze les deuxièmes et troisièmes arrivés. La deuxième catégorie comprenaient des épreuves de régularités réservées aux voitures de tourisme, sur un circuit proche de Vincennes, divisées en 13 classes déterminées par le poids, le nombre de places, le mode de propulsion et autres critères techniques plus une épreuve pour la catégorie motocycles. Les vainqueurs de ces concours de régularité étaient récompensés par des ' médailles d'or ' ou des ' objets d'art '.

Nos recherches permettent de penser que la plaquette proposée ici est une des 24 médailles d'or accordées lors des diverses épreuves des Jeux Olympiques de 1900 à Paris. Les prix furent remis aux constructeurs plutôt qu'aux conducteurs et la liste des engagés, naturellement en grande majorité Français, comprenait de nombreux constructeurs pionniers tels que Renault, Peugeot, Delahaye, De Dion Bouton, De Dietrich, Panhard-Levassor et Gladiator.

Une médaille identique qui figure dans la collection du Musée du CIO à Lausanne en Suisse a été récemment exposée à Toronto au Canada en 2010.

On notera également que les Jeux Olympiques de Paris 1900 furent les premiers jeux de l'ère moderne où des médailles d'or furent remises aux vainqueurs des épreuves. Lors des premiers Jeux Olympiques organisés à Athènes en 1896, quelques athlètes vainqueurs reçurent des médailles d'argent, les deuxièmes, des médailles de bronze, les troisièmes classés ne recevant rien.

According to information supplied by the vendor, this medal was won by Automobiles G. Brouhot & Cie for the 'Voitures de livraison a'moteur a essence' (petrol engined delivery cars) class, his great grandfather, Mr Lionel Thauvin was the chief engineer at the Brouhot works in Vierzon, France and the winning medal was gifted to him by Mr Charles Brouhot.

After lobbying on behalf of the French government, who were no doubt keen to exhibit on the world stage their technological and industrial achievements in the new field of motorised transport, which the British and Germans had hitherto been slow to embrace, French delegates managed to persuade Olympic officials to include motoring events in the 1900 Paris II Olympiad, in conjunction with the Exposition Universelle.

The Councours d'Automobiles events, organised by L'ACF, were divided into two main sections and further divided into a total of 14 automobile and 2 motorcycling subcategories. The first section consisted of a Paris-Toulouse-Paris rally against the clock and divided into three classes of voitures, voiturettes and motorcycles. Cash prizes were awarded for this first section and vermeil medals awarded to winners, with silver and bronze medals for 2nd and 3rd placed competitors. The second section consisted of reliability events for touring cars, held at a circuit near Vincennes, and divided into 13 classes based on weight, seating capacity, method of propulsion, and other technical considerations, with one motorcycle class event, and it was these reliability events where gold plaques or 'art objects' were awarded to winners.

Research suggests that this medal offered here, is one example of a total of 24 gold winner's medals awarded across the various motoring events at the 1900 Paris Olympics. Prizes were awarded to manufacturers rather than drivers, and the entrants list was, not surprisingly, predominantly French, and included many pioneer automobile manufacturers. Records show that winning manufacturers included Renault, Peugeot, Delahaye, De Dion Bouton, De Dietrich, Panhard-Levassor, and Gladiator.

A similar medal forms part of the IOC Olympic Museum Collection, based in Lausanne Switzerland, and was recently displayed in 2010 in Toronto, Canada.

It is also of note, that the Paris 1900 Olympics was the first Games of the modern era, to award gold medals to winning competitors. The Athens Olympics of 1896 awarded silver medals to some winning athletes and bronze to 2nd placed competitors, with 3rd placed contestants' receiving nothing.

68

72

69

71

68
Porte-habits Hermès, circa 1940,
toile beige avec poignées en cuir brun, garnitures et sangles à boucles en laiton, fermeture à glissière ouvrant sur un intérieur complet avec un seul cintre en bois, quelques étiquettes de voyage sur l'extérieur, dimensions dépliée 129 x 64 cm.

A Hermes suit-bag, circa 1940,
beige canvas with brown leather handles, trim and straps with brass buckles, with zip opening to interior complete with single wooden coat-hanger, some travel labels to exterior trim, measuring 129 x 64cm fully open.
€1,200 - 1,400

69
Grand sac 'paquebot' Louis Vuitton, circa 1960,
sac souple orné du monogramme LV avec garnitures et poignée en cuir brun foncé, intérieur en toile marron, dimensions approximatives 55 x 51 x 26 cm.

A large Louis Vuitton steamer bag, circa 1960, LV monogram pattern soft case, with dark-brown leather trim and handle, brown canvas interior, measuring approximately 55 x 51 x 26cm.
€1,200 - 1,400

70

70[Y]
Belle mallette de toilette pour homme avec accessoires en argent et ivoire par Albert Barker, Londres 1905,
en cuir vert sombre avec poignée,t serrures et fermetures en laiton, couvercle et exceptionnel abattant en façade ouvrant sur un intérieur tendu de drap contenant divers flacons et pots à couvercles en argent poinçonnés ' London 1905 ', trois brosses et un peigne à manches en ivoire, trousses de couture et à bijoux en cuir vert sombre, accessoires à manches en ivoire et miroir à main à dos en cuir, chausse-pied en ivoire, coupe-papier et ouvre-gant rangés dans le couvercle, largeur totale 45 cm.

A fine gentleman's vanity case with sterling silver and ivory accessories, by Albert Barker, London, 1905,
dark green leather case with handle, brass locks and catches, the lid and unusual fall-front opening to reveal cloth-lined interior fitted with various bottles and jars with sterling silver caps hallmarked London 1905, three ivory handled brushes and pen-knife, dark green leather sewing pouches and jewellery box, with ivory handled accoutrements contained in the fall-front and leather-backed hand mirror, ivory shoe-horn, letter-opener and glove-stretchers housed in the lid, the case 43cm wide.
€3,000 - 4,000

71
Valise Louis Vuitton, circa 1930,
bagage orné du monogramme LV avec étiquettes de voyages, poignée cuir et coins, serrures et fermetures en laiton, ouvrant sur un intérieur garni en toile, intérieur de couvercle avec étiquette numérotée 809509 avec sangles à boucles en toile et clé, dim. 70 x 41 x 17 cm.

A Louis Vuitton suitcase, circa 1930,
the LV monogram pattern case applied with travel labels, with leather handle, and edging, brass corners, locks and catches, opening to reveal beige canvas interior, the inside of the lid with label numbered 809509, and with canvas straps with buckles, complete with key, 70 x 41 x 17cm.
€1,400 - 1,800

72
Valise Hermès, circa 1930,
toile beige avec étiquettes de voyage, poignée en cuir brun foncé, coins renforcés avec rivets en laiton, fermetures et serrures en laiton, ouvrant sur un intérieur brun à sangles de cuir, 61 x 37 x 18cm.

A Hermes suitcase, circa 1930,
beige canvas case applied with travel labels, with dark-brown leather handle, reinforced corners with brass rivets, brass lock and catches, opening to brown cloth-lined interior with leather straps, 61 x 37 x 18cm.
€1,400 - 1,600

73
Malle d'automobile Moynat, circa 1910,
toile noire, poignées en métal à chaque extrémité et grande poignée en cuir à l'avant, serrures, fermetures et renforts de coin en laiton, renforts de cuir aux angles et lattes de bois à rivets en laiton, ouvrant sur un intérieur en toile beige avec plateau supérieur amovible à sangles de toile, intérieur du couvercle comportant une étiquette Moynat et une pochette en cuir rouge, étiquettes de voyage à chaque extrémité, 76 x 45 x 32 cm.

A Moynat car trunk, circa 1910,
in black canvas, with metal handles to each end and heavy leather handle to front, brass locks, catches and reinforcing to corners, leather reinforced edging and wooden battens with brass rivets, opening to beige canvas lined interior with lift-out tray with canvas straps, the inside of lid bearing Moynat label and with red leather pouch, the case applied with travel labels to each end, 76 x 45 x 32cm.
€1,400 - 1,800

75

75

74
Malle de voyage Louis Vuitton, circa 1910,
noir, avec deux poignées en métal, coins métal et renforts d'angle en cuir, lattes de protection et rivets laiton frappés de la marque, ouvrant ur un intérieur garni de toile avec étiquette au fond du couvercle numérotée F10601, couvercle contenant une pochette en toile brun clair, traces d'usage et quelques taches à l'intérieur, étiquettes de voyage sur l'extérieur, 78 x 39 x 58 cm.

A Louis Vuitton travelling trunk, circa 1910, in black, with two metal handles, metal reinforced corners and leather edging, and wooden battens with branded brass rivets, opening to reveal canvas lined interior with label to inside rear of lid and numbered F10601, the inside of lid with tan canvas pouch, some wear and staining to interior, the exterior applied with travel labels, 78 x 39 x 58cm.
€2,400 - 2,800

75
Superbe et impressionnante malle penderie par Paul Stark, fabrication Autrichienne, circa 1920,
aurait été fabriquée spécialement par la firme de bagages viennoise, corps en cuir fauve avec deux fortes poignées en cuir sur chaque porte, fermetures, serrures et rivets en cuivre jaune, angles et coins à renforts de cuir et lattes de protection en bois, portant la plaque du fabricant et un monogramme personnalisé 'M.G.A.', intérieur garni en toile, la partie droite portant la plaque du fabricant et quatre tiroirs inférieurs à placage de bois à poignées nickelées et courroie en toile et un abattant articulé ouvrant sur des compartiments à trois petits tiroirs à poignées en cuir, la partie gauche comportant huit cintres porte-vêtements (dont un réparé) sur tringles dépliables, des courroies en cuir et en toile et un rideau en toile, la malle à sommet arrondi et galets de roulement en laiton, hauteur 133 cm, accompagnée de trois clés d'origine.

A large and impressive wardrobe trunk, by Paul Stark, Austrian, circa 1920, believed specially commissioned by the Vienna based luggage company, tan leather case with two heavy leather handles to each door, brass locks, catches and rivets, leather re-enforced edging and corners and wooden battens, bearing makers plaque and with pinned 'M.G.A.' personalised monogram, opening to canvas-lined interior, the right section bearing maker's plaque and with four lower wood-veneered drawers with nickelled handles and canvas straps, and upper hinged fall-front panel revealing compartments with three small leather-handled drawers, the left section with full set of eight assorted wooden clothes hangers (one repaired) on fold-out rails, leather and canvas straps and canvas curtain, the case with domed top and brass rollers to base, standing 133cm high and offered together with three original keys.
€5,000 - 6,000

76
Nécessaire de voyage à cocktails en mallette de cuir pour quatre personnes, années 1920,
mallette en cuir brun avec poignée, fermeture et serrure nickelées, couvercle ouvrant sur un intérieur contenant trois bouteilles en verre épais à bouchons nickelés, une bouteille en verre plus petite, un shaker à cocktail EPNS par Elkington, une bouteille Thermos à glaçons et un service de quatre petits gobelets, largeur de la mallette 28 cm.

A leather-cased travelling cocktail set for four persons, 1920s,
brown leather case with handle, nickelled lock and catch, with lid opening to interior fitted with three heavy glass drinks bottles with nickelled caps, a smaller glass bottle, an EPNS cocktail shaker by Elkington, Thermos ice flask, and a set of four nickelled stacking shot tumblers, the case 28cm wide.
€2,000 - 2,500

74

73

77

76

78

77
Nécessaire à cocktail pour quatre personnes par Henkel, fabrication Allemande, années 1920,
mallette en cuir noir avec poignée, fermetures et serrures nickelées, ouvrant sur un intérieur garni de suédine grise contenant deux flocons de verre, un shaker nickelé poli, un seau à glace Autotherm, quatre grands et quatre petits gobelets tous ornés d'un filet doré, et autres accessoires de cocktail, ouvre-bouteille, pic à glace, cuillère et couteau retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, largeur de la mallette 40 cm, complète de ses deux clés.

A leather-cased cocktail set for four persons, by Henkel, German, 1920s,
black leather case with handle, nickelled locks and catches, opening to reveal grey suede-lined interior fitted with two glass drinks bottles, polished nickel cocktail shaker, Autotherm ice bucket, four large and four small shot beakers, all with gilt-lining, and other drinking accessories, with bottle-opener/ice-mallet, mixing spoon and knife housed behind leather straps in the lid, the case 40cm wide, complete with two keys.
€4,000 - 5,000

78
Beau nécessaire à thé et de pique-nique Christopher Dresser pour deux personnes par James Dixon & Co, fabrication Britannique, circa 1913,
distribué par H. J. Linton, 30 rue Feydeau, Paris, en cuir noir grené avec fermeture en laiton, deux ouvrants en façade donnant accès à l'intérieur garni de suédine brun clair contenant une bouilloire et une théière plaquées à poignées garnies d'osier, marques du fabricant sous les bases, un réchaud d'un côté et de l'autre le sucrier et le pot à lait, une bouteille à lait en verre, une flasque à alcool, une boîte à sandwichs en fer blanc, un support de réchaud et deux tasses en porcelaine Royal Worcester avec cuillères et pince à sucre logées dans les ouvrants, largeur totale 37 cm.

A fine Christopher Dresser tea and picnic set for two persons, by James Dixon & Co. Ltd, British, circa 1913,
retailed by H J Linton, 30 Rue Feydeau, Paris, black textured leather case with brass catch, double-front doors opening to reveal tan suede lined interior, fitted with electro-plated wicker-handled kettle and teapot, with maker's markings under bases, one containing burner, the other containing sugar bowl and milk jug, with glass milk bottle, spirit flask, and food tin, kettle stand, and a pair of Royal Worcester china cups with saucers, with spoons and sugar tongs housed inside the doors, the case 37cm wide.
€3,000 - 4,000

79
Beau service à pique-nique pour six personnes par G. W. Scott & Sons, circa 1910,
en mallette cuir avec poignées, fermetures et serrures nickelées avec couvercle ouvrant et abattant donnant accès à l'intérieur compartimenté en osier et contenant un réchaud et une bouilloire à poignée garnie d'osier, deux flacons garnis d'osier, deux boîtes à sandwichs en céramique de marque Coracle, une boîte à mets en fer blanc, six gobelets garnis d'osier, une flasque à alcool, des tasses et sous-tasses Bisto à filet doré, des assiettes émaillées rectangulaires et des pots à beurre et à condiments avec couverts retenus par des courroies de cuir dans le couvercle, largeur de la mallette 65 cm.

A fine cased picnic set for six persons, by G W Scott & Sons, circa 1910,
black leathercloth case, with nickelled handles, lock and catches, with lid and fall-front opening to reveal interior with wicker framework, fitted with wicker-handled kettle with burner, two wicker covered drinks bottles, two Coracle brand ceramic-based food boxes, a food tin, six glasses in wicker frames, spirits flask, Bisto gilt-lined cups and saucers, rectangular enamel plates, and ceramic butter and preserves jars, with cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 65cm wide.
€10,000 - 12,000

79

80
Trois jouets en fer blanc à moteur à ressort 'Records du Monde de vitesse' par Kingsbury, fabrication Américaine, circa 1930,
comprenant la Sunbeam 1000 HP 1927, rouge avec décalques et pare-chocs caoutchouc, conducteur manquant, longueur 47 cm, la Napier-Campbell Bluebird II 1928, bleu avec conducteur, pare-brise, décalques et pare-chocs caoutchouc, longueur 46 cm, et la Golden Arrow 1929, complète avec conducteur et pare-brise, longueur 49 cm, toutes avec pneus caoutchouc et en état apparent de fonctionnement.

Three tinplate Land Speed Record clockwork toys, by Kingsbury, American, circa 1930,
comprising the 1927 Sunbeam 1,000Hp, in red, with decals and rubber bumper, lacking driver, 47cm long, the 1928 Napier-Campbell Bluebird II, in blue, complete with driver, windscreen, decals, and rubber bumper, 46cm long, and the 1929 Golden Arrow, complete with driver and windscreen, 49cm long, each with rubber tyres and in seemingly working order.
(3)
€1,000 - 1,200

81
Jouet en bakélite à moteur à ressort représentant la voiture de record Golden Arrow, par AGL, en boîte, fabrication Britannique du début des années 1930,

carrosserie en bakélite 'Ranlite' rouge sombre, produite par Automobiles Geographical Ltd de Halifax (Angleterre), représentant la voiture à moteur Napier titulaire du nouveau record de vitesse absolue sur terre pilotée par le Major Henry Segrave en 1929, pneus en caoutchouc présentant quelques déformations et manques (dont un fendu), longueur 43 cm, proposée avec sa boîte d'origine.

A boxed 'Golden Arrow' Land Speed Record Bakelite clockwork toy, by AGL, British, early 1930s,
deep red 'Ranlite' Bakelite body, produced by Automobiles Geographical Ltd of Halifax, England, of the Napier-engined car as driven to a new Land Speed Record by Major Henry Segrave in 1929, some deformation and loosening of rubber tyres and one with split, 42cm long, offered together with original box.
(2)
€1,200 - 1,600

80

82

84

83

82
Modèle au 1/8e de la Ferrari 330 P4 par Javan Smith,
maquette réalisée manuellement de Ferrari type P4 prototype, châssis n° 0858, telle qu'elle fut engagée aux 24 Heures du Mans 1967 par SEFAC-Ferrari et pilotée par Mike Parkes (GB) and Lodovico Scarfiotti (I), finissant deuxième à la distance avec 5 180, 590 km parcourus à la moyenne de 215,858 km/h, montée sur un socle en Perspex avec plaque descriptive dans un coffret vitrine mesurant extérieurement 60 x 27 x 20 cm.

A 1:8 scale model Ferrari 330P4 by Javan Smith, scratchbuilt Ferrari Type P4 prototype, chassis number 0858 as entered for the 1967 Le Mans 24 Hour by SEFAC-Ferrari driven by Mike Parkes (GB) and Ludovico Scarfiotti (I), attaining second on distance covering 5180.590Km at an average speed of 215.858Km/h, mounted on a Perspex plinth with descriptive plaque, and enclosed within a display case, 60 x 27 x 20cm overall.
€2,200 - 2,400

83
Modèle au 1/8e de la Ferrari 250 GTO par Javan Smith,
rare maquette réalisée manuellement d'une Ferrari GTO, châssis n° 4153 GT, un des deux seuls exemplaires sous cette finition, porte le numéro d'édition limitée 17/36. Cet exemplaire représente la voiture pilotée par Willy Mairesse (B), première de catégorie au Mont Ventoux (France) le 6 juin 1965, montée sur un socle en Perspex avec plaque descriptive dans un coffret vitrine gravé du nom de Ferrari, dimensions 60 x 27 x 20 cm.

A 1:8 scale model Ferrari 250GTO by Javan Smith,
this rare scratchbuilt 250GTO, chassis number 4153GT, is one of just two examples in this livery, and carries limited edition build number 17/36. This example depicts the car as driven by Willy Mairesse (B) to 1st in class at the Mont Ventoux Hill Climb, France, on June 6th 1965, mounted on a Perspex plinth with descriptive plaque, and enclosed within a "Ferrari" etched display case, 60 x 27 x 20cm overall.
€2,400 - 3,000

84
Beau modèle à l'échelle 1/12e d'une Bentley 8-Litre 1930 par Fulgurex,
édition limitée, modèle assemblé à la main, pièces en nickel et laiton avec direction et suspensions fonctionnelles, capot amovible découvrant le moteur, roues à rayons fil chaussées de pneus en caoutchouc, différentiel, sièges en cuir, planche de bord, phares et autres pièces reproduites bien détaillées, peinte en British Racing Green avec plaque inférieure numérotée 12802, longueur 42 cm, offerte sous vitrine d'exposition en bois avec base en bois à miroir portant la plaque du fabricant, avec certificat d'authenticité daté de 1975, catalogue de la gamme Fulgurex, notice de montage et gravure éditée par l'usine représentant la voiture.

A fine 1:12 scale model of a 1930 Bentley Eight-Litre, by Fulgurex,
limited edition scratchbuilt model, constructed from nickel and brass parts, featuring functioning steering and suspension, opening bonnet revealing engine, wire wheels fitted with rubber tyres, differential, leather seats, dashboard, headlamps, and other parts reproduced in fine detail, finished in British Racing Green livery, with plaque to underside numbered 12802, 42cm long, offered with a wood framed glazed display case with mirrored wooden base bearing maker's plaque, a certificate of authenticity dated 1975, Fulgurex range catalogue and instructions pamphlet, and a factory issued print of the car. (Qty)
€2,500 - 3,500

81

86

87

88

85

85
Beau modèle à l'échelle 1/12e de la Mercedes-Benz SSKL 1931, par Fulgurex,
édition limitée, modèle assemblé à la main, pièces en nickel et laiton avec direction et suspensions fonctionnelles, capot amovible découvrant le moteur, roues à rayons fil chaussées de pneus en caoutchouc, différentiel, sièges en cuir, planche de bord, leviers de commande, mascotte de radiateur et autres pièces reproduites bien détaillées, peinte en blanc, avec plaque inférieure portant le n° 11958, longueur 36 cm, offerte sous vitrine d'exposition en Perspex avec socle en bois à miroir et plaque Fulgurex.

A fine 1:12 scale model of a 1931 Mercedes-Benz SSKL, by Fulgurex,
limited edition scratchbuilt model, constructed from nickel and brass parts, featuring functioning steering and suspension, removable bonnet revealing engine, wire wheels fitted with rubber tyres, differential, leather seats, dashboard, control levers, radiator mascot, and other parts reproduced in fine detail, finished in white sports livery, with plaque to underside numbered 11958, 36cm long, offered with a Perspex display case with mirrored Fulgurex wooden base with plaque.
€6,500 - 7,500

86
Belle trompe automobile 'Le Testophone' à cinq cornets, de marque Cicca, Française, brevetée 1908-1909
numéro 844, poire caoutchouc détériorée, longueur totale 59 cm.

A fine 'Le Testaphone' five trumpet bulb horn by Cicca, French, patented 1908-09,
number 844, with rubber bulb perished, 59cm long overall.
€700 - 900

87
Rare trompe automobile à seize tons, Française, circa 1910,
nickelée, comportant seize cornets progressifs et trois pistons, avec sa poire, longueur totale 72 cm.

A rare sixteen-tone trumpet horn, French, circa 1910, nickel-plated, with sixteen graduated trumpets and three valves, complete with bulb, 72cm long overall.
€5,000 - 6,000

88
Belle paire de projecteurs Marchal type 70 électriques, Français, années 1930,
montage à étrier, corps et supports en laiton et alliage léger, diamètre 25,5 cm, réflecteurs polis, barrettes porte-ampoules avec écusson Marchal au centre, équipés de trois ampoules et d'une lentille centrale diffusante striée, traces d'usage.

A good pair of Marchal type 70 electric headlamps, French, 1930s,
each stirrup mounted, brass and cast alloy cases and mounts, 25.5cm (10 inch) diameter lens, polished reflectors, bulb bar with Marchal trade shield to centre, carrying three bulbs and a ribbed diffuser, used.
(2)
€650 - 850

89
Train de cinq roues pour Alfa Romeo GTA 1300 Junior,
roues d'origine d'époque en magnésium pour cette voiture, sans pneus, état d'usage.

A set of five wheels for Alfa Romeo GTA 1300 Junior,
original period magnesium wheels for the car, without tyres, used condition.
(5)
€2,000 - 3,000

90
Roues et pneus pour Ferrari 365 GTB/4,
comprenant une paire de roues arrière Campagnolo avec pneus compétition Avon 11-0/25-0-15 et une paire de roues avant Cromodora dimension 9L x 15 avec pneus Avon 9-1/23-6-15, usagés.

Wheels and tyres for a Ferrari 365GTB/4,
comprising a pair of rear wheels by Campagnolo, with Avon 11-0/25-0-15 racing tyres, and a pair of front wheels by Cromodora, size 9"L x 15", with Avon 9-1/23-5-15 racing tyres, used.
(4)
€2,000 - 2,500

90

91

93

92

91
Plaque porte-bonheur de planche de bord 'St Christophe' en argent et émail, Française, 1927,
plaque en argent avec patte marquée du poinçon d'importation de Londres daté de 1927 par H. C. Freeman Ltd, avec motif central en émail bleu représentant le Saint Patron des voyageurs entouré d'un bandeau émaillé bleu portant les mots *'Regarde St Christophe - Puis Va-T en Rassuré'*, largeur 6,5 cm.

A sterling silver and enamel St Christopher dashboard plaque, French, 1927,
the continental silver plaque, with lug hallmarked with London import mark dated 1927 by H C Freeman Ltd, with central pale blue enamel design depicting the Patron Saint of Travellers, with surround in dark blue enamel inscribed 'Regarde St Christophe - Puis Va-T en Rassure', 6.5cm wide.
€600 - 800

92
Écusson émaillé de l'Automobile Club des Bahamas,
chromé et émaillé dans les tons brun foncé, jaune, bleu clair et foncé, vert et marron, hauteur 14 cm, monté sur un socle en bois.

An Automobile Club Bahamas enamel car badge, chromed, with dark-brown, yellow, light and dark-blue, green and maroon coloured enamelling, 14cm high, mounted in a wooden base.
€1,500 - 2,000

93
Coffret 'Ecussons de Grandes Automobiles du Monde' par Danbury Mint,
comprenant vingt-cinq emblèmes automobiles pour le National Motor Museum, écussons en émail cloisonné finement détaillés des marques Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda et autres contenus dans un coffret présentoir en bois sous couvercle de protection en Perspex, largeur 39 cm, accompagné d'un livret informatif et d'un certificat d'authenticité.

A cased set of 'Badges of the World's Great Motor Cars' by Danbury Mint,
comprising twenty-five motor car emblems for the National Motor Museum, finely detailed cloisonne enamel badges for Ferrari, Bugatti, Rolls-Royce, Maserati, Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, and other marques, contained in a wooden display case, with protective Perspex 'title' panel, the case 39cm wide, together with accompanying information booklet and certificate of authenticity.
(3)
€2,000 - 2,500

94•
Rare et bel écusson de membre de l'Automobile Club de France, par Charles Massin, Paris, 1909,
frappé sur la base, finement détaillé sous finition dorée, centre émaillé avec logo ACF à l'avers et au revers, les trois couleurs et le fanion de l'ACF, hauteur 20,5 cm.

A fine and rare Automobile Club de France full-members badge by Charles Massin, Paris, 1909, stamped to base, finely detailed in gilt finish, the enamelled centre with ACF to obverse and tricolour and flag of ACF to reverse, 20.5cm high.
€5,000 - 6,000

95
Thermomètre Moto-Meter de Jewett par Boyce, années 1920,
nickelé, hauteur 9 cm, monté sur un bouchon de radiateur Stant Company ailé, breveté en 1921, monté sur un socle en bois avec boule décorative.

A Jewett Moto-Meter, by Boyce, 1920s, nickel-plated, 9cm high, mounted on a Stant Company winged radiator cap, patented 1921, common mounted on a wooden block with a decorative mascot ball.
€200 - 300

97 106 101 121 124

96 98 94 94

99

96
Mascotte 'Frelon'
en bronze nickelé, représentant un frelon stylisé à gros yeux rouge foncé, ailes et pattes fondues séparément, marqué 'Asprey' à l'arrière de la base, envergure 20 cm, monté sur un bouchon de radiateur d'avant guerre.

A 'Hornet' mascot,
nickel-plated bronze, stylised depiction of the hornet with deep red cabouchon eyes and separately cast wings and legs, marked 'Asprey' to the rear of base, 20cm wingspan, mounted to a pre-War radiator cap.
€250 - 350

97
Grande mascotte 'Lion Peugeot' par M. Marx, Française, circa 1920,
signée, en bronze nickelé, frappée 'LM 429' sous la base, hauteur 14 cm.

A large Peugeot Lion mascot by M Marx, French, circa 1920,
signed, nickel plated bronze, stamped LM 429 under the base, 14 cm high.
€350 - 450

98
Mascotte 'Icare' replica,
d'après un dessin original de Colin George, bronze nickelé
représentant le personnage mythologique ailé prêt à l'envol, marqué 'Colin George' sur l'arrière de la draperie, numéroté 3295 sur la base à droite et portant le marquage de la fonderie, mentions gravées ' made in France ' à l'arrière de la base et ' Finnigans London ' à l'avant, hauteur 14 cm, monté sur une base en marbre.

A replica 'Icarus' mascot,
after an original design by Colin George, nickelled bronze, depicting the mythical winged figure about to take flight, marked 'Colin George' to rear of drapery, numbered 3295 to right side of base and with 'foundry' marking, engraved 'Made in France' to rear of base and 'Finnigans London' to front, 14cm high, mounted on a marble base.
€450 - 550

99
Paire de petits personnages représentant un garçonnet et une fillette formant serre-livres, travail Français, années 1930,
chromés, comprenant un garçonnet assis avec un jouet automobile et une fillette assise lisant, montés sur un socle en marbre noir formant serre-livres, longueur totale 13 cm chacun.

A pair of Boy and Girl figures, mounted as bookends, French, 1930s,
each chrome plated, comprising a sitting boy with his toy car and a sitting girl reading a book, each mounted to black marble plinths for use as library bookends, each 13cm long overall.
(2)
€450 - 550

102

112

112A

117

109

103

104

100
Mascotte 'Ours' par Grégoire, Française, années 1920,
signée, en bronze avec traces de nickelage, munie actuellement d'une hampe en bois portant le fanion en tissu de la Ligue aéronautique de France, hauteur 22 cm, montée sur un socle en marbre poli.

A 'Bear' mascot by Gregoire, French, 1920s, signed, bronze with traces of nickel plating, now fitted with flag pole bearing Ligue Aeronautique de France cloth pennant, 22cm high, mounted on a polished marble base.
€450 - 550

101
Mascotte art déco 'Jeune Coq' par Charles Soudant, Française, années 1920,
signée sur le devant de la base, bronze avec traces de nickelage original, hauteur 13,5 cm.

An Art Deco Cockerel mascot, by Charles Soudant, French, 1920s,
signed to front of base, bronze with traces of original nickel plating, 13.5cm high.
€500 - 700

102
Belle et grande mascotte 'Chef Indien' par V. Rossi, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, marquée 'L'art allégorique 17 R. Le Marois Paris', hauteur 13 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque et munie d'un simple thermomètre derrière la coiffure.

A fine and large Indian Chief mascot by V Rossi, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, marked 'L'art Allegorique 17 R. Le Marois Paris', 13cm high, mounted on a period radiator cap and fitted with a simple L.Maxant calormeter behind the headdress.
€500 - 700

103
Mascotte 'Figure de Vitesse' par Auscher, Française, circa 1930,
signée, en métal, longueur 15 cm, sur un bouchon de radiateur.

A 'Speed Head' mascot by Auscher, French, circa 1930,
signed, plated metal mascot, 15cm long, on a radiator cap.
€500 - 700

104
Mascotte 'B Ailé' de Bentley inclinée en arrière,
fabrication tardive, chromée, du modèle monté sur les dernières voitures 4¼ Litre Overdrive 'Derby' et sur quelques premières Mk VI d'après guerre, longueur 12 cm, montée sur un socle en bois satiné.

A rearward leaning Bentley Winged "B" mascot,
later manufacture, chromed, of the design fitted to the late pre-War 4¼ Litre Overdrive "Derby" cars, and some early post-War Mk.VI models, 12cm long, mounted on a satinwood base.
€500 - 700

105
Mascotte 'Sonia' Tête Ailée par Elgé, Français, années 1930,
chromée, signée et frappée 'Elge', une aile réparée, mascotte vendue par la firme Française d'accessoires automobiles Loiseau et Cie, incorporant un petit thermomètre bombé Moto-Meter avec deux ailes chromées, montée sur un bouchon de radiateur, largeur 14 cm.

A 'Sonia' Winged Head mascot by Elge, French, 1930s, chrome plated, signed and stamped 'Elge', one wing-tip repaired, as sold by French motor accessory retailers Loiseau and Cie, mounted together with a small domed Moto-Meter and a pair of chromed winged on a radiator cap, 14cm wide.
€500 - 700

106
Grande mascotte 'L'œuf d'éléphant', Française, circa 1925,
en bronze nickelé, hauteur 13,5 cm, sur base en marbre tourné

A large 'L'Oeuf d'Elephant' mascot, French, circa 1925,
nickel plated bronze, 13.5cm high, on a turned marble base.
€500 - 700

107
Mascotte 'Saint Christophe', années 1930,
chromée, représentant le Saint Patron des voyageurs portant Jésus enfant, hauteur 14 cm, montée sur socle.

A St Christopher mascot, 1930s,
chrome-plated, depicting the Patron Saint of Travellers carrying the Christ-child, 14cm high, mounted on a base.
€600 - 700

108

131

95

107

105

108
Écusson d'automobile de l'ACFF (Automobile Club Féminin de France), Français, circa 1930,
métal plaqué découpé, hauteur 10 cm, monté sur un bouchon de radiateur.

An ACFF (Automobile-Club Feminin de Paris - De Lille de France et Defrance) car badge, French, circa 1930, plated metal, with cut-out design, 10cm high, mounted on a radiator cap.
€600 - 800

109
Mascotte 'Nu féminin à genoux', par Briquemont, Française, années 1920,
signée, en bronze avec traces de nickelage, chevelure flottant dans le vent, finement moulée et détaillée, hauteur 12,5 cm, montée sur un chapeau de moyeu Chenard et Walker percé.

A kneeling female nude mascot by Briquemont, French, 1920s,
signed, bronze with remains of nickel plating, cast with great detail in the hair streaming back in the wind, 12.5cm high, mounted on a Chenard Walker bronze hub cap, drilled for mounting.
€650 - 850

110
Belle mascotte 'Coup de Vent à la Bourse' par A. le Picard,
signée, en bronze nickelé, représente un homme courbé sous la rafale retenant son haut de forme devant la Bourse, hauteur 10 cm, monté sur une embase en métal tourné.

A fine 'Coup de Vent, a La Bource' mascot by A. le Picard,
signed, nickel plated bronze, depicts the figure of a crouching man, holding his top hat onto his head outside the Bourse (French Stock Exchange), 10cm high, mounted on a turned metal base.
€700 - 900

111
Mascotte 'Héron en Vol', Française, années 1920,
non signée, bronze nickelé, longueur 19 cm, montée sur un socle présentoir.

A Flying Heron mascot, French, 1920s,
unsigned, nickel-plated bronze, 19cm long, mounted on a display base.
€700 - 900

Cette mascotte présente une curieuse ressemblance avec l'élégante cigogne en vol créée par Frédérick Bazin pour les automobiles Hispano-Suiza.

This mascot bears a remarkable resemblance and has obviously been influenced by Frederic Bazin's stylish Flying Stork mascot for Hispano-Suiza cars.

112
Grande mascotte 'Déesse ailée Egyptienne' par G. Coudray, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, envergure 24,5 cm.

A large 'Winged Egyptian' mascot by G Coudray, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, wingspan 24.5cm.
€750 - 950

112A
Belle mascotte 'Femme Oiseau' par M. Osmond, Française, années 1920,
signée, bronze creux nickelé, longueur 16 cm, montée sur un chapeau de moyeu Panhard et Levassor en bronze percé.

A fine 'Bird Woman' mascot by M. Osmond, French, 1920s,
signed, nickel plated hollow cast bronze, 16cm long, mounted on a Panhard and Levassor bronze wheel hub, drilled for mounting.
€750 - 950

113
Mascotte 'Croisière noire Citroën Jeune femme Mangbetou' par R. Sertorio, Française, 1923,
signée, en bronze nickelé, hauteur 12 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A Croisiere Citroen Femme Mangbetou mascot by R. Sertorio, French, 1923,
signed, nickel plated bronze, 12cm high, mounted on a radiator cap.
€750 - 950

114
Mascotte 'Cogogne' Hispano-Suiza par F. Bazin, fabrication Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, frappée HS 863 sous la base, longueur 21 cm, extrémités des ailes légèrement déformées.

A Hispano-Suiza 'Flying Stork' mascot by F Bazin, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, stamped HS 863 under the base, 21cm long, wing tips slightly bent.
€800 - 1,000

115
Rare mascotte ' Chimère ' par Bourcart, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé terni, l'animal mythologique perché sur un rocher, hauteur 18,7 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A rare Chimera mascot by Bourcart, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, tarnished, the mythological beast perched on a rock, 18.7cm high, mounted on a radiator cap.
€850 - 1,000

116
Mascotte 'Danseuse Égyptienne' d'après Alonzo,
signée 'Alonzo' sur la base, nickelée, hauteur 18,5 cm, montée sur un socle en marbre.

An Egyptian Dancer mascot after Alonzo, signed 'Alonzo' to the base, nickel plated, 18.5cm high, mounted on marble display base.
€900 - 1,200

114

110

128

126

125

113

117
Belle mascotte ' L'archer égyptien ' des Automobiles Grégoire, par M. Guiraud-Rivière, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 15 cm, flèche réparée, montée sur un chapeau de moyeu en bronze.

A fine Automobiles Gregoire Egyptian Archer mascot by M Guiraud Riviere, French, circa 1920,
signed, nickel-plated bronze, 15cm high, arrow repaired, mounted on a bronze hubcap.
€900 - 1,100

118
Grande mascotte 'Triomphe' par F. Bazin, fabrication Française, années 1920,
signée, bronze nickelé, hauteur 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur, largeur 21,5 cm, sur un socle en bois peint en noir.

A large 'Spirit of Triumph' mascot by F Bazin, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, 19cm high, mounted on a 'dog-bone' radiator cap 21.5cm wide, on a black painted wooden display base.
€900 - 1,100

119
Mascotte 'Homme Flèche' par M. Podiebrad, fabrication Française, années 1930,
signée, en laiton chromé, longueur 23 cm, montée avec un Boyce-Moto-Meter sur un socle en bois en forme de flèche.

An 'Arrow Man' mascot by M Podiebrad, French, 1930s,
signed, chrome plated brass, 23cm long, mounted with a Boyce Moto-meter on a wooden arrow-shaped base.
€900 - 1,100

120
Mascotte 'Cheval Humber', Britannique,
en bronze nickelé représentant un cheval cabré d'après le modèle original installé sur les voitures Humber Imperial et Pullman, quelques manques au placage à droite, longueur 14 cm, montée sur un socle en bois.

A 'Humber Horse' mascot, British,
nickelled bronze mascot depicting a rearing horse, after the original as used on Humber Imperial and Pullman models, some loss to plating to right side, 14cm long, mounted on a wooden base.
€900 - 1,200

121
Mascotte 'Chouette' par Henri Valette, Française, années 1920,
signée derrière la base, bronze nickelé, hauteur 13,5 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

An Owl mascot, by Henri Vallette, French, 1920s,
signed to rear of base, nickelled bronze, 13.5cm high, mounted on a period radiator cap.
€900 - 1,100

122
Mascotte 'Porteur de Torche' par F. Bazin, Française, années 1920,
frappée F Bazin sur la base, en bronze nickelé, hauteur 16,5 cm, montée sur un socle en bois.

A 'Torch Bearer' mascot by F Bazin, French, 1920s,
stamped F Bazin to the base, nickel plated bronze, 16.5cm high, mounted on a wooden display base.
€1,000 - 1,200

123
Rare mascotte 'Le Loup Devenu Berger' par Antoine Bofill, Française, circa 1910,
signée sur l'arrière de la base et portant le cachet du fondeur 'MAM', en bronze nickelé, représentant un loup habillé avec plume au chapeau, épée et canne, d'après le personnage de la fable de Jean de La Fontaine, hauteur 15 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A rare 'Wolf Turned Shepherd' mascot, by Antoine Bofill, French, circa 1910,
signed to rear of base and bearing 'MAM' foundry stamp, nickelled bronze mascot depicting a wolf dressed in feathered cap, sword and cane, based upon a fabled character created by author Jean de la Fontaine, 15cm high, mounted on a turned wooden base.
€5,000 - 6,000

124
Mascotte art déco 'Marabout' par Artus, circa 1930,
signée sur le devant de la base, métal allié, hauteur 16 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

An Art Deco Marabou Stork mascot, by Artus, circa 1930,
signed to front of base, alloy, 16cm high, mounted to a radiator cap.
€1,200 - 1,400

119

115

127

100

118

122

123

125
Mascotte 'Panthère bondissant' par Jacques Cartier, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 12 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'Leaping Panther' mascot by Jacques Cartier, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, 12cm high, mounted on a radiator cap.
€1,400 - 1,600

126
Belle mascotte art déco 'Eléphant' par Jacques Cartier, Française, circa 1925,
signée, en bronze nickelé, longueur 15 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A fine Art Deco 'Elephant' mascot by Jacques Cartier, French, circa 1925,
signed, nickel plated bronze, 15cm long, mounted on a period radiator cap.
€1,500 - 1,700

127
Belle et rare mascotte ' Mercure courant ' par Sasportas- Speranza, Française, années 1920,
signée, en bronze nickelé, représentant le messager aux pieds ailés des dieux, longueur 18 cm, montée sur un chapeau de moyeu Renault en bronze.

A fine and rare 'Running Mercury' mascot by Sasportas Speranza, French, 1920s,
signed, nickel plated bronze, depicting the fleet footed messenger of the Gods, 18cm long, mounted on a bronze Renault hub cap.
€1,500 - 1,700

128
Belle mascotte 'Chien berger Allemand' par Jacques Cartier, Française, circa 1925,
signée, bronze creux nickelé, hauteur 17 cm, base récemment percée et munie d'une nouvelle vis filetée, montée sur un chapeau de moyeu de Berliet percé.

A fine 'Alsatian Dog' mascot by Jaques Cartier, French, circa 1925,
signed, nickel-plated hollow-cast bronze, 17cm high, base recentley drilled and fitted with new threaded bolt, mounted on a Berliet hub-cap drilled for mounting.
€1,500 - 1,700

129

130

129
Rare mascotte 'Satyre Chevauchant une Chèvre' par Bergman, Autrichien, circa 1912,
signée 'Namgreb' sur le côté gauche de la base, bronze polychrome émaillé à froid, longueur 16,5 cm, montée sur un socle en marbre tourné.

A rare 'Satyr Riding a Goat' mascot by Bergman, Austrian, circa 1912,
signed 'Namgreb' to left side of base, cold-painted polychromed bronze, 16.5cm long, mounted on a turned marble base.
€2,000 - 2,500

130
Mascotte automobile 'Lucifer Golfing Society', Britannique, 1921,
sans signature, en bronze nickelé représentant un diable vêtu d'un pantalon de golf et fumant la pipe, club sur l'épaule et chariot au pied, portant 'Lucifer Golfing Society' sur la base, hauteur 11 cm, montée sur un bouchon de radiateur ancien.

A 'Lucifer Golfing Society' car mascot, British, 1921, unsigned, nickelled bronze, depicting a pipe-smoking devil in plus-fours with golf club over his shoulder and caddy of clubs at his feet, engraved 'Lucifer Golfing Society' around the base, 11cm high, mounted on an early radiator cap.
€2,000 - 2,500

En 1921, Sir Hedley le Bas et ses amis fondèrent à Londres la ' Society ', club privé de gentlemen très exclusif limité au début à 60 membres seulement puis porté à 100 en 1925. Charles Sykes, George V, Edward VIII et le Duc d'Edimbourg en furent membres. Charles Sykes en devint le Capitaine en 1936.

In 1921 Sir Hedley le Bas and friends founded the Society, an exclusive private gentleman's club in London, limited to only 60 members rising to a limit of 100 in 1925. Members included Charles Sykes, George V, Edward VIII and the Duke of Edinburgh. In 1936 Charles Sykes became the Society's Captain.

131
Mascotte 'Tête de Chef Indien' finement détaillée, Française, années 1920,
en bronze nickelé, creuse, hauteur 13 cm, montée sur un socle en gradin en bois et métal.

A finely detailed Indian Chief's Head mascot, French, 1920s,
nickel-plated bronze, hollow cast, 13cm high, mounted on a wood and metal tiered display base.
€2,200 - 2,800

132
Mascotte en argent 'Spirit of Ecstasy', 1989,
pour automobiles Rolls-Royce Phantom II 1929-1935, marquée sur la base 'RR Ltd 6-2-11 Charles Sykes' et poinçonnée Londres par GPS, hauteur 15 cm, montée sur un socle présentoir en bois tourné.

A sterling silver Spirit of Ecstasy mascot, 1989, to suit 1929-1935 Rolls-Royce Phantom II cars, marked around the base 'RR Ltd 6-2-11 Charles Sykes' and hallmarked London by GPS, 15cm high, mounted on a turned wooden display base.
€2,500 - 3,000

132

134

135

133

116

120

111

133
Rare mascotte 'Archer' par Kovats, Français, années 1920,
signée, en bronze nickelé, hauteur 17 cm, montée sur un support en marbre.

A rare Archer mascot, by Kovats, French, 1920s, signed, nickel-plated bronze, 17cm high, mounted on a marble display base.
€2,500 - 3,000

134
Mascotte 'Tête de Pharaon' par Sasportas pour Auto-Omnia, Français, 1922,
en bronze nickelé, découpé à l'arrière de la base, signature partiellement manquante, frappée 'Auto-Omnia', hauteur 12 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque.

A Pharaoh's Head mascot, by Sasportas, for Auto-Omnia, French, 1922,
nickel-plated bronze, rear of base cut, part of signature missing, stamped 'Auto-Omnia', 12cm high, mounted on a period radiator cap.
€2,800 - 3,500

135
Mascotte 'Grenouille Tirant une Coquille', par Paul Francis Louchet, Française, circa 1920,
signée 'Louchet' sous la coquille, mascotte en bronze nickelé représentant une grenouille aux yeux peints en rouge tirant une coquille d'escargot surmontée d'un scarabée, longueur 10 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A 'Frog Dragging Shell' mascot, by Paul Francis Louchet, French, circa 1920,
signed 'Louchet' under the shell, nickelled bronze mascot depicting a frog with painted red eyes, dragging a snail shell behind him with a small beetle 'hitching a ride', 10cm long, mounted on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

136
Mascotte 'Amour' Satyre Jouant de la Flûte de Pan par Guiraud-Rivière, fabrication Française, circa 1922,
signée 'F G' et portant le cachet du fondeur 'C & L' (Contenot et Lelièvre), numérotée '2469 (23) 10' sur l'arrière de la base, en bronze nickelé, représentant un satyre cornu et aux pieds fourchus assis sur un piédestal retenant un amour jouant de la flûte de Pan, hauteur 13 cm, montée sur un socle en bois tourné.

An 'Amour' Pan Playing Pipes mascot, by Guiraud, French, circa 1922,
signed 'F G' and with 'C & L' (Contenot & Lelievre) foundry stamp, further stamped '2469 (23) 10' to rear of base, nickelled bronze mascot depicting a horned and hooved mythical Pan playing pipes and seated on a pedestal, 13cm high, mounted on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

Vendue à l'origine par Hermès, cette pièce reçut le premier prix au concours de mascottes de l'Auto Magazine à Paris en 1922.

Originally retailed by Hermes, this mascot was awarded 1st prize in the 1922 Paris L'Auto Magazine mascot competition.

138

137

136

137
Mascotte 'Chouette' par Edouard Marcel Sandoz, fabrication Française, circa 1910,
signée 'Ed. M. Sandoz' sur le côté gauche de la base et marque du fondeur Susse Frères sur le côté droit, en bronze nickelé, en forme de chouette stylisée, hauteur 11 cm, montée sur un socle en bois tourné.

An 'Owl' mascot by Edouard Marcel Sandoz, French, circa 1910,
signed 'Ed.M.Sandoz' to left side of base and with Susse Freres foundry mark to right side of base, nickelled bronze mascot in the form of a stylized owl, 11cm high, mounted on a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

138
Mascotte 'La comparaison' par Antoine Bofill, Française, circa 1920,
signée sur le côté gauche et titrée sur l'avant de la base, en bronze nickelé, représentant une jeune femme nue examinant sa poitrine, hauteur 20 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque porté par un socle en bois tourné.

A 'Comparison' mascot, by Antoine Bofill, French, circa 1920,
signed to left side and titled to front of base, nickelled bronze, depicting a nude female examining her breasts, 20cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

139
Rare et belle mascotte 'Dragon Ailé' par Etienne Mercier, fabrication Française, circa 1910,
signée sur l'arrière de la base, en bronze nickelé, grande et impressionnante pièce représentant un dragon ailé crachant le feu au-dessus d'un dôme avec bouchon de radiateur correct intégral et lourd, hauteur 19 cm, montée sur un socle en bois tourné.

A fine and rare 'Winged Dragon' mascot, by Etienne Mercier, French, circa 1910,
signed to rear of base, nickelled bronze, a large and impressive mascot in the form of a fire-breathing winged dragon above a dome with correct integral heavy radiator cap, 19cm high, mounted on a turned wooden base.
€4,000 - 5,000

139

140

140
Mascotte 'Chat Botté' par Antoine Bofill, Française, circa 1910,
signée sur la base, en bronze nickelé, représentant le célèbre personnage du Comte de Perrault sous les traits d'un chat bien habillé avec chapeau, bottes et canne, marque de fonderie à l'arrière de la base, hauteur 15 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque fixé sur un socle en bois tourné.

A 'Chat Botte' (Puss in Boots) mascot by Antoine Bofill, French, circa 1910,
signed to base, in nickelled bronze, depicting the celebrated Comte de Perrault as a well dressed cat with hat, boots and cane, based upon the fabled character adapted by French author Charles Perrault, with 'MAM' foundry marking to rear of base, 15cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€5,000 - 6,000

141
Rare mascotte 'Tête d'épervier' d'avant guerre en verre blanc nuancé d'améthyste, par René Lalique, introduite le 21 janvier 1928,
signée 'Lalique' par moulage avec deux queues à la lettre 'Q' et 'France' près de l'arrière de la base représentant une tête de rapace, hauteur 6 cm, munie de son cerclage nickelé correct.

A rare pre-War 'Tete d'Epervier' glass mascot with amethyst tint, by Rene Lalique, introduced 21st January 1928,
moulded 'Lalique' with double-tailed 'Q' and 'France' towards rear of base, depicting a hawk's head, 6cm high, fitted within correct nickelled mount.
€1,000 - 1,400

142
Mascotte 'Vénus Dénudée' en verre opalescent, par Sabino, Français, années 1930,
signature 'Sabino Paris' sous la base et moulée sur l'arrière de la jambe, hauteur 18 cm.

A Venus Nude mascot in opalescent glass, by Sabino, French, 1930s, signed 'Sabino Paris' under base, and moulded to rear of leg, 18cm high.
€500 - 600

143

142

144

143
Mascotte 'Papillon' en verre opalescent par Sabino, Français, années 1930,
mention 'Sabino Paris' gravée sous la base, une représentation stylisée d'un papillon ailes refermées, hauteur 15,5 cm.

A Butterfly mascot in opalescent glass, by Sabino, French, 1930s, moulded 'Sabino Paris' under rear wing, a stylised depiction of the butterfly with closed wings, 15.5cm high.
€500 - 700

144
Mascotte 'Papillon' en verre opalescent par Sabino, Français, années 1930,
mention 'Sabino Paris' gravée sous la base, une représentation stylisée d'un papillon ailes déployées, hauteur 15 cm.

A Butterfly mascot in opalescent glass, by Sabino, French, 1930s, engraved 'Sabino Paris' under base, a stylised depiction of the butterfly with open wings, 15cm high.
€600 - 800

141

145

146

145
Mascotte 'Coq Nain' par René Lalique, Française, introduite le 10 février 1928,
exemplaire d'avant guerre en verre transparent, signature moulée R. LALIQUE FRANCE sur la base, hauteur 20,5 cm, petites bulles d'air visibles, marques de moulage sur la queue, marques légères d'usure sur les pattes et les plumes.

A 'Coq Nain' glass mascot by Rene Lalique, French, introduced 10th February 1928,
pre-War example in clear glass, moulded signature R. LALIQUE FRANCE to the base, 20.5cm high, some pin-prick air bubbles, moulding marks to tail, rubbing to claws and other wear on feathers.
€1,000 - 1,200

146
Mascotte 'La Fille au Lion' par Red Ashay, Britannique, années 1930,
verre satiné représentant une femme nue accompagnée d'un lion, petit éclat à l'arrière de la base, montée sur un support art déco nickelé sur un bouchon de radiateur, hauteur 20 cm, monté ultérieurement sur un socle 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.
€1,800 - 2,200

147

148

147
Mascotte en verre 'Tête de Coq' par René Lalique, Française, introduite le 3 février 1928,
signée en creux 'Lalique France' sur le cou, en verre dépoli, hauteur 18 cm, quelques fines bulles d'air visibles, montée sur une embase éclairante Breves Galleries avec écran rouge, porte-ampoule manquant.

A 'Tete de Coq' glass mascot by René Lalique, French, introduced 3 February 1928,
signed with impressed mark 'Lalique, France' around the neck, in clear frosted glass, 7ins high, some small pin-prick air bubbles, mounted on a Breves Galleries illuminated base fitted with red filter, bulb holder missing.
€1,800 - 2,200

148
Mascotte 'Nu Drapé' en verre opalescent par Lucile Sevin pour Etling, fabrication Française, introduite en 1932,
en verre opalescent satiné à noyau teinté bleu et ambre, portant ' Etling France 50 ' moulé en relief sur la base étagée et représentant une gracieuse figure de femme debout écartant ses voiles, hauteur 20,5 cm, montée dans un support nickelé sur un socle en bois tourné.

A 'Draped Nude' mascot in opalescent glass, by Lucile Sevin for Etling, French, introduced 1932,
in opalescent satin finish glass with blue/amber core, moulded 'Etling France 50' to side of stepped base, depicting graceful draped female standing holding her dress out, 20.5cm high, mounted within a nickelled mount above a turned wooden base.
€3,000 - 4,000

149
Mascotte 'Coq Houdan' par René Lalique, Française, introduite le 30 avril 1929,
signée 'R Lalique France' à la pointe sur la base, hauteur 20 cm, quelques fines bulles d'air dont une plus grosse dans la base, montée sur une embase éclairante Breves Galleries avec écran vert sur un bouchon de radiateur chromé.

A 'Coq Houdan' glass mascot by Rene Lalique, French, introduced on 30th April 1929,
wheel cut 'R Lalique France' around the base, 20cm high, some pin-prick air bubbles, and one larger bubble in base, display mounted in a Breves Galleries illuminated base fitted with green filter, on a chrome plated radiator cap.
€3,200 - 3,600

150
Mascotte 'Cinq Chevaux' en verre moulé-pressé par René Lalique, Française, introduite le 26 août 1925,
signée 'R. Lalique' (avec double queue à la lettre Q) par moulage et 'France' à la pointe, numéro du catalogue 1122 gravé sous la base, longueur 15 cm, montée sur une embase éclairante fixée sur un bouchon de radiateur sur un socle présentoir.

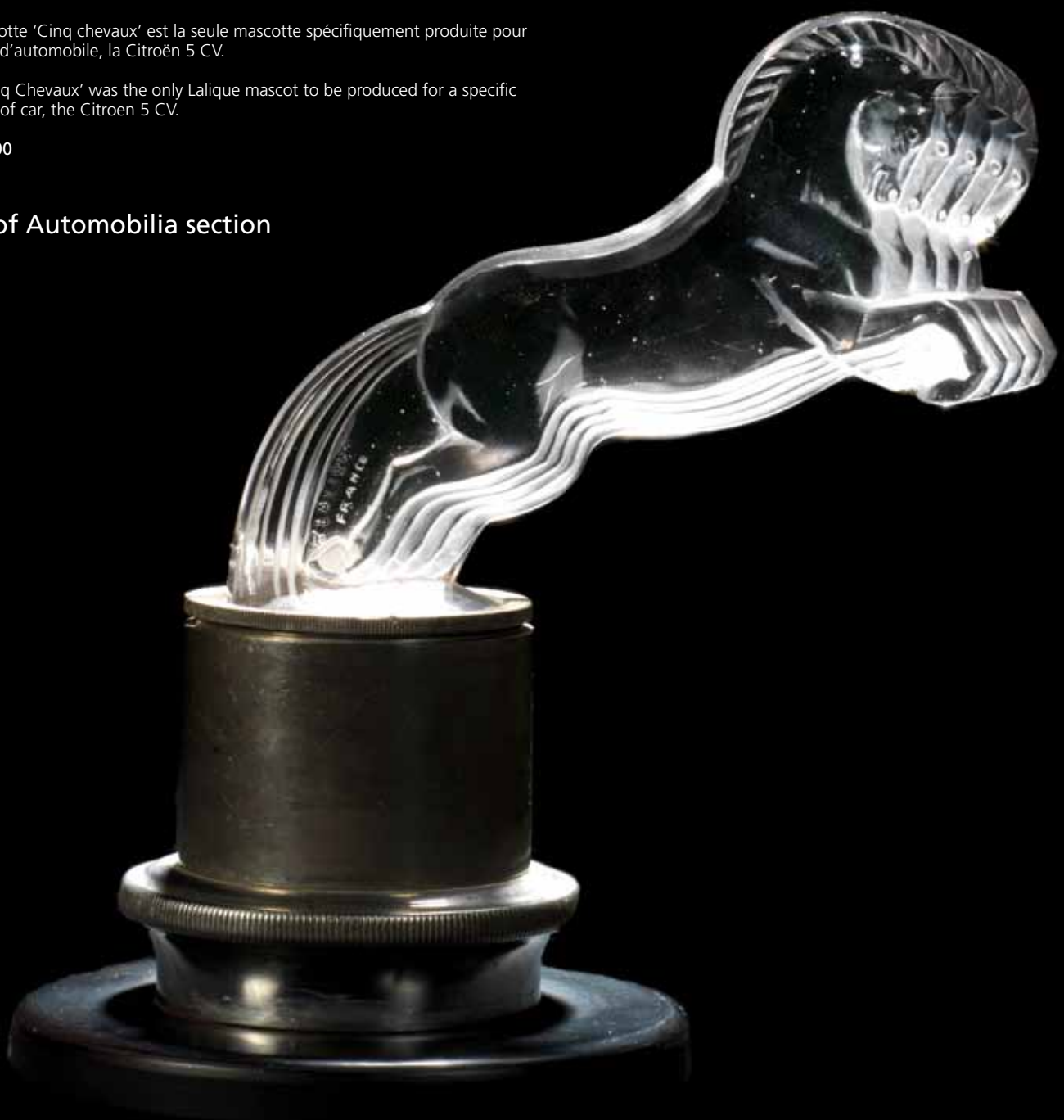
A 'Cinq Cheveaux' clear glass mascot by René Lalique, French, introduced 26 August 1925,
moulded mark R.Lalique (with double tailed Q), wheel cut 'France', catalogue number 1122 engraved under the base, 15cm long, mounted on an illuminated base, fitted to a radiator cap above a display base.
€4,500 - 5,000

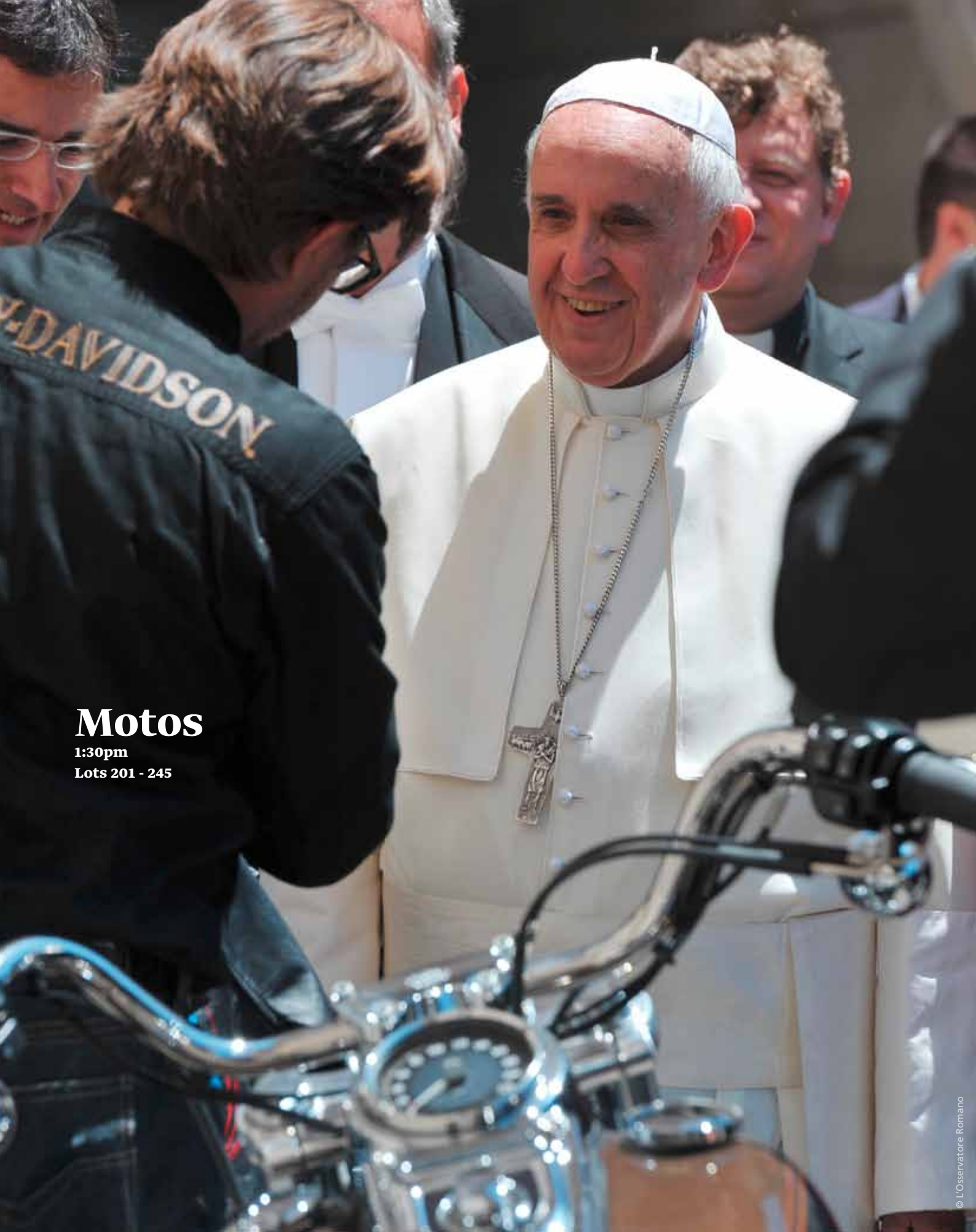
La mascotte 'Cinq chevaux' est la seule mascotte spécifiquement produite pour un type d'automobile, la Citroën 5 CV.

The 'Cinq Chevaux' was the only Lalique mascot to be produced for a specific marque of car, the Citroen 5 CV.

151 - 200
No lots

201
End of Automobilia section





Motos

1:30pm

Lots 201 - 245

© L'Osservatore Romano

201

Vendue à des fins caritatives, ancienne propriété de Sa Sainteté le Pape François

Harley-Davidson 1,585 cm3 Dyna Super Glide Custom 2013

Cadre n° 5HD1GV4D3DC306096

Moteur n° GV4D306096

Afin de célébrer son 110e anniversaire, Harley-Davidson offrit au Pape François nouvellement élu deux de ses motos plus un blouson de motard lors d'une cérémonie à Rome en juin 2013. À l'occasion de ces célébrations, le Pape François bénit un rassemblement de quelque 800 motards et leurs machines sur la Place St Pierre lors de l'Angélus du dimanche 16 juin. S'adressant à une assemblée enthousiaste, le Pape déclara que « la puissance et le plaisir », entre autres choses, mènent à remplacer Dieu « par de trompeuses idoles humaines ». De quoi réfléchir en effet.

Né Jorge Mario Bergoglio à Buenos Aires (Argentine), le Pape fut ordonné prêtre en 1969, nommé archevêque de Buenos Aires en 1998,et devint cardinal en 2001. Il fut élu pape en mars 2013. Pendant son ministère à Buenos Aires, Monseigneur Bergoglio s'était fait connaître par ses actions en faveur des pauvres et par sa préférence envers les transports en commun. En fait, après son élection, il regagna son hôtel en bus avec les autres cardinaux.

Le meilleur usage sera donc fait de la Harley dont le réservoir a été signé par le Pape François qui en a fait don afin qu'elle soit vendue au profit de Caritas Roma, organisation fondée il y a trente ans dans le but de venir en aide aux pauvres. Plus précisément, le produit de la vente ira à l'hospice et à la soupe populaire Don Luigi di Liegro de Caritas situés à la gare ferroviaire du Termini à Rome. S'exprimant lors d'une conférence de presse en octobre 2013, le directeur de Caritas à Rome, Mgr Enrico Feroci, a dit : « C'est un cadeau très précieux qui nous a une fois encore rendu heureux en ressentant la sollicitude de notre évêque pour les pauvres de l'église de Rome. Nous en sommes profondément reconnaissants envers le Pape François. » La vente contribuera à la rénovation des deux installations qui, depuis 1987, ont permis de secourir environ mille personnes défavorisées par jour. Mgr Feroci a remercié le Pape François de la part de tous ceux qui bénéficieront de « ce geste d'hospitalité et de solidarité »,

La machine est accompagnée d'un certificat de conformité émis par Harley-Davidson et d'une attestation papale signée de la main du secrétaire personnel de Sa Sainteté, Mgr Alfred Xuereb.

€12,000 - 15,000

Sans Réserve

201

© L'Osservatore Romano

201A

Celebrating its 110th anniversary, Harley-Davidson presented the newly elected Pope Francis with two of its motorcycles, plus a biker jacket, at a ceremony in Rome in June 2013. As part of the celebrations, Pope Francis blessed a gathering of some 800-or-so motorcyclists and their machines in St Peter's Square for his Sunday Angelus on 16th June. Addressing the enthusiastic assembly, the Pope warned them that 'power and pleasure', among other things, lead to God being 'replaced by fleeting human idol'. Food for thought.

Born Jorge Mario Bergoglio in Buenos Aires, Argentina, he was ordained a priest in 1969 and in 1998 was appointed Archbishop of Buenos Aires, becoming a cardinal in 2001. He was elected Pope in March 2013. As a priest in Buenos Aires, Monsignor Bergoglio had become famous for his work with the poor and his preference for public transport. Indeed, after being elected Pope he travelled back to his hotel by bus with the other cardinals.

The Harley, though, is being put to exceptionally good use. Its fuel tank signed by Pope Francis, the machine has been donated to be sold in aid of Caritas Roma, founded over 30 years ago, tasked with sheltering the poor. Specifically, the funds raised by the sale will go to Caritas' Don Luigi di Liegro hostel and soup kitchen at Rome's Termini railway station. Speaking at a press conference in October 2013, Caritas Rome's director Monsignor Enrico Feroci said, 'It is a precious gift that has once again made us happy in feeling the closeness of our bishop to the poor of the Church of Rome. We are deeply grateful to Pope Francis for this.' The sale will help fund the renovation of the two facilities, which since 1987 have worked to relieve the suffering of around 1,000 less fortunate people every day. Monsignor Feroci thanked Pope Francis on behalf of all those who would benefit from 'this act of hospitality and solidarity.'

The machine is offered with Harley-Davidson Certificate of Conformity and a Papal Certificate signed by His Holiness' personal secretary, Monsignor Alfred Xuereb.

© L'Osservatore Romano

Lot 201A présenté au Pape au nom de Harley-Davidson par Willie G. Davidson

© L'Osservatore Romano

201A
Blouson de moto en cuir "110e Anniversaire" offert au Pape et signé,
Blouson de moto en cuir "110e Anniversaire" offert au Pape et signé de sa main, cuir noir brodé de logos et de l'écusson anniversaire, taille XL, coutures traditionnelles avec rembourrages aux épaules, fermetures à glissières sur le devant et les poches, boutons pressions au col, signé au marqueur argent sur le revers droit par Sa Sainteté.
€1,000 - 1,500
Sans Réserve

A Harley-Davidson 110th Anniversary leather motorcycle jacket presented to and signed by Pope Francis,
black leather with embroidered logos and anniversary patch, size XL, traditional stitching with padded shoulders, zip front and pockets, press stud to collar, signed in silver marker pen by his Holiness on the right breast.

Sold in aid of Caritas Roma. For further details on the charity please visit www.caritasroma.it

202
Indian 1 265 cm3 Four plus sidecar 1934 à restaurer
Moteur n° DCD281
Cadre n° à venir

Introduite sous le nom d'Indian Ace pour 1928, la première moto quatre cylindres de la firme de Springfield résultait du rachat l'année précédente à la firme Detroit Motors des droits de fabrication et des outillages de l'Ace. Après l'acquisition de l'Ace, Indian effectua quelques modifications pendant deux ans avant de commencer à introduire ses propres solutions sur la Four, débutant en 1929 par un restylage (Model 401) suivi du montage de sa propre fourche avant suspendue par un ressort à lames et de son moteur de 1 265 cm3 à vilebrequin à cinq paliers. Introduit le 1e juin 1929 sur la Model 402, ce dernier constitua le changement le plus important apporté au moteur qui conserva l'architecture de base de l'Ace jusqu'en 1936.

En 1932, la Four redessinée en fonction du style des autres Indian reçut un réservoir en selle, de nouveaux garde-boue et une fourche avant plus robuste pour continuer pratiquement inchangée en 1933 et 1934. On ignore l'histoire de cet attelage Indian Four 'sortie de grange' avant son immatriculation en Suède en avril 1939. Les documents joints mentionnent six propriétaires dont le dernier, feu le baron Carl Sparre, l'avait achetée en 1957. Le Baron décéda en 2001, mais la machine n'avait pas été utilisée depuis 1960 environ. Proposée 'à restaurer' et vendue strictement dans l'état, elle représente une belle occasion pour un amateur passionné d'Indian de restituer à ce modèle séduisant et désirable tout son lustre d'antan.
€18,000 - 22,000

Marketed as the Indian Ace for 1928, the Springfield Company's first four-cylinder motorcycle had resulted from its purchase of Ace rights and tooling from Detroit Motors the previous year. Having acquired the Ace, Indian made few changes for the next couple of years before beginning to put its own characteristic stamp on the Four, beginning in 1929 with a restyle (Model 401) and following up with their own leaf-sprung front fork and an improved 1,265cc engine with five-bearing crankshaft. Introduced on June 1st 1929 on the Model 402, the latter was the biggest single change made to the motor, which retained the Ace's basic architecture right up to 1936.

In 1932 the Four was restyled along the lines of Indian's other models, gaining a saddle tank, new mudguards and a stronger front fork, and would continue almost unchanged for 1933 and '34. Nothing is known of the history of this 'barn find' Indian Four motorcycle combination prior to its registration in Sweden in April 1939. Accompanying registration documents list six owners, the last of which, the late Baron Carl Sparre, acquired the Indian in 1957. The Baron died in 2001 but the machine has not been used since circa 1960. Offered for restoration and sold strictly as viewed, it represents a wonderful opportunity for the dedicated Indian enthusiast to return one of these charismatic and desirable models to its former glory.

203
Rex-Acme 8 HPavec side car 1920
Cadre n° T20223
Moteur n° 20/72999

Acme est plus connue pour son association avec la firme Rex. Les deux firmes possédaient des locaux Osborne Road à Coventry où Rex s'établit en 1899 et Acme quelques années plus tard. Contrairement à sa proche voisine qui produisait des automobiles et des tricycles, la Coventry Acme Motor Company Limited ne fut jamais qu'un constructeur de motos, ses premières machines étant propulsées par l'universel moteur Minerva. Des modèles équipés des propres moteurs Acme apparurent ensuite ainsi que d'autres à moteurs JAP.

Pour la saison 1920, époque où elle avait été reprise par Rex, Acme introduisit une moto attelée de 8 HP propulsée par un moteur V-twin JAP. Ce dernier fourni selon les spécifications d'Acme était complété par un entraînement de magnéto pris sur le côté gauche du moteur plutôt que sur le côté de la distribution comme sur les autres moteurs JAP, disposition qui facilitait l'accès aux contacts du rupteur. Une boîte Sturmey Archer, une fourche Bramapton Biflex, des repose-pieds repliables et un carburateur Amac complétaient les spécifications de ce qui était indéniablement un superbe attelage. Mais les jours d'Acme comme constructeur indépendant étaient comptés et les gammes des deux firmes furent unifiées sous l'appellation 'Rex-Acme'.

Cette rare survivante d'une marque historique de Coventry fut acquise auprès d'un collectionneur en Hollande en 2009. Conduite il y a un an, la machine décrite comme étant toute d'origine est accompagnée de ses papiers d'immatriculation belges.
€17,000 - 22,000

Acme is best remembered for its association with the Rex concern; both firms had premises in Osborne Road, Coventry, Rex setting up there in 1899 and Acme a few years later. Unlike its close neighbour, which built motor cars and tricycles as well as motorcycles, the Coventry Acme Motor Company Limited was only ever a motorcycle manufacturer, its first machines being powered by the ubiquitous Minerva engine. Models fitted with Acme's own engines followed, as well as others with JAP power units.

For the 1920 season, by which time it had been taken over by Rex, Acme introduced an 8hp motorcycle combination powered by a JAP v-twin engine. The latter was supplied to Acme's specification complete with magneto drive taken from the left side of the engine rather than the 'timing' side, as was usually the case with JAP motors, an arrangement that facilitated access to the ignition points. A Sturmey Archer gearbox, Brampton Biflex forks, folding foot-plates and an Amac carburettor completed the specification of what was an undeniably handsome motorcycle combination. Acme's days as an independent brand were numbered however and the two firms' ranges were unified under the 'Rex-Acme' name.

This rare survivor of an historic Coventry marque was purchased from a collector in Holland in 2009. Last ridden one year ago, the machine is described as all original and comes with Belgian registration papers.

204
Cotton-JAP 250 cm3 Type Course 1935
Moteur n° BOR/R 39597

La firme Cotton établie à Manchester fonda sa réputation dans les années 1920 sur une série de succès en compétition obtenus grâce à un cadre innovateur breveté par Frank Willoughby Cotton. Le cadre Cotton se caractérisait par quatre tubes droits reliant la tête de fourche à l'axe de la roue arrière complétés par des tirants rectilignes supportant la boîte de vitesse et le moteur. On obtenait ainsi une structure très rigide et légère bien supérieure aux cadres dérivés de ceux des bicyclettes employés par la majorité des constructeurs. Les Cotton utilisaient des moteurs de provenance extérieure, mais les avantages de leur cadre permettaient aux Cotton de se démarquer sans difficultés de leur rivales à puissance égale. Le légendaire Stanley Woods fit ses débuts au TT de l'île de Man sur une Cotton en 1922, en remportant l'épreuve Junior à une vitesse record l'année suivante. Tout au long des années 1920 de nombreuses victoires furent remportées dans les épreuves internationales, la plus belle victoire de Cotton au TT datant de 1926 lorsque l'équipe prit les trois premières places en catégorie 'Motos légères 250 cm3'. Dotées de moteurs JAP et Blackburne, les Cotton de course furent encore compétitives dans les années 1930 avant de devoir céder devant des firmes plus importantes ayant les moyens de développer leurs propres moteurs Propriété autrefois de Wilf Green de Sheffield, importateur MZ au Royaume-Uni, cette belle Cotton-JAP qui avait déjà été restaurée était en ordre de marche lors de son acquisition en Autriche en 2006. Parmi les spécifications les plus remarquables, citons la rare et très recherchée culasse en bronze, le carburateur Bowden à deux cuves et la boîte Burman à quatre rapports avec sélecteur au pied. Exposée au musée de Hockenheim depuis son achat, la machine est proposée avec un dossier de notes de restauration (en allemand) et un ensemble de photocopies de documents relatifs à la marque Cotton.
€16,700 - 21,500

Gloucester-based Cotton established its reputation with a string of racing successes in the 1920s thanks to an innovative frame patented by Frank Willoughby Cotton. Cotton's design featured four straight tubes running from the steering head to the rear wheel spindle, augmented by straight stays supporting the gearbox and engine. The result was a stiff, lightweight chassis vastly superior to the bicycle-derived frame used by the majority of manufacturers. Cotton relied on proprietary engines but such was the advantage conferred by its frame that the Cotton had little trouble seeing off similarly powered rivals. The legendary Stanley Woods made his Isle of Man TT debut on a Cotton in 1922, winning the Junior event at record speed the following year. Countless wins were achieved in international events throughout the 1920s, Cotton's finest TT achievement occurring in 1926 when its entries finished 1, 2, 3 in the 250 Lightweight race. Powered by JAP and Blackburne proprietary engines, Cotton's racers continued to be competitive into the 1930s but eventually had to give best to companies possessing the resources to develop their own power units. Previously owned by Wilf Green of Sheffield, the UK's MZ importer, this well presented Cotton-JAP had already been restored and was in running condition at the time of its purchase in Austria in 2006. Noteworthy features include the rare and desirable bronze cylinder head, twin-float Bowden carburettor and four-speed Burman gearbox with foot change. Kept on display at the Hockenheim Museum since acquisition, the machine is offered with sundry restoration notes (in German) and assorted photocopies of Cotton-related literature.

205
FN 498c cm3 quatre cylindres c.1913
Cadre n° 50361
Moteur n° 1140

Comme BSA, la Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (en abrégé FN) commença par produire des munitions et aborda la production de motocycles en 1900. De nos jours, la firme belge est très connue pour ses magnifiques modèles à moteurs quatre cylindres dont le premier apparut en 1904 fut exposé pour la première fois en public au salon du cycle de Paris de 1905. Conçue par Paul Kelecom, la FN fut la première moto quatre cylindres viable du monde, sa douceur de fonctionnement et son absence presque totale de vibrations la démarquant nettement de ses concurrentes monocylindres et V-twin. Moderne en son temps, le quatre-cylindres de 362 cm3 refroidi par air était muni de soupapes d'admission atmosphériques et d'échappement (latérales) commandées et d'un robuste vilebrequin à cinq paliers. La transmission secondaire par arbre était aussi une innovation. Initialement, la machine n'avait pas d'embrayage, le démarrage s'effectuant par pédalage jusqu'au lancement du moteur. Deux freins (à tambour et sur la jante) s'appliquaient sur la roue arrière. Le moteur fut agrandi à 413 cm3 en 1906 puis de nouveau en 1908, cette fois à 498 cm3, tandis qu'en 1911, l'usine introduisait sa propre boîte à deux rapports semblable à celle que proposait Horstmann en Grande-Bretagne et qui était intégrée au carter de l'arbre de transmission. Cette FN quatre cylindre partiellement restaurée fut achetée par le propriétaire actuel en Argentine en 2009. (Droits et taxes acquittés au Royaume-Uni). Les parties restaurées sont les roues et les pièces plaquées, mais certaines pièces sont manquantes et la machine ne fonctionne pas. Vendue strictement en l'état, elle est accompagnée de ses papiers d'immatriculation argentins précédents et belges actuels.
€20,000 - 25,000

Like BSA, La Fabrique Nationale d'Armes de Guerre ('FN', for short) began as a munitions manufacturer, turning to the production of motorcycles in 1900. Today the Belgian company is best remembered for its sensational four-cylinder models, the first of which appeared in 1904 and was first exhibited publicly at the 1905 Paris Cycle Show. Designed by Paul Kelecom, the FN was the world's first practical four-cylinder motorcycle, its smooth and almost vibration-less operation setting it apart from rival singles and v-twins. Advanced for its day, the 362cc air-cooled four featured 'atmospheric' inlet and mechanical (side) exhaust valves and a robust five-bearing crankshaft. Shaft final drive was another innovation. At first there was no clutch, the direct-drive machine being started by pedalling away until the engine fired. Two brakes (drum and rim-type) operated on the rear wheel. The engine was enlarged (to 413cc) in 1906 and again around 1908, on this occasion to 498cc, while in 1911 the factory introduced its own two-speed transmission, similar to that already offered by Horstmann in Britain, which was contained within the drive-shaft housing. This partly restored FN Four was purchased by the current owner in Argentina in 2009 (EU taxes have been paid). Parts restored include the wheels and brightwork but there are some components missing and the machine does not run. Sold strictly as viewed, it comes with current Belgian and old Argentinian registration papers.

206
Peugeot 2 1/2 HP circa 1907
Cadre n° 13040
Moteur n° 8130

Datant de 1904 et équipée de la fourche Truffault, cette Peugeot de la belle époque est une premières équipée d'un moteur maison. Doté d'un carter aux numéros concordants portant le sigle 'PF' (Peugeot Frères), le moteur possède une soupape d'admission automatique et une soupape d'échappement latérale commandée ainsi qu'un graissage à huile perdue, toutes spécifications normales à l'époque. Au moment de la rédaction du catalogue, il n'a pas été possible de déterminer avec certitude la date de fabrication de cette machine qui semble être faite d'un cadre datant de 1907/1908 et d'un moteur plus ancien. Survivante bien patinée signée du plus prestigieux constructeur de son temps, cette machine a été découverte par son propriétaire actuel dans un moulin à farine médiéval en Alsace. Après avoir été la propriété de divers collectionneurs qui contribuèrent, chacun pour sa part, à sa remise en état, elle fut acquise par le vendeur actuel en 2010 auprès d'[1]André Gora qui avait restauré le moteur et le pédalier. L'intervention du vendeur a été limitée à la réfection des bagues de la distribution du moteur, à la réparation du réservoir et de la béquille arrière et à l'installation d'un système d'allumage. Fonctionnant sur batterie, celui-ci comprend une bobine et un condensateur conventionnels, le système d'origine étant à trembleur. Telle qu'elle est offerte, cette machine historique, qui possède sa peinture d'origine (préservée par traitement) et qui s'accompagne du détail des travaux effectuées depuis plus de 100 ans ainsi que d'une lettre de datation émise par le VMCC, est présentée comme 'prête à rouler' bien qu'elle n'ait pas encore été redémarrée.
€10,000 - 14,000

Equipped with the Truffaut front fork, this Edwardian-era Peugeot is one of the first to feature the company's own engine. Featuring matching-number crankcases carrying the 'PF' (Peugeot Frères) logo, it incorporates an automatic inlet valve and mechanically operated (side) exhaust valve, with lubrication by 'total loss', arrangements typical of the period. At time of cataloguing it had not been possible positively to determine the manufacturing date of this machine, which appears to consist of a frame dating from circa 1907/1908 and an older engine. A well-used survivor from the most successful manufacturer of the era, it was discovered in a medieval flourmill in Alsace. The machine passed through the hands of various collectors over the years, each contributing a little to its eventual re-commissioning, and was acquired by the current owner in 2010 from Andre Gora, who had rebuilt the engine and pedalling gear. The vendor's involvement has been confined to re-bushing the engine's timing gear, repairing the petrol tank and rear stand, and fitting an ignition system. Battery powered, the latter uses a conventional coil and condenser (a trembler coil system would have been fitted originally). As presented, the machine retains its original paintwork, which has been stabilised and records in detail all the repairs made to this historic machine over its 100-plus years. Offered with VMCC dating letter, it is described as 'ready to go' but has not yet been started.

207
MGC 350 cm3 Type N3 1930
Cadre n° 1027
Moteur n° IOY/S 51263/JHE

Cette remarquable moto fut créée par Marcel Guiguet, esprit avancé et pionnier du cadre coulé en aluminium. Cherchant une alternative au traditionnel type construit en tube d'acier et muni de pattes, Guiguet opta pour une monopièce coulée qui non seulement servirait de cadre principal, mais contiendrait aussi le carburant et l'huile. Il utilisa aussi l'aluminium pour d'autres éléments du cadre qui se boulonnaient sur la superstructure et soutenaient le moteur JAP et la boîte de vitesses à trois rapports Burman. Lorsque MGC (Marcel Guiguet et Cie) commença à produire en 1929, ce concept révolutionnaire représentait la technologie la plus moderne en matière de pièces coulées et, sans surprise, souffrait de certains défauts telle que la porosité, des soufflures et des fêlures. Les pièces défectueuses étaient nombreuses et les motos MGC sont aujourd'hui très rares. On aura une idée de leur importance historique par le fait qu'une MGC fit partie des machines sélectionnées pour l'exposition 'Art of Motorcycle' du musée Guggenheim en 1998. Rare survivante de cette petite, mais intéressante marque pionnière cette MGC Type N3 'sortie de grange' reçut sa première immatriculation le 7 juin 1930 dans le département de l'Isère, où l'usine était située, avant de passer le 9 janvier 1941 dans l'Aveyron. Le document d'immatriculation joint (établi en Aveyron) date de 1955. Le père (décédé) du vendeur avait acquis cette MGC au milieu des années 1950 après l'avoir gagné au poker de Marcel Guiguet ou d'Emmanuel Mesly (ingénieur chez MGC). La littérature de la marque fait curieusement état de 'Brevets Mesly' suggérant que celui-ci était un des responsables de l'étude. Pilotée pour la dernière fois en 1960, la machine a été conservée dans une grande depuis cette époque. Une magnifique occasion pour un restaurateur connaisseur et qualifié.
€15,000 - 25,000

This remarkable motorcycle is the work of the far-sighted Marcel Guiguet, pioneer of the cast aluminium frame. Seeking a better alternative to the traditional tubular steel lugged construction, Guiguet opted for a single casting that would not only act as the frame but also serve as the fuel and oil tanks. Aluminium was also used for the other frame members, which bolted to the upper structure and supported the JAP engine and Burman three-speed gearbox. When MGC (Marcel Guiguet et Cie) commenced production in 1929 this revolutionary concept represented the cutting edge of casting technology. Perhaps not surprisingly, it was dogged by faults such as porosity, cracks and cavities. The failure rate was high and MGC motorcycles are exceptionally rare today. Some measure of its historical significance may be gained from the fact that an MGC was among those selected for display at the Guggenheim Museum's 'Art of the Motorcycle' exhibition in 1998. A rare survivor of a little known yet pioneering marque, this 'barn find' MGC Type N3 was first registered on 7th June 1930 in the French Département of Isère, where the factory was located, and then again on 9th January 1941 in the Département of Aveyron. The accompanying registration document (issued in Aveyron) dates back to 1955. The vendor's late father acquired the MGC in the mid-1950s having won it in a poker game from either Marcel Guiguet or Emmanuel Mesly (an engineer at MGC). Interestingly, MGC sales literature referred to 'brevets Mesly' (Mesly patents) which suggests that he was responsible for the design. Last ridden in 1960, the machine has been in barn storage ever since. A wonderful opportunity for the skilled restorer.

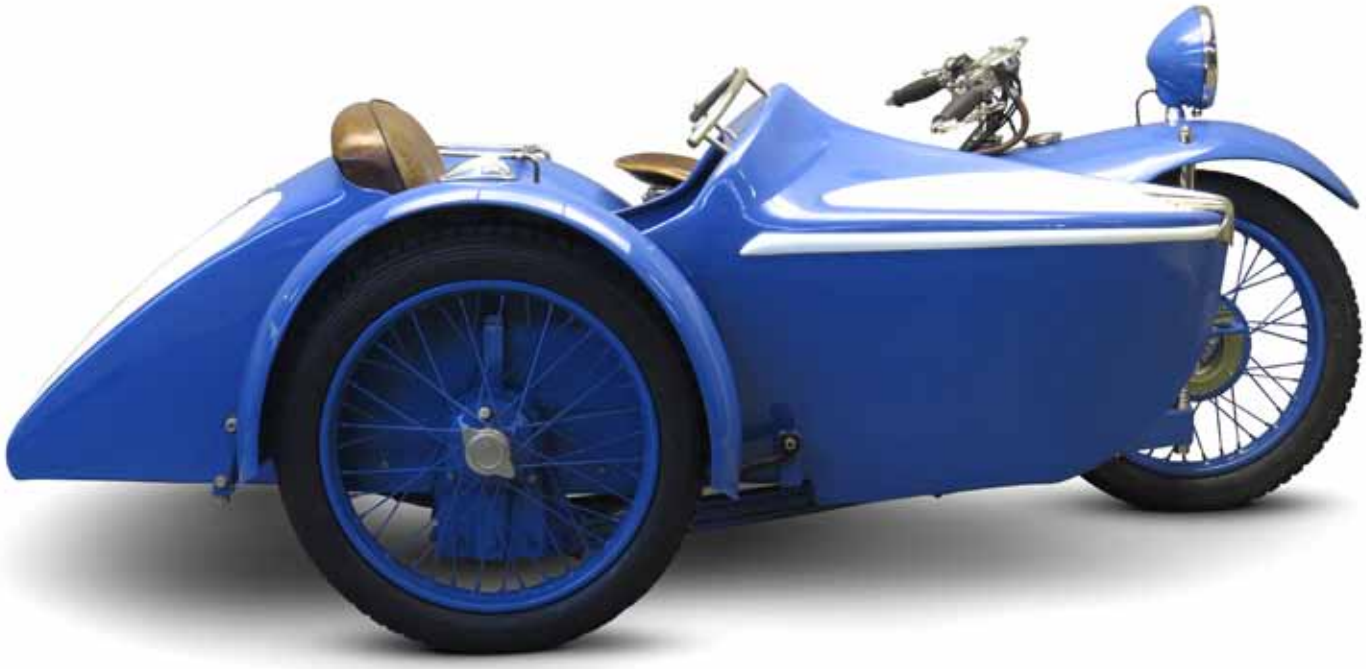
208
Majestic 500 cm3 et sidecar Bernardet c.1930
Cadre n°402617
Moteur n°402617

La Majestic fut une création de Georges Roy, ingénieur français qui, au début des années 1920, commença à étudier des solutions alternatives au cadre tubulaire des motocyclettes. Roy estimait inadapté le cadre en tube sujet à des flexions et à des ruptures dues aux vibrations. Sa solution prit d'abord la forme d'une structure 'monocoque' en tôle d'acier qui devait éliminer ces défauts tout en procurant en même temps à la mécanique, sinon au pilote une certaine protection contre les intempéries. Il en résulta finalement une coque emboutie profilée comme une torpille et marquée par le style art déco de l'époque avec des flancs percés d'ouïes qui donnèrent à la Majestic une allure de squale sur deux roues.

Roy fit d'abord breveter en décembre 1926 la 'New Motorcycle'.
Cette machine ne rencontra pas un grand succès commercial, mais Roy en poursuivit le développement sous la forme de la 'Majestic'. Lancée au salon de Paris 1929, où elle suscita beaucoup d'intérêt, la Majestic se distinguait par sa direction à moyeu à pivot central et une suspension avant à éléments télescopiques dans le style des Morgan. Les machines de production étaient équipées d'un moteur monocylindre Chaise à soupapes en tête, mais plus tard en 1929, un prototype fut exposé avec un moteur Cleveland à quatre cylindres. À l'exception du moteur, de la boîte et des équipements tels que les éclairages, les selles, les commandes, etc, les motos étaient totalement assemblées par l'usine Roy y compris les moyeux spéciaux. Interviewé par 'Moto-Revue' au début des années 1970, Roy révéla qu'il avait été inspiré par la Ner-a-Car américaine, autre modèle à moyeu à pivot central.

Les motos ne furent qu'une activité secondaire pour Georges Roy dont l'activité principale concernait les machines à tricoter. En 1930 il vendit les droits de production de la Majestic aux Ets Delachenal, fabricants des motos Dollar. Selon Roy, la Majestic fut produite en nombre limité entre 1930 et 1933. Conçue comme une Grande Routière, la Majestic comme maintes autres tentatives de ce genre avant et après elle, ne séduisit pas le grand public assez conservateur malgré (ou à cause de) de son originalité et de l'intelligence de sa conception. On estime qu'une dizaine d'exemplaires ont survécu dont un figura dans l'exposition 'The Art of the Motorcycle' du musée Guggenheim en 1998-1999.

Cette Majestic est équipée d'un moteur Chaise 500 cm3 à soupapes en tête. Superbement restaurée en 2012-2013, la machine est attelée à un très élégant side-car Bernardet et peinte en bleu de France. Elle a été précédemment exposée au Frontalini Sidecar Museum de Cingoli (Italie) et au Grom Motorcycle Museum de Vransko (Slovénie), seul exemplaire connu avec un side-car (voir dans le dossier le numéro du magazine 'Legend Bike' de novembre 2004). On notera particulièrement la planche de bord en aluminium contenant une montre et un compteur de vitesse O.S. assortis et un ampèremètre Jaeger. Rare et désirable, cette magnifique Majestic est accompagnée de sa carte grise française et d'un dossier de photos de sa restauration.
€90,000 - 120,000



The Majestic was the brainchild of Georges Roy, a French engineer who in the early 1920s began experimenting with alternatives to the traditional tubular frame for motorcycles. Roy considered the tubular frame unsuitable for a motorcycle because of its tendency to flex and susceptibility to breakage caused by vibration. His solution was a sheet steel 'monocoque' chassis that overcame these drawbacks while at the same time providing the drive train, if not the rider, with a measure of weather protection. The result was a streamlined torpedo embodying the Art Deco aesthetic of the day, its gaping air intake and louvered sides making the Majestic look somewhat like a two-wheeled basking shark.

Roy applied for a patent for his 'New Motorcycle' in December 1926. Roy's New Motorcycle was not a commercial success but that did not deter him from developing the design still further in the form of the 'Majestic'. Introduced at the 1929 Paris Show, where it generated plenty of interest, the Majestic featured hub-centre steering and Morgan-style sliding pillar front suspension. The production versions were powered by single-cylinder Chaise overhead-valve engines, while later in 1929 a prototype was shown fitted with a four-cylinder Cleveland engine. Apart from the engine, gearbox and ancillaries such as lights, seats, controls, etc, the entire motorcycle was built in-house, even down to the special hubs. Interviewed by 'Moto-Revue' in the early 1970s, Roy revealed that he had been inspired by the American Ner-a-Car, another hub-centre steered design.

Motorcycles were merely a diversion for Roy, whose main business was the knitting industry, and in 1930 he sold the Majestic production rights to Messrs Delachanal, makers of Dollar motorcycles. According to Roy, the Majestic was produced in limited numbers between 1930 and 1933. Conceived as a motorcycling Grande Routière, the Majestic, like many similar attempts before and since, failed to capture the imagination of a conservative public despite (or perhaps because of) its brilliance and originality. It estimated that approximately ten examples have survived, one of which was featured in the Guggenheim Museum's 'The Art of the Motorcycle' exhibition in 1998/1999.

This particular Majestic is powered by a 500cc Chaise overhead-valve engine. Beautifully restored during 2012/2013, the machine is attached to a very stylish Bernardet sidecar and is finished in French Racing Blue. It was previously exhibited at the Frontalini Sidecar Museum in Cingoli, Italy and the Grom Motorcycle Museum in Vransko, Slovenia, and is the only example known with a sidecar attached (see copy on file of 'Legend Bike' magazine, November 2004 edition). Noteworthy features include an aluminium dashboard containing a matching O.S. clock and speedometer, and a Jaeger ammeter. Rare and desirable, this wonderful Majestic is offered with French Carte Grise and a full photographic record of the restoration.

209
Lilac 250 cm3 LS-18 Améliorée 1961
Cadre n° F1-617748
Moteur n° E1-14808

Les motos Lilac furent construites par la société Marusho Motorcycle Industrial Co Ltd, fondée en1951 à Hamamatsu (Japon) par Masashi Ito, propriétaire d'une entreprise de réparation automobile et de fabrication de carrosseries de camion. La première Lilac, une moto légère de 150 cm3 à transmission par arbre était, comme beaucoup de machines japonaises contemporaines, copiée d'une création européennes, en l'occurrence une Zündapp d'avant guerre. Des types plus importants furent successivement introduits dont une 350 à deux cylindres opposés à plat, types qui, presque tous, étaient équipés de la transmission par arbre caractéristique de la marque Marusho. À la fin des années 1950, la concurrence de plus en plus sévère de Honda imposa une révision de la gamme Lilac, la nouvelle production comprenant une famille de V-twins inspirées par la Victoria Bergmeister allemande. À la même époque, Marusho conclut un accord commercial avec Mitsubishi pour se retrouver bientôt dans une situation financière désastreuse lorsque le contrat ne fut suivi d'aucun effet. Malgré un accord visant à importer les Lilac aux Etats-Unis, la société fut dans l'obligation de déposer le bilan et l'usine arrêta la fabrication des motos en 1961. Après quelques années d'activité comme sous-traitant de Honda, la firme revint sur le marché de la moto en 1964. Moto japonaise rare en Europe, cette Lilac LD-18 bénéficie d'un moteur restauré tout en conservant en grande partie sa peinture d'origine. Décrite dans un magazine allemand (Oldtimer Markt de juin 1997), elle n'a pas roulé depuis son acquisition par le Musée de Hockenheim en 2001. Aucun document n'accompagne ce lot.
€6,000 - 9,500

Lilac motorcycles were manufactured by the Marusho Motorcycle Industrial Co Ltd, which was founded in 1951 in Hamamatsu, Japan by Masashi Ito, owner of an existing car repair and truck body manufacturing business. The first Lilac was a shaft-driven 150cc lightweight and, like many of its Japanese contemporaries, was copied from a European design, in the Lilac's case a pre-war Zündapp. A succession of larger models was introduced, including a 350cc horizontally opposed twin, almost all of which retained Marusho's trademark shaft drive. Increasingly stiff competition from Honda forced a wholesale revision of the Lilac range in the late 1950s, the new line-up including a brace of transverse v-twins based on the German Victoria Bergmeister. At the same time Marusho concluded a commercial alliance with Mitsubishi, only to be saddled with an insupportable debt when the deal swiftly came unstuck. Despite an agreement to import Lilacs into the USA, the company was forced to file for bankruptcy and the factory ceased making motorcycles in 1961. After a few years acting as a sub-contractor for Honda, the firm returned to the motorcycle market in 1964. A Japanese motorcycle rarely seen in Europe, this Lilac LS-18 benefits from a restored engine while retaining mostly original paintwork. Featured in a German motorcycle magazine (Oldtimer-Markt, June 1997 edition), it has not been run since its acquisition by the Hockenheim Museum in 2001. There are no documents with this Lot.

210
Marusho ST 500 1964
Cadre n° F9-0084
Moteur n° 2-0144

La firme Marusho Motorcycle Industrial Co Ltd, fondée en 1951 à Hamamatsu (japon) par Masashi Ito commercialisa ses productions sous la marque Lilac. La première Lilac était une moto légère de 150 cm3 à transmission par arbre. Une série de types plus étoffés furent introduits dont une twin 350 à cylindres opposés horizontaux. À la fin des années 1950, la concurrence de plus en plus sévère de Honda imposa une révision de la gamme Lilac, la nouvelle production comprenant une famille de V-twins à moteur monté transversalement. Malgré un accord visant à importer les Lilac aux Etats-Unis, la société fut dans l'obligation de déposer le bilan et l'usine ferma ses ports en 1961. Marusho refit surface comme constructeur de motos en 1964, réorganisée sous la raison sociale de Lilac Co Ltd l'année précédente. Clairement influencée par la BMW contemporaine, la première machine nouvelle fut une twin à cylindres opposés de 500 cm3 commercialisée au début sous le nom de Marusho ST aux Etats-Unis et de Lilac au Japon et en Australie. Malgré une fabrication de qualité, la production de Lilac déclina année après année et l'usine abandonna la production motocycliste vers 1967. Une des 150 (estimé) motos survivantes sur une production de 500, cette classique japonaise plus que rare vendue neuve en Californie connut trois propriétaires avant de passer aux mains du quatrième résidant en West Virginia qui l'exporta au Royaume-Uni. La machine rejoignit son cinquième propriétaire en Allemagne au début des années 1990. Bénéficiant d'un moteur restauré et conservant la plus grande partie de sa peinture d'origine, cette Marusho qui a fait l'objet d'un article dans un magazine de moto allemand (Oldtimer-Markt de juin 1998) n'a pas été conduite depuis son acquisition par le musée d'Hockenheim en 2001. La machine est proposée avec son titre de circulation californien (1967) et ses documents d'importation en Allemagne.
€6,000 - 9,500

The Marusho Motorcycle Industrial Co Ltd was founded in 1951 in Hamamatsu, Japan by Masashi Ito, and sold its products under the 'Lilac' name. The first Lilac was a shaft-driven 150cc lightweight. A succession of larger models was introduced including a 350cc horizontally opposed twin. Increasingly stiff competition from Honda forced a wholesale revision of the Lilac range in the late 1950s, the new line-up including a brace of transverse v-twins. Despite an agreement to import Lilacs into the USA, the company was forced to file for bankruptcy and the factory closed in 1961.Marusho re-emerged as a motorcycle manufacturer in 1964, reorganised as the Lilac Co Ltd the previous year. Clearly influenced by the contemporary BMW, their first new product was a 500cc horizontally opposed twin, marketed as 'Marusho ST' in the USA and 'Lilac' in Japan and Australia. Despite a worthy product, Lilac's production decreased year by year and the factory finally ceased motorcycle production at some time around 1967. One of an estimated 150 survivors out of around 500 made, this ultra-rare Japanese classic was sold new in California and enjoyed three owners there before being sold to the fourth owner in West Virginia, who exported it to the UK. The machine passed to the next owner in Germany in the early 1990s. Benefiting from a restored engine while retaining mostly original paintwork, this Marusho featured in a German motorcycle magazine (Oldtimer-Markt, June 1998 edition) and has not been run since its acquisition by the Hockenheim Museum in 2001. The machine is offered with California Certificate of Title (1967) and German import documents.

211
HONDA CBX1000 Z 1979
Immatriculée UEY 423T (voir texte)
Cadre n° CB1 2005372
Moteur n° CB1E 2005542

Exactement comme lors de la décennie précédente avec la CB 750 à quatre cylindres, Honda étonna le monde une fois encore dans les années 1970 en introduisant la Gold Wing de super tourisme, la provocante CBX 1000 six cylindres. Lancée en 1978, celle-ci n'était pas la première six-cylindres moderne, la 750 Sei de Benelli l'ayant précédée de deux ans, mais c'était la plus grosse et la plus rapide. Introduite sous une forme 'dépouillée' avec deux combinés de suspension, la CBX fut refondue pour 1981 en bénéficiant d'une suspension arrière monobras Pro-Link, d'un carénage partiel et d'un frein avant à disque ventilé. Pesant près de 250 kg et disposant de 105 ch, la CBX - bonne pour 210 km/h – abattait le 400 m départ arrêté en 12 secondes environ. Mais pour la plupart des acheteurs, les performances pures de la CBX comptaient moins que sa seule présence sur la route. Aujourd'hui encore, peu de motos peuvent rivaliser avec son charisme, son charme visuel et, surtout, son bruit. Importée au Royaume-Uni et immatriculée pour la première fois dans ce pays en 1997 sous la désignation CBX 6T, cet exemplaire d'une machine devenue une classique incontournable a été aussi immatriculée 'AMX 2T' et 'UEY 423 T' (le document V5C émis par Swansea porte ce dernier numéro). La moto fut achetée par Aled Jenkins en 2001 après avoir appartenu à un certain Andrew Roch de Bristol et, avant lui, à Michael Pollard de Wells (Somerset). La documentation jointe comprend aussi un dossier de factures, un échange de correspondance avec la Driving Vehicle Licensing Agency, une déclaration de non mise en circulation (SORN), des copies d'anciens documents V5 de Swansea et plusieurs certificats MoT, le plus récent datant de juillet 2011 à 6 993 miles au compteur qui en affiche actuellement 7 095.
€9,000 - 11,000

Just as it had in the preceding decade with the four-cylinder CB750, Honda stunned the world again in the 1970s, introducing the Gold Wing super-tourer and the outrageous six-cylinder CBX1000. Launched in 1978, the latter was not the first six of the modern era, Benelli's 750 Sei having beaten it by a couple of years, but it was by far the biggest and fastest. Launched in 'naked', twin-shock form, the CBX was revamped for 1981 gaining Pro-Link mono-shock rear suspension, a half fairing and ventilated front disc brakes. Weighing around 550lbs and with 105bhp on tap, the CBX was good for over 130mph and scorched through the standing quarter-mile in around 12 seconds. For most owners though, it was not the CBX's performance so much as its on-road presence that mattered. Even today, few bikes can match it for charisma, visual appeal and, above all, sound. Imported into the UK and first registered here in 1997 as 'CBX 6T', this example of an increasingly collectible classic has also been registered as 'AMX 2T' and 'UEY 423T' (the accompanying Swansea V5C document relates to the latter number). The machine was purchased by Aled Jenkins in 2001 having previously belonged to one Andrew Roch of Bristol and before him to Michael Pollard of Wells, Somerset. Additional documentation consists of sundry invoices, DVLA correspondence, SORN paperwork, copies of old Swansea V5 documents and a substantial quantity of MoT certificates, the most recent of which was issued in July 2011 at 6,993 miles (the current odometer reading is 7,095 miles).

212
Kawasaki Z1000 Z1-R 1979
Cadre n° KZT00D015614
Moteur n° KZT00DE015624

La première refonte importante de la Kawasaki Z1/Z900 pionnière d'un nouveau concept, apparut en 1977 sous la forme de la Z1000 qui, comme son nom l'indique, était une version suralésée du moteur quatre cylindres double arbre original. La puissance grimpa – modérément – à 83 ch , mais le couple maximal supérieur était obtenu à un régime plus bas. Essayant la nouvelle Z1000 en février 1977, le magazine Bike, malgré une piste mouillée qui imposa une action prudente sur la poignée de gaz, réussit néanmoins à abattre le 400 m DA en 12,76 secondes pour atteindre l'étonnante vitesse maximale de 188 km/h, pilote en position normale ! La révision de la partie cycle se traduisait par le disparition du comportement un peu flou de la précédente version sans rien perdre de ses raffinements. Introduite peu après et destinée à séduire les Européens, la version Z1-R plus coûteuse se distinguait par un carénage, un guidon surbaissé et un réservoir en forme de cercueil, tandis que les modifications mécaniques les plus notables concernaient les roues en alliage léger, les disques de frein perforés et les étriers montés en arrière des tubes de fourche. La partie cycle était encore modérément retouchée et la puissance – 90 ch – suffisait à assurer une vitesse de pointe de 213 km/h. Nous savons que cette Z1-R non restaurée était en très bon état général et de fonctionnement lorsqu'elle a été utilisée il y a 12 ou 15 mois avant d'être exposée dans le cadre d'une collection privée. La machine est accompagnée d'une copie de ses documents d'exportation italiens. Les silencieux installés en après-vente constituent la seule modification par rapport aux spécifications d'usine.
€5,000 - 6,000

The first major revision of Kawasaki's trend-setting Z1/Z900 arrived in 1977 in the form of the Z1000, which, as its name suggests, was a bored-out version of the original double-overhead-cam four. Power went up - marginally - to 83bhp, while there was more torque delivered further down the rev range than before. Testing the new Z1000 in February 1977, Bike magazine had to contend with a wet track but nevertheless recorded a 12.76-second standing quarter-mile time, despite an enforced half-throttle take-off, and a staggering terminal velocity of 117mph with rider normally seated! A much-revised frame meant that the Z1000 had lost some of its predecessors' wayward handling while remaining every bit as refined. Introduced soon afterwards and intended to appeal to European tastes, the more expensive Z1-R version featured a cockpit fairing, lower 'bars and a coffin-shaped fuel tank, while the more obvious mechanical changes amounted to cast wheels, drilled brake discs and callipers mounted behind the fork legs. The chassis was mildly revised (again) and power went up to 90bhp, which was good enough for a top speed of 133mph. We are advised that this un-restored Z1-R was in generally very good, running condition when last used 12-15 months ago, since when it has been on display as part of a private collection. The machine is offered with Italian export document copy. After-market silencers are the only notified deviation from factory specification.

213
Moto Guzzi 499 cm3 Falcone Nuovo 'Sports Special' 1973
Cadre n° CF12983
Moteur n° A8132

Un article sur cette Falcon Nuovo très modifiée, restaurée en 2011 par le spécialiste de la marque Dotoli de Naples (Italie), paraîtra dans le magazine 'Bicilindrica' de janvier 2014. Parmi les modifications le plus notables, citons les freins renforcés, la fourche avant Ceirani, les combinés Koni, les jantes en alliage léger Borrani, l'allègement poussé des composants et l'utilisation de l'aluminium pour le réservoir, la selle, les garde-boue, etc. fabriqués par des professionnels. Légère la machine est décrite comme stable, rapide et facile à contrôler en toutes conditions. Pilotée pour la dernière fois en décembre 2013, elle est présentée comme étant en excellent état général, accompagnée de son libretto (titre de circulation) italien original, de ses papiers de l'ASI, de sa carte d'identité FIVA et de son contrôle technique en cours.
€2,500 - 3,500
Sans Réserve

We are advised that this much-modified Falcone Nuovo was restored in 2011 by the marque specialist Dotoli dealership in Naples, Italy and is scheduled to appear in 'Bicilindrica' magazine in January 2014. Noteworthy improvements include bigger brakes, Ceriani front fork, Koni shock absorbers, Borrani alloy wheel rims, extensive lightening of components and use of aluminium for the professionally hand-made tank, seat, mudguards, etc. Light in weight, the machine is said to be fast, stable and easy to ride in any conditions. Last ridden in December 2013, it is described as in generally excellent condition and offered with original Italian libretto, ASI papers, FIVA Identity Card and current technical inspection.

214
Gilera 499 cm3 Saturno Sport 1954
Cadre n° 2611414
Moteur n° 266276

La plus célèbre et la plus performante des routières Gilera d'après 1945, la Saturno 500 cm3, apparut pour la première fois en version compétition en 1940. En 1951, les routières Turismo et Sport furent équipées d'une fourche télescopique et d'un tambour de frein avant large en alliage léger avant de bénéficier peu après de combinés ressorts-amortisseurs arrière. La production des Saturno routières se poursuivit jusqu'en 1959 et leur disparition marqua la fin d'une lignée de grandes classiques italiennes. Cette Saturno Sport restaurée il y a dix ans par le précédent propriétaire fut pilotée pour la dernière fois il y a deux ans. Machine en avance sur son temps capable de s'intégrer aisément dans la circulation actuelle, cette moto décrite comme étant en très bon état général est offerte avec son libretto (titre de circulation) italien original et son certificat de propriété.
€9,500 - 14,000

The best known and most successful large-capacity Gilera roadster of the post-WW2 period was the 500cc Saturno, which had first appeared in 1940 in competition guise. In 1951 the Turismo and Sport roadsters were updated with a telescopic front fork and full-width alloy front brake, gaining conventional coil-spring dampers at the rear soon after. Production of the Saturno roadsters continued until 1959, their passing marking the end of the line for one of Italy's truly great classic motorcycles. This Saturno Sport was restored ten years ago by the previous owner and was last used two years ago. An ahead-of-its-time design capable of coping easily with modern-day traffic conditions, the machine is described as in generally very good condition and offered with Italian Libretto di Circulazione and Certificato di Proprieta.

215
Kawasaki 498 cm3 Mach III H1 1975
Cadre n° H1F 44264
Moteur n° KAE 114379

De la Z1 à la ZX10 R, Kawasaki s'est forgé une réputation de constructeur de motos sans compromis à haute performance – parfois jusqu'à la provocation – la première étant la légendaire Mach III (H1). Sa légèreté combinée aux 60 ch de son moteur et à un comportement neutre faisait de la trois-cylindres deux temps une machine non seulement passionnante à piloter, mais capable de tenir tête à n'importe quelle moto jusqu'à 750 cm3 lors de son lancement en 1968. Restaurée il y a trois ans par son précédent propriétaire, cette Kawasaki H1utilisée jusqu'à l'été 2013 est présentée par le vendeur comme étant en excellent état général. Elle est accompagnée de son libretto (titre de circulation) italien original, de son certificat de propriété et ses papiers de l'ASI.
€6,000 - 8,000

From the Z1 to the ZX10R, Kawasaki has long enjoyed a reputation for building uncompromising - often outrageous - high performance motorcycles, first of which was the legendary 'Mach III' (H1). Light weight combined with a peaky 60bhp and indifferent handling made the two-stroke triple an exciting machine to ride but one that nevertheless had the legs of just about everything under 750cc when launched in 1968. Restored three years ago by the previous owner, this Kawasaki H1 was last used during the summer of 2013 and is described by the vendor as in generally very good condition. The machine is offered with Italian Libretto di Circolazione, Certificato di Proprieta and ASI papers.

216
Fergat Diana Remorque 1936
N° de série 711

La société Fergat fut fondée en Italie à Turin en 1922en vue de produire des pièces pour automobiles et engins militaires et agricoles, les roues étant un de ses spécialités. Cette remorque légère Fergat Diana à un essieu qui date de 1936 constituera un très bel équipement d'époque pour les amateurs de vacances en automobile ancienne. Nous savons qu'elle a été construite dans le but de transport des chiens de meute (d'où la présence de volets d'aération) et qu'elle était tractée par une Lancia Augusta. D'origine et non restaurée, elle est décrite comme étant en très bon état et s'accompagne de sa roue de secours et de son certificat d'origine.
€2,000 - 3,000

The Fergat company was established in Turin, Italy in 1922 for the production of components for motor cars and military and agricultural vehicles, wheels being one of its many specialities. This lightweight Fergat Diana single-axle trailer dates from 1936 and thus would make the perfect camping-holiday companion for owners of post-Vintage thoroughbreds. We are advised that it was originally intended for the transportation of hunting dogs (hence the mesh ventilation panels) and was towed behind a Lancia Augusta. Original and un-restored, it is described as in generally very good condition and comes complete with spare tyre and original Certificato di Origine.

217
Ducati 900SS 'NCR' 1978
Moteur n°87883
Cadre n° DM860 086561

The Ducati 900SS offered here was built by the legendary NCR race shop in Italy. 'NCR' stood for the names of its founders, ex-factory race mechanics Giorgio Nepoti, Rino Caracchi and Luigi Rizzi, although after Rizzi's early departure the 'R' stood for Racing. NCR was founded in 1967 in the small town of Borgo Panigale on the outskirts of Ducati's hometown of Bologna. Situated a stone's throw from the Ducati factory, NCR functioned as the semi-official race team from the early 1970s, there being no direct works involvement at that time. The Nepoti/Caracchi philosophy was that everything could be improved, lightened or made more powerful, and like all truly great tuners they paid attention to the smallest detail in the knowledge that racing would inevitably expose any weaknesses. Their emblem, a speeding cartoon dog wearing a helmet, is known the world over.

The machine offered here is based on the production 900SS model and has the later 'square' engine cases. It is built to endurance racing specification, featuring twin fuel fillers, open exhaust pipes and Campagnolo magnesium alloy wheels. Professionally restored 12 years ago in the vendor's own workshop, the machine was last ridden a few months ago and is described as in generally very good condition. Accompanying documentation consists of original Italian Libretto di Circolazione, Certificato di Proprieta and ASI papers.
€48,000 - 72,000

La Ducati 900 SS proposée ici a été construite par le légendaire atelier de préparation NCR en Italie. 'NCR' vient du nom de ses fondateurs,les anciens mécaniciens du service compétition de l'usine, Giorgio Nepoti, Rino Caracchi et Luigi Rizzi, bien qu'après le départ prématuré de Rizzi, le 'R' signifiât 'Racing'. NCV fut donc fondée en 1976 dans la petite ville de Borgo Panigale dans la banlieue de la ville de Ducati, Bologne. Située à un jet de pierre de l'usine, NCR fonctionna comme une écurie semi-officielle dès le début des années 1970, époque où la marque ne s'impliquait pas directement dans le sport. La philosophie de Nepoti.Caracchi voulait que tout pouvait être amélioré, allégé ou rendu plus effiace et, comme tous les meilleurs préparateurs, ils traitèrent tous les détails avec la plus grande attention sachant que la course révélait toujours toutes les faiblesses. Leur emblème – un chien casqué lancé à grande vitesse – est mondialement connu.

La machine proposée ici, construite sur la base d'un modèle 900 SS de série, possède les carters 'à angles vifs' plus récents. Elle a reçu les spécifications 'endurance' caractérisées par deux filtres à essence, des échappements ouverts et ds roues Campagnolo en magnésium. Restaurée professionnellement il y a douze ans dans le propre atelier du vendeur, la machine a été pilotée il y quelques mois et elle présentée comme étant en très bon état général. Les documents qui l'accompagnent comprennent le titre de circulation italien, le certificat de propriété et les papiers de l'ASI.

218
Ducati 750 GT 1972
Cadre n° 750622
Moteur n° DM750-750849

Conçue par le légendaire Fabio Taglioni, la première V-twin routière de Ducati – la 750 GT – apparue en 1971 est considérée depuis comme une des plus grandes motos de l'après guerre. Configuré en V à 90 degrés, le moteur ressemblait à une paire de monocylindres à 1 ACT entraîné par arbre et pignons de la firme de Bologne assemblés sur un carter commun, ce qu'il était à la base. Cette 750 GT est équipée de la première version du frein avant à disque Lockheed, de carburateurs Amal et d'une instrumentation Smiths. Restaurée dans les ateliers du vendeur il y a dix ans, la machine pilotée pour la dernière fois il y a quelques mois seulement est présentée comme étant en très bon état général. La documentation qui l'accompagne comprend son libretto (titre de circulation) italien original, le certificat de propriété et les papiers de l'ASI.
€12,000 - 17,000

Designed by the legendary Fabio Taglioni, Ducati's first road-going v-twin - the 750GT - arrived in 1971 and has since come to be regarded as one of the all-time great motorcycles of the post-war era. A 90-degree vee, the engine looked like two of the Bologna firm's bevel-drive overhead-cam singles on a common crankcase, which in essence it was. This 750GT has the early version's Lockheed front disc brake, Amal carburettors and Smiths instruments. Restored by the vendor's workshop ten years ago, the machine was last ridden only a few months ago and is described as in generally very good condition. Accompanying documentation consists of Italian Libretto di Circolazione (original), Certificato di Proprieta and ASI papers.

219
Ducati Pantah 500 SL 1979
Cadre n° 660573
Moteur n° DM500L-600562

La première des V-twin desmodromique Ducati de 'nouvelle génération', la Pantah, débuta sous la forme de la 500 cm3 de 1978. Conçu par Fabio Taglioni, le moteur Pantah abandonnait la traditionnelle commande de distribution par arbre vertical et pignons coniques typique de Bologne en faveur de courroies crantées. Délivrant 46 ch à la roue arrière, la Pantah pouvait atteindre près de 200 km/h, une vraie performance pour un quatre-temps de 500 cm3 à l'époque. Un cadre en treillis de tubes droits et trois disques Brembo assuraient à la Pantah une tenue de route et un freinage à la hauteur. Exemplaire du début de production de ce qui devient une machine recherchée pour la collection, cette Pantah 500 SL restaurée il y a environ 15 ans a encore été utilisée en 2012. Présentée comme étant en bon état général, elle est offerte avec libretto (titre de circulation) italien original, son certificat de propriété et ses papiers de l'ASI.
€3,600 - 4,800

The first of Ducati's 'new generation' of desmodromic v-twins, the Pantah made its debut in 500cc form in 1978. Designed by Fabio Taglioni, the Pantah engine abandoned the Bologna company's traditional shaft-and-bevels camshaft drive in favour of toothed rubber belts. With 46bhp available at the back wheel, the Pantah was capable of close to 120mph, which was some going for a 500cc four-stroke in those days. A straight-tube trellis frame and triple Brembo disc brakes ensured that the Pantah handled and stopped as well as it went in a straight line. An early example of a fast-appreciating modern classic, this Pantah 500 SL was restored around 15 years ago and last used in 2012. Described as in generally good condition, the machine is offered with Italian Libretto di Circolazione, Certificato di Proprieta and ASI papers.

220
Wanderer 616 cm3 Twin c.1920
Cadre n° 34905
Moteur n° 28009

'Wanderer' fut le nom d'une marque de la firme Winkelhofer & Jaenicke, fabricant de bicyclettes fondée à Chemnitz en Saxe vers 1885 et chez qui, comme chez la plupart des entreprises contemporaines, la première machine à deux roues motorisée ne fut qu'une bicyclette munie d'un petit moteur. En 1913, la gamme qui s'était considérablement amplifiée allait jusqu'à une V-twin de 408 cm3. Caractérisées par leur réservoir en forme de coin, ces premières twins Wanderer étaient très modernes en leur temps avec des fourches avant à suspension, des cadres suspendus, des moyeux arrière à deux vitesses, un graissage automatique et un frein arrière à tambour à mâchoires internes. Une version militarisée de la V-twin Wanderer fut très utilisée par les armées allemandes pendant la Grande Guerre et c'est avec la version civile de ce modèle que la firme relança la production en 1919. Au début des années 1920, une nouvelle V-twin de 616 cm3 apparut dotée d'un bloc moteur-boîte suspendu au niveau du haut du carter aux tubes inférieurs du cadre duplex.

Cette V-twin Wanderer avait déjà été restaurée quand elle fut achetée par le vendeur actuel en Espage en 2010. Conduite il y a encore quelques mois, la machine est décrite comme étant d'origine et en excellent état de marche. La documentation qui l'accompagne comporte une liste des pièces originale et les papiers d'immatriculation belges.
€18,000 - 22,000

'Wanderer' was the brand name of Winkelhofer & Jaenicke, a bicycle-making firm founded in Chemnitz, Saxony around 1885 and, like those of many of its contemporaries, its first motorised two-wheeler of 1902 was merely a power-assisted cycle. By 1913 the range had expanded considerably and was topped by a 408cc v-twin. Distinguished by their wedge-shaped fuel tanks, these early Wanderer twins were of an advanced specification for their day, boasting bottom-link forks, sprung frames, two-speed hub gears, automatic lubrication and an internal expanding rear drum brake. A 'militarised' version of Wanderer's v-twin was widely used by the German armed forces during WWI, and it was with the civilian version of this model that the company resumed production at the war's end. In the early 1920s a new 616cc v-twin appeared boasting unitary construction of the engine/gearbox unit, which was suspended at upper crankcase height from the duplex's frame's lower rails.

This Wanderer v-twin had already been restored when it was purchased by the current vendor in Spain in 2010. Last ridden a few months ago, the machine is described as all original and in generally excellent working order. Accompanying documentation consists of an original parts list and Belgian registration papers.

221
FN 748 cm3 M-50 quatre cylindres avec side-car1926
Cadre n° 125
Moteur n° 2007B

En réponse aux demandes des utilisateurs de side-cars en faveur d'un supplément de puissance, FN introduisit une nouvelle quatre cylindres de 748 cm3 - le Type 700 – en 1914. Le nouveau moteur doté de soupapes latérales symétriques commandées et d'une pompe à huile mécanique entraînait une boîte à trois vitesses via un embrayage multidisque en acier. Le démarrage par pédalage fut remplacé sur le Type 700 par un mécanisme à kick ajouté sur le côté droit du moteur. La Type 700 n'était pas en production depuis longtemps quand l'armée allemande mit la main sur les usines FN à l'automne 1914. Les occupants convertirent l'usine à la fabrication de munitions tout en poursuivant la production du Type 700 qui atteignait 72 km/h et que les estafettes militaires utilisèrent en grand nombre.La modèle demeura en production jusqu'en 1923, date à laquelle il fit place à une nouvelle quatre-cylindres à soupapes en tête et transmission par chaîne. La nouvelle 'quatre' 748 cm3 de FN bénéficiait d'une boîte intégrale à trois rapports et de l'éclairage électrique installé d'origine, mais, bizarrement, la dynamo était en option. Malgré ces spécifications supérieures, les ventes furent désespérément médiocres et la quatre-cylindres FN disparut du catalogue après une longue carrière en 1926, fermant ainsi le chapitre relatif à la première moto à quatre cylindres du monde ayant connu le succès commercial. Datant de la dernière année de production, cette FN restaurée faisait autrefois partie de la Pamplona Collection espagnole vendue chez Bonhams en février 2010. Cette machine qui a roulé il y a quelques mois, décrite comme étant toute d'origine et en excellent état de fonctionnement, est accompagnée de son manuel d'utilisation (en copie) et de ses papiers d'immatriculation en Belgique.
€27,000 - 32,000

Responding to demands from sidecar drivers for more power, FN introduced a new 748cc four – the Type 700 – for 1914. This new engine was a sidevalve of 'T'-head layout, with mechanically operated valves and a mechanical oil pump, which drove the three-speed gearbox via a steel, multi-plate clutch. Pedal starting was dispensed with on the Type 700, a kick-start mechanism being added at the engine's right-hand side. The Type 700 had not been in production long before the FN works was seized by the invading German Army in the autumn of 1914. The occupying Germans used the FN factory to manufacture ammunition while continuing production of the Type 700, which had a top speed of around 72km/h (45mph) and was widely used by despatch riders. The model remained in production up to 1923 when it was replaced by a new overhead-valve, chain-driven four. FN's new 748cc four featured an integral three-speed gearbox and electric lighting as standard although, bizarrely, the dynamo was an optional 'extra'! Despite this improved specification, sales were disappointingly sluggish and FN's long-running four was dropped from the range in 1926, thus closing the chapter on the world's first commercially successful four-cylinder motorcycle. Dating from the final year of production, this restored FN motorcycle combination previously formed part of the Spanish Pamplona Collection, sold by Bonhams in February 2010. The machine was last used a few months ago and is described as all original and in excellent working order. It is offered with a (copy) instruction manual and Belgian registration papers.

222
Zündapp K800 quatre cylindres 1938
Cadre n° 141465
Moteur n° 193968

Fondée pendant la Grande Guerre en vue de produire des armements, Zündapp dut s'orienter après la fin du conflit vers la production de motos sous la direction de son nouveau propriétaire, le Dr. Fritz Neumeyer, et proposa son premier modèle en 1921. La firme commença à produire ses propres moteurs en 1924, année où elle vendit plus de 10 000 machines. En 1933 au salon de Berlin, elle introduisit la première de ses machines à quatre temps à deux cylindres opposés horizontaux qui firent la réputation de la marque. Parmi les modèles pionniers de la formule, la K400 (398 cm3) et la K500 (496 cm3) étaient des twins latérales qui utilisaient l'inhabituelle 'boîte' de vitesses à chaînes et la transmission finale par arbre conçues par l'ingénieur Richard Küchen. Introduite en même temps, une autre étude de Küchen concernait un moteur à quatre cylindres opposés à plat de 598 cm3 (K600) ou de 798 cm3 (K800). Communs à tous les types lourds et bien étudiés pour encaisser les contraintes des plus mauvaises routes, le cadre robuste et la fourche avant à parallélogramme étaient fabriqués en tôle emboutie, une caractéristique avancée à l'époque. La nouvelle gamme Zündapp rencontra une énorme succès et, en septembre 1933, la firme produisit sa 100 000e machine, un bien beau résultat après un peu plus de dix ans d'activité dans cette industrie.

Issue d'une restauration ancienne, ce rare chef d'œuvre 'art déco' de Zündapp qui a roulé il y a quelques mois est décrit par le vendeur comme tout d'origine et en état de fonctionnement. La machine est accompagnée de son ancien titre d'immatriculation allemand (1967).
€18,000 - 24,000

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 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. 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 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.

An older restoration, this example of Zündapp's rare Art Deco masterpiece was last ridden a few months ago and is described by the vendor as all original and in running condition. The machine is offered with old German registration papers (1967).

223
Vincent 499 cm3 Comet 1951
Cadre n° RC/1/7239 (voir texte)
Moteur n° F5AB/2A/4855 (voir texte)

Essentiellement une Rapide V-twin privée de son cylindre arrière, la Vincent Comet série C construite de 1949 à 1954 offrait le même niveau de raffinement que celui de sa grande sœur malgré une réduction des performances. Mais la Comet qui offrait quand même une vitesse maximale de 145 km/h et une consommation raisonnable était une machine de tourisme idéale pour le connaisseur qui plaçait le bon comportement et la qualité de fabrication avant la performance pure.

Antérieurement immatriculée 'KRU 756' au Royaume-Uni, la Vincent Comet qui fut immatriculée à Guernesey de juillet 1994 à 2010 est accompagnée de son ancien titre de circulation de Guernesey, de son certificat d'exportation permanente britannique, d'anciennes vignettes de taxation et d'un dossier de factures d'entretien. On notera que le numéro du moteur ne concorde pas avec celui qui figure sur le document d'immatriculation et qu'il n'est pas possible de lire le numéro du cadre (recouvert de peinture). Le propriétaire actuel a acheté la moto à la vente Bonhams à Beaulieu en septembre 2010 (Lot 478). A cette date, la Comet fut décrite comme ayant un embrayage neuf (monté cinq ans avant), une magnéto reconditionnée et un nouveau boîtier de commande d'avance/retard, une cuve de carburateur neuve et un repose-pied gauche neuf. Pilotée il y a encore quelques mois, elle est présentée par le vendeur comme étant en excellent état de fonctionnement.
€18,000 - 24,000

Effectively a Rapide v-twin minus its rear cylinder, the Series-C Vincent Comet built from 1949 to 1954 offered the same degree of refinement as its bigger brother, albeit with reduced performance. Even so, the Comet combined a 90mph potential with excellent fuel economy, and was the ideal touring mount for the discerning rider who placed civility of manners and quality of construction above outright performance.

Previously registered 'KRU 756' in the UK, this Vincent Comet was registered in Guernsey from July 1994 to 2010 and comes with a copy of its old Guernsey registration document, UK Certificate of Permanent Export, some old tax discs and sundry maintenance invoices. It should be noted that the engine number does not match that recorded on the registration document and that it is not possible to determine the frame number (painted over). The current owner purchased the machine at Bonhams' Beaulieu Sale in September 2010 (Lot 478). At that time the Comet was said to have a new clutch (fitted five years previously); a reconditioned magneto; and a new advance/retard unit, carburettor float bowl and left-side footrest hanger. Last ridden a few months ago, it is described by the vendor as in generally excellent working order.

224
Honda CB450 'course' c.1969
Moteur n° CB450K1E-4023542

Affectueusement surnommée 'la bombe noire' en raison de sa finition, la CB450, la plus grosse cylindrée proposée par Honda au moment de son lancement en 1965, bénéficiait des expériences acquises avec les bicylindres plus petites. Néanmoins, la CB450 se démarquait sur plusieurs points des pratiques habituelles de Honda, notamment par l'adoption de deux ACT, de soupapes rappelées par barres de torsion et de carburateurs à dépression constante. Le cadre tubulaire conventionnel – substitué à la traditionnelle poutre mécano-soudée de Honda – constituait une autre différence par rapport aux normes maison. Achetée à un collectionneur belge, cette CB450 préparée en vue de courir dans des épreuves classiques a été pilotée pour la dernière fois il y a un an environ. Décrite comme étant efficace et très rapide, la machine a reçu un réservoir et des jantes Morad en aluminium, des carburateurs Amal Mk2 Concentric et un frein avant 4LS. La machine porte encore des stickers des diverses épreuves qu'elle a disputées dont les Southern 100 dans l'île de Man.
€3,600 - 4,200

Known affectionately as the 'Black Bomber' after its black finish, the CB450 was Honda's largest model when launched in 1965 and capitalised on experience gained with a succession of smaller twins. Nevertheless, the CB450 departed from Honda's usual practice in a number of ways, in particular its use of twin overhead camshafts, torsion-bar valve springs and constant-velocity carburettors. The tubular frame - replacing Honda's traditional fabricated spine type - was another departure from the norm. Bought from a Belgian collector, this CB450 has been converted for classic racing and was last ridden approximately one year ago. Described as a good runner and very fast, the machine features an alloy fuel tank, Morad alloy wheel rims, Amal Concentric Mk2 carburettors and a double-sided 4LS front brake. It carries stickers relating to various events attended, including the Southern 100 in the Isle of Man.

225
Moto Morini 125 cm3 Corsaro Veloce c.1964
Cadre n° E 38420

Avant l'introduction en 1973 de sa famille de routières à moteurs V-twins à 72 degrés, la réputation de Morini reposait principalement sur ses machines de course monocylindres à 2 ACT qui furent à deux doigts de remporter le Championnat du Monde 250 cm3 1963 devant Honda. Fondée en 1937 la société d'Alphonso Morini produisit des motos légères deux-temps avant de développer dans les années 1950 une gamme de routières rapides à ACT. À la fin de la décennie, ces modèles avaient fait place à une famille de motos à soupapes en tête et à une deux-temps de 48 cm3 qui maintint l'entreprise à flot jusqu'à l'arrivée des V-twins. Construite en plusieurs versions, la proposition de Morini en catégorie 125 cm3 s'appelait Corsaro (Pirate), machine introduite vers la fin de 1958. Cet exemplaire bien restauré de cette dernière fut auparavant la propriété du célèbre chanteur néerlandais Marco Borsato. Décrite comme fonctionnant bien, la machine est offerte avec ses papiers de demande d'immatriculation néerlandais (portant l'identification erronée 'Sette Bella').
€2,600 - 3,000

Before the arrival of its family of 72-degree v-twin roadsters in 1973, Morini's reputation had rested mainly on its highly successful double-overhead-cam single-cylinder racers that came within a whisker of snatching the 1963 250cc World Championship from Honda. Founded in 1937, Alphonso Morini's company built two-stroke lightweights at first before developing a range of fast, overhead-camshaft roadsters during the 1950s. By the decade's end they had been replaced by a range of overhead-valve models and a 48cc two-stroke, which kept the firm afloat until the arrival of the v-twins. Built in various versions, Morini's offering in the 125cc class was the Corsaro (Pirate), which was first introduced towards the end of 1958. This well restored example of the latter previously belonged to the famous Dutch singer, Marco Borsato. Said to run well, the machine is offered with Netherlands registration application form (incorrectly identifying it as a 'Sette Bella').

226
FN M70 348 cm3 1930
Cadre n° 139070
Moteur n° 3085

Plus connue pour ses sensationnels types à moteur à quatre cylindres, FN fit preuve de la même inventivité dans la conception de ses monocylindres en étant une des premières marques à adopter le montage en bloc du moteur et de la boîte qui permettait le pontage d'une transmission primaire par engrenages. Ces caractéristiques sont celles de la M70 de tourisme à soupapes latérales, lancée en 1927. Un réservoir en selle, un empattement plus long, des soupapes enfermées et un échappement redessiné furent les améliorations introduite sur la M70 pour 1929. La M70 de la période 'Vintage' fut produite à l'usine d'assemblage de FN à Aix-la-Chapelle (Allemagne). Restaurée entre 2004 et 2007, la machine, décrite comme étant en condition 'A1', est accompagnée de ses papiers d'immatriculation dans l'île de Man et d'un épais dossier de documents comprenant des notes du constructeur, des listes de pièces, le titre de propriété allemand d'avant guerre, le manuel de l'utilisateur et des photos du premier propriétaire.
€4,000 - 5,000

Best known for its sensational four-cylinder models, FN demonstrated the same innovative spirit in the design of its singles, being among the first to adopt unitary construction of the engine and gearbox, permitting the use of gear primary drive. These were all features of the sidevalve M70 tourer, launched in 1927. A saddle tank, lengthened wheelbase, enclosed valves and a revised exhaust system were among improvements made to the M70 for 1929. This Vintage-era M70 was produced at FN's assembly plant at Aachen, Germany. Restored between 2004 and 2007, the machine is described as in 'A1' condition and offered with Isle of Man registration papers and a large file of documents to include builder's notes, parts lists, pre-war German logbook, owner's manual and photographs of the original owner.

227
BMW R65 Mini Moto 1995

Les courses de 'mini motos 'ou 'motos de poche' ont connu le succès depuis leur introduction à la fin des années 1980. Si ces motos miniatures dessinées comme des machines de Grand Prix ressemblent à des jouets, elles sont vite apparues comme un moyen d'initiation idéal pour des champions d'aujourd'hui dont l'incomparable Valentino Rossi. La Chine reste le principal producteur de ces machines. Dérivée d'une BMW R65 de 1995 et présentée effectivement 'comme neuve', cette extraordinaire machine style Mini Moto est une des 50 fabriquées par la bien connue concession BMW Panda Moto 89 en France. Aucun document n'est joint à ce lot.
€8,000 - 9,000

Mini Moto or 'pocket bike' racing has become increasingly popular since its inception in the late 1980s. Although these miniature Grand Prix-styled motorcycles may look like toys, they nevertheless have proved to be the ideal training ground for many of today's star riders, the incomparable Valentino Rossi among them. China is the major supplier of such machines. Based on a 1995 BMW R65 and presented in effectively 'as new' condition, this extraordinary Mini Moto-style machine is one of 50 of its kind built by well-known BMW dealership Panda Moto 89 in France. There are no documents with this Lot.

228
2 679 kilomètres d'origine
Honda NR750 1993
Cadre n° RC40-2000094

Le fin du fin dans l'univers des motos venues d'ailleurs, la Honda NR750 (RC40), qui coûtait cinq fois le prix de la Fireblade récemment introduite en 1993, fut la machine la plus convoitée au monde à l'époque. Ce tour de force technologique de Honda découlait de l'échec de la NR500 quatre temps de Grand Prix de 1978. Limité par le règlement à quatre cylindres au maximum, Honda avait construit ce qui était en fait une V8 aux cylindres jumelés. Lorsque la formule s'avéra insuffisante pour venir à bout de la domination des deux-temps, Honda abandonna le projet avant de ressusciter l'idée pour sa superbike NR750.

Conçue sans limites budgétaires par Mitsuyoshi Kohama, qui allait plus tard dessiner la RC211 V engagée en MotoGP, la NR750 eut pour mission de démontrer la technologie la plus moderne de Honda. Comme celui de la NR500, le moteur complexe de la NR750 utilisait des pistons ovales porté chacun par deux bielles en titane, chaque cylindre abritant huit soupapes, deux bougies et deux injecteurs d'essence : la NR 750 demeure la seule machine de production dotée de cette technologie. Côté partie cycle, Honda s'aventura moins tout en offrant la meilleure technologie disponible à l'époque. La NR750 proposa donc un cadre poutre à deux éléments tubulaires – cependant recouverts de titane pour une meilleure résistance – un monobras oscillant et une fourche inversée.

Le système d'échappement débouchait sous la selle, solution assez répandue maintenant, mais rare à l'époque, tandis que les deux radiateurs étaient montés sur les flancs selon un système qui réapparaîtra sur la VTR1000 Firestorm. La philosophie avant-gardiste de Honda se traduisit aussi par l'utilisation de la fibre de carbone pour la carrosserie, l'instrumentation digitale (combinée à une analogique) et les clignotants intégrés aux rétroviseurs.

Strictement en termes de performances, la NR750 n'était pas vraiment plus rapide que beaucoup de ses contemporaines plus ordinaires avec une vitesse de pointe de 260 km/h environ, mais ce qui déclencha vraiment la ruée des amateurs fut son style absolument sensationnel : jamais une machine de production n'avait autant ressemblé à une Ferrari sur deux roues. Et Honda n'en fabriqua que 200 exemplaires.
Modèle destiné au marché suisse, cet exemplaire immaculé fut immatriculé pour la première fois par le concessionnaire suisse avant qu'elle ne soit vendue à son premier client particulier auprès de qui elle fut achetée en 2008 par l'actuel vendeur (Français). Intégrée à la collection de ce dernier, elle n'a été pilotée que rarement et n'affiche au compteur que 2 679 km. Offerte avec ses documents douaniers français et sa carte grise suisse, cette magnifique machine représente une occasion exceptionnelle d'acquérir une des machines contemporaines le plus recherchées.
€55,000 - 65,000

The last word in motorcycling exotica in its day, the Honda NR750 (RC40) cost five times as much as the newly introduced FireBlade when it was introduced in 1993 and was the most coveted bike on the planet at the time. Honda's technological tour de force originated in the failed NR500 V4 four-stroke Grand Prix racer of 1978. Restricted by the rules to a maximum of four cylinders, Honda built what was, in effect, a V8 with conjoined bores. When even that proved insufficient to subdue the dominant two-strokes, Honda shelved the project but later resurrected the idea for its flagship NR750 superbike.

Designed with no expense spared by Mitsuyoshi Kohama, who would later design the RC211V MotoGP racer, the NR750 was intended to showcase Honda's advanced technology. Like the NR500's, the NR750's complex engine used oval pistons, each supported by two titanium con-rods, while each cylinder had eight valves, twin spark plugs and two fuel injectors. The NR750 remains the only production motorcycle ever to use this technology. On the chassis side Honda were less adventurous while still offering what was state-of-the-art at the time. Thus the NR750 came with a twin-spar, aluminium-alloy beam frame - albeit titanium coated to prevent scratches – single-sided swingarm and 'upside-down' forks. The exhaust system exited under the seat, a common enough feature since but rare then, while the two radiators were mounted at the sides, an arrangement later to appear on the VTR1000 Firestorm. Honda's forward thinking was further reflected in the use of carbon fibre for the bodywork; digital instrumentation (combined with analogue); and indicators integrated into the mirrors.

In strictly performance terms the NR750 was not any faster than many of its more mundane contemporaries, having a top speed of 160mph or thereabouts, but what really blew everybody away was its supremely sexy styling: never before had a production motorcycle looked more like a two-wheeled Ferrari. Only 200 of these amazing machines were built.
A Swiss-market model, this pristine example was first registered by the supplying dealer in Switzerland before being sold to its first private owner, from whom it was purchased in 2008 by the current (French) vendor. Forming part of the latter's private collection, it has been used only sparingly and currently displays a total of 2,679 kilometres on the odometer. Offered with French customs papers and Swiss Carte Grise, this superb machine represents a rare opportunity to acquire one of the most keenly sought after motorcycles of modern times.

229 Ω
La dernière produite
Ducati 916 Senna III N° 300 1998
Cadre n° ZDM 916S 012666
Moteur n° ZDM 916W4 013158

La version Senna produite en série limitée de l'emblématique 916 de Ducati, qui apparut pour la première fois en 1995, différait de la Strada par sa peinture majoritairement gris foncé, sa partie cycle et sa mécanique 916 SPS et ses bielles Pankl. Deux autres séries furent produites – les Senna II et Senna III –avec des livrées différentes et des modifications mineures avant la suppression du modèle à la fin de 1998. La Senna III offerte ici est le dernier des 300 exemplaires produits seulement de ce modèle exclusif (voir la correspondance de l'usine Ducati dans le dossier). Le propriétaire actuel acheta la Senna auprès d'un concessionnaire Ducati à Zürich en 2009, date à laquelle elle n'avait parcouru que 1 500 km.

La Ducati en affiche maintenant 5 900 depuis l'origine et 1 800 seulement depuis le dernier entretien effectué en 2010. Nous avons noté qu'elle bénéficiera d'un entretien complet chez un agent Ducati officiel avant la vente (en janvier 2014). Les modifications comprennent une selle en Alcantara ornée du drapeau brésilien, de l'insigne Ayrton Senna et du drapeau italien, des stickers spéciaux, de leviers de frein et d'embrayage compétition Pazzo et d'un pare-brise teinté Zero Gravity. Signée par le Champion du Monde Superbike Troy Bayliss, la machine est accompagnée de son historique d'entretien complet, de sa carte grise suisse, de son contrôle technique et de tous ses accessoires d'origine plus de nombreuses options.
€18,000 - 18,000

The limited edition Senna version of Ducati's iconic '916' superbike first appeared in 1995, differing from the Strada by virtue of its predominantly dark grey colour scheme; 916SPS chassis and running gear; and Pankl con-rods inside the engine. Two further series were produced – the Senna II and Senna III - with different colour schemes and only minor changes before the model was deleted at the end of 1998. The Senna III offered here is the last of only 300 examples of this exclusive model to be produced (see Ducati factory correspondence on file). The current owner purchased the Senna from a Ducati dealer in Zürich in 2009, by which time it had covered only 1,500 kilometres.

The Ducati has now covered 5,900 kilometres from new and only 1,800 since its last service in 2010. We are advised that it will have undergone a major service at an official Ducati dealer prior to sale (in January 2013). Modifications include an Alcantara seat with Brazilian flag patch, Ayrton Senna patch and Italian flag patch; special bodywork stickers; Pazzo racing brake and clutch levers; and a Zero Gravity dark smoke windscreen. Signed by World Superbike Champion Troy Bayliss, the machine comes with full service history, Swiss Carte Grise, technical inspection and all its original accessories plus many optional ones.

230
Indian Chief 2000
Cadre N° 5CDCNB514YG004138

Après la disparition de la société Indian originale en 1953, on assista à des tentatives sporadiques visant à faire revivre une firme qui avait fait partie des plus grandes marques américaines. La société d'origine avait été séparée au début des années 1950 en déclenchant un litige d'ordre juridique qui empêcha la relance de la production et qui ne fut résolu qu'en 1999 par la constitution de l'Indian Motorcycle Corporation. Celle-ci reprit ses fabrications avec, naturellement, un moteur V-twin qui, pour des raisons de niveau minimal de puissance et de respect des normes antipollution, reçut des soupapes en tête à la place des 'latérales' des Indian d'autrefois.

Le nouveau groupe refroidi par air de la Chief déplaçait 1 442 cm3 et délivrait 75 ch à 5 200 tr/min. La boîte à cinq rapports précédait une transmission à courroie et les roues étaient freinées par des disques. Si la partie mécanique était moderne, le style était délibérément 'rétro', le réservoir et les garde-boue 'art déco' caractéristiques rappelant les Indian classiques des années 1940. Hélas ! si les machines étaient de qualité, l'assise financière de la société l'était moins et la production cessa en 2003. Affichant actuellement 1 320 miles seulement (2 125 km environ au compteur), cette Chief non immatriculée fut importée des Etats-Unis en mai 2001, accompagnée du certificat d'origine du constructeur et des documents d'importation et douaniers certifiant que les droits ont été acquittés en France.
€8,500 - 11,000

Following the demise of the original Indian company in 1953, there were sporadic attempts to revive what had been one of America's foremost motorcycle marques. The original company had been split in the early 1950s, resulting in a legal tangle that frustrated efforts to revive production and would not be resolved until 1999 with the formation of the Indian Motorcycle Corporation. The latter resumed production with, naturally enough, a v-twin, though in order to meet modern-day power and emissions requirements an overhead-valve engine was used instead of Indian's traditional 'flat-head' motor.

The new Chief's air-cooled power unit displaced 87.99ci (1,442cc) and produced 75bhp at 5,200rpm. There was a five-speed transmission, belt final drive and disc brakes on both wheels. While the engineering was up-to-the-minute, the styling was unashamedly 'retro', the distinctive gas tank and 'Art Deco' fenders recalling the classic Indian models of the 1940s. Sadly, although the bikes were good, the company's financial foundations were less secure and production ceased in 2003. Currently displaying a total of only 1,320 miles (approximately 2,125 kilometres) on the odometer, this unregistered Chief was imported from the USA in May 2001 and comes with manufacturer's Certificate of Origin and importation/customs documents certifying that duties have been paid in France.

231
Yamaha FZR750 R OW01 c.1990
Cadre n° 3PG-000150
Moteur n° 3PG-000150

'La FZ750R de Yamaha - nom de code OW01 - est réellement une machine de course pour la route et pas une routière destinée à la course. Cinq cents machines seulement ont été produites...' Magazine Performance Bikes, décembre 2005

Le succès croissant du championnat mondial Superbike depuis son institution en 1988 a été à l'origine de l'introduction de motos toutes prêtes dotées de spécifications clairement définies en fonction de la compétition. La plus célèbre de ces séries limitées 'homologation spéciale' est l'emblématique RC30 de Honda, mais la réponse de Yamaha – la FZR750 R plus connue comme l'OW01 – est encore plus rare et plus exotique. Dans le Championnat Superbike, l'OW01 a signé des victoires dès la première saison (1989) grâce aux bons soins du redoutable pilote italien Fabrizio Pirovano et du Britannique Terry Rymer. La moto demeura compétitive au niveau mondial pendant encore deux ans et, en 1990, Rymer remporta le championnat britannique au guidon de l'OW01 sponsorisée par Loctite. Affichant actuellement au total 9 218 km au compteur, cette OW01 a été conservée dans son état d'origine par l'actuel (et deuxième) propriétaire. Seules les roues ont été repeintes et les clignotants remplacés (les clignotants d'origine devraient être joints au moment de la vente). Nous avons été informés que le moteur a été entretenu (changement d'huile, vérification des soupapes et filtre à air neuf) et la batterie et la chaîne remplacées. Démarrant instantanément, la machine est accompagnée de sa carte grise française.
€12,000 - 16,000

'Yamaha's FZ750R, code-named OW01, really is a race bike for the road, not a road bike taken racing. Only 500 were built...' – Performance Bikes magazine, December 2005.

The increasing popularity of the World Superbike Championship since its inception in 1988 has been responsible for the introduction of over-the-counter road bikes boasting specifications aimed squarely at the racetrack. Most famous of these limited edition 'homologation specials' is Honda's iconic RC30 but Yamaha's answer – the FZR750R, better known as the OW01 – is even rarer and more exotic. In the World Superbike Championship, the OW01 won races in its 1989 debut season courtesy of fiery Italian rider Fabrizio Pirovano and Britain's Terry Rymer. It continued to be competitive at world level for the next couple of years and in 1990 Rymer won the British Championship riding the Loctite-sponsored OW01. Currently displaying a total of only 9,218 kilometres on the odometer, this OW01 has been maintained in original condition by the current (second) owner. Only the wheels have been repainted and the indicators replaced (it is hoped that a correct set of indicators will be offered with the machine at time of sale). We are advised that the engine has been serviced (oil changed, valves checked, new air filter) and the battery and drive chain replaced. Said to start first time, the machine is offered with French Carte Grise.

232
Yamaha TZ750E 'course' c.1978
Cadre n° 409-200135
Moteur n° 409-100125

Bien que la Formula 750 ait été une catégorie destinée aux motos de production modifiées, Yamaha réussit à faire homologuer sa TZ750 quatre cylindres en compétition à condition d'en produire 200 exemplaires. Comme les plus petites TZ bicylindres, la TZ750 eut un énorme succès en donnant aux pilotes privés du monde entier les moyens de lutter contre les équipes d'usine en Formula 750. Des grilles de départ remplies de machines presque identiques garantissaient des bagarres épiques et tous ceux qui eurent l'occasion de voir ces machines au coude à coude sur les petits circuits européens, l'ile de Man ou le chaotique ovale de Daytona ne l'oublieront jamais. De récentes études laissent penser que Yamaha produisit près de 800 exemplaires de ces étonnantes machines recherchées aujourd'hui par les collectionneurs comme par les sportifs amateurs d'épreuves classiques.

Cette TZ750 était démontée lorsque le propriétaire actuel l'acheta chez un collectionneur du sud de la France. Le réservoir et la selle étaient bleu à ce moment-là – les couleurs de Sonauto Yamaha. Mais ne prouve qu'il s'agisse d'une de leurs machines. Acquise pour disputer des épreuves historiques, la TZ totalement restaurée par le vendeur en 2009 se présente en état de marche. Mais finalement, il préféra utiliser sa TZ750 antérieure dont la hauteur de selle est inférieure à celle de la machine monoshock. C'est donc ici une magnifique occasion d'acquérir une des motos de compétition le plus charismatique de la période moderne.
€32,000 - 38,000

Although Formula 750 had been intended as a class for modified production motorcycles, Yamaha managed to get its four-cylinder TZ750 racer homologated provided that at least 200 were built. Like the smaller TZ twins, the TZ750 was an enormous success, providing privateers the world over with the means to compete against the factory teams in Formula 750. Packed grids of near-identical bikes made for close racing, and no-one who witnessed these demanding machines being wrestled around European short circuits, the Isle of Man TT course or Daytona's bumpy banking will ever forget the sight. Recent research suggests that Yamaha eventually made almost 800 of these spectacular motorcycles, which today are highly sought after by collectors and classic racers alike.

This particular TZ750 was in a dismantled state when the current owner purchased it from a collection in the South of France. The fuel tank and seat were painted blue at that time - the same colour as the Sonauto Yamahas. However there is no evidence to prove it was one of their machines. Bought for classic racing, the TZ was completely restored by the vendor in 2009 and is presented in running condition. In the event, the owner preferred to use his earlier TZ750, which has a lower seat height than this mono-shock bike. A wonderful opportunity to acquire one of the most charismatic racing motorcycles of modern times.

233
SPS 'Harley-Davidson' 93ci/1525 cm3
Speed Demon Custom 2008

Construite en 2008 par la réputée firme SOS (Special Parts Supply) aux Pays-Bas, cette unique Harley-Davidson customisée a pris la deuxième place au concours du 50e anniversaire de l'usine S&S. S&S Cycle est un constructeur de moteurs et de pièces de motos fondé en 1958 par George J. Smith et Stanley Stankos à Blue Island (Illinois, USA). La société a commencé par commercialiser des tiges de culbuteurs pour les Harley-Davidson avant de développer ses propres moteurs V-twin à hautes performances pour l'industrie du custom motocycliste. S&S fut le premier constructeur de moteurs de moto à produire des groupes pré-certifiés conformes aux normes antipollution de l'Agence américaine pour la Protection de l'Environnement (EPA), enlevant ainsi à ses clients le charge et le coût des tests EPA. La société produit aussi des moteurs certifiés TüV et aux normes californiennes. Basée à Geertruidenberg aux Pays-Bas, SPS construit de superbes, uniques et exclusives Harley-Davidson – neuves ou reconstruites - ainsi que des pièces custom spéciales pour Harley réalisées souvent manuellement. Cette moto customisée utilise un moteur type Shovelhead de 1 525 cm3 S&S 'Anniversary Edition' et une boîte de vitesses Baker Torquebox à six rapports, installés dans une partie cycle de RollingThinder/ Special Parts Supply, cette dernière firme étant responsable de la partie avant spéciale, des roues, des freins et de nombreuses pièces réalisées artisanalement. La moto est complétée d'une peinture de haute qualité réalisée par un spécialiste et ornée de pièces chromées assorties. Déjà légendaire dans l'univers de la moto customisée, cette machine très spéciale est non seulement une pièce d'exposition très attirante, mais elle fonctionne parfaitement, prête à être préparée si nécessaire pour l'immatriculation. Les documents qui l'accompagnent comprennent un Certificat d'origine de S&S Cycle Inc. daté de 2007.
€75,000 - 85,000

Built in 2008 by the renowned SPS (Special Parts Supply) company in the Netherlands, this unique Harley-Davidson-style custom took 2nd place in the world-famous S&S factory's 50th Anniversary competition. S&S Cycle is a motorcycle engine and parts manufacturer that was founded in 1958 by George J Smith and Stanley Stankos in Blue Island, Illinois, USA. The company started by selling replacement pushrods for Harley-Davidsons and went on to develop its own high-performance v-twin engines for the custom bike-building industry. S&S was the first motorcycle engine manufacturer to produce pre-certified United States Environmental Protection Agency compliant engines, thereby lifting the burden and cost of EPA testing from its customers. The company also produces TüV certified and California-specification engines. Based at Geertruidenberg, Netherlands, SPS builds beautiful, unique and exclusive Harley-Davidsons - both new builds and renovations - and also special, often handmade, custom parts for Harleys. This particular custom uses a 93ci (1,525cc) S&S 'Anniversary Edition' Shovelhead-type engine and Baker Torquebox six-speed transmission, which are mounted in a frame by Rolling Thunder/Special Parts Supply, the latter also being responsible for the special front end, wheels, brakes and the many hand-made parts. The motorcycle is completed with quality specialist paintwork to the highest standard and chromium plating to match. Already a legend in the custom bike-building world, this very special machine is not only a show-stopping display piece but comes fully working and ready for preparation for road registration if required. Accompanying paperwork includes an S&S Cycle Inc Certificate of Origin dated 2007.

234
BMW 1 200 cm3 'R1232' 2010
Cadre n° ZN31115
Moteur n°122ED3404621188

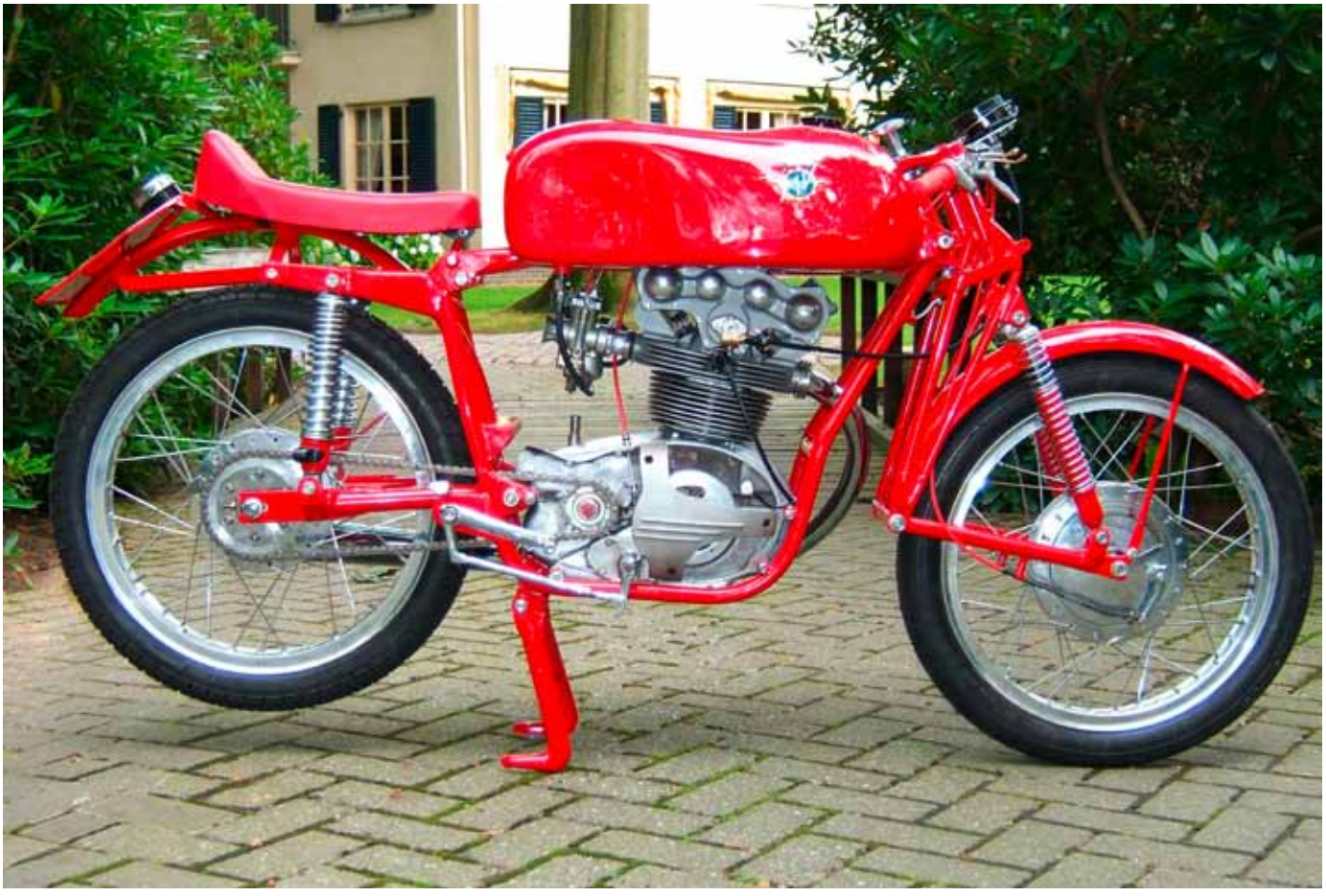
Cette unique moto proposée ici est une création de Jean-Luc Dupont et de son équipe chez Panda Moto 89 à Villneuve-sur-Yonne, distributeur réputé pour ses customs sur base BMW. Inspirée par la toure première moto BMW – la R32 de 1923 – elle utilise un cadre sur mesures et un moteur R1200 GS moderne. 'Harley-Davidson a bâti son succès sur des motos qui réinterprètent des modèles du passé. J'ai voulu faire de même pour BMW et quoi de mieux pour commencer que la première 'BM', la R32 ?' dit Jean-Luc. Interprétation moderne de l'emblématique R32 construite elon la technologie d'aujourd'hui, cette étonnante machine regorge de caractéristiques originales tells qu'un sélecteur de vitesses manuel pour la boîte à six rapports, un embrayage au pied, des rétroviseurs montés sur les culasses, des canalisations d'essence en cuivre et un disque de frein arrière dissimulé dans un tambour. Tout ce que l'on examine dévoile de délicieuses surprises. Achevée en 2010 après 16 mois de travail, ce projet pharaonique a demandé plus de 600 ehuers de main-d'œuvre et un investissement d'environ 70 000 euros. Offerte avec sa carte grise française, la 'R1232' qui n' a parcouru que 4 km au total se présente effectivement 'comme neuve' et comme une magnifique et unique opportunité pour tout collectionneur sérieux de BMW.
€45,000 - 55,000

The unique motorcycle offered here is the creation of Jean-Luc Dupont and his team at Panda Moto 89 in Villeneuve-sur-Yonne, south east of Paris, a dealership famous for its BMW-based customs. Inspired by the very first BMW motorcycle – the R32 of 1923 – it uses a custom-made frame and is powered by a modern R1200GS engine. 'Harley-Davidson has built its reputation on having their motorcycles as a modern interpretation of the past. I wanted to do the same for BMW and where better to start than BMW's first motorcycle, the R32?' said Jean-Luc. A modern interpretation of the iconic R32 built using current technology, this astonishing machine abounds in special features including a hand gearchange for the six-speed gearbox; a foot-operated clutch; rear-view mirrors mounted on the cylinder heads; copper fuel lines; and rear disc brake disguised as a drum. Everywhere one looks there are delightful surprises. Completed in 2010 after 16 months work, this Herculean project consumed over 600 man-hours and cost around €70,000. Offered with French Carte Grise, the 'R1232' has covered only 4 kilometres since completion and is presented in effectively 'as new' condition. A never-to-be-repeated opportunity for the serious BMW collector.

235
MV Agusta 175 CSS Squalo Bialbero ‘Course’ 1954
Cadre n° 409924/5V
Moteur n° 401250 SS

L’équipe officielle de l’usine MV Agusta avait développé quelques machines quatre temps pendant quelques années et, en 1952, elle obtint sa première grande victoire internationale lorsque Cecil Sandford décrocha le Championnat du Monde en 125 cm3 – le premier pour MV. La saison suivante, MV proposa une version ‘client’ simple arbre de la machine double arbre de Sandford, la Sport Competizione qui devint vite la monture de choix des pilotes privés engagés en catégorie 125. En 1955, une deuxième machine ‘compétition client’ fut ajoutée à la gamme : la 175 CSS. Développé à partir de la routière de 175 cm3, la CSS était dotée du moteur simple arbre de cette dernière qui bénéficiait d’une boîte à cinq vitesses et d’une magnéto externe, installé dans une toute nouvelle partie cycle comprenant un cadre double berceau, une fourche avant type Earles à bras poussés et une suspension arrière à bras oscillant. La 175 CSS était conçue avant tout pour le championnat de Formule italienne, mais elle domina vite la catégorie 200 cm3 au Royaume-Uni et ailleurs malgré un prix au catalogue supérieur à celui de la Norton Manx ! Au vrai, c’est une de ces petites MV réalésée à 196 cm3 qui apporta sa toute première victoire au grand Mike Hailwood à Oulton Park en 1957.

Dérivée de la 175 ‘simple arbre en tête’, la machine offerte ici est un exemple de la beaucoup plus rare bialbero (‘double arbre’) commercialisée uniquement en 1954 et 1955. Son cadre double berceau est presque identique à celui des 125 type course Grand Prix comme l’est la fourche Earles. Certaines machines possèdent des tubes supérieurs démontables pour faciliter l’accès à la culasse double arbre disponible moyennant un coûteux supplément. On estime qu’il n’en fut produit qu’une dizaine d’exemplaires. La bialbero est créditée de 18 ch au maximum, soit 2 ch de plus que le moteur simple arbre. L’allumage est confié à une magnéto externe à gauche du moteur, tandis que la boîte de cette moto n’a que quatre rapports. La réservoir – 22 litres - a été conçu pour les épreuves de longue durée. La vitesse maximale est de 145 km/h. La documentation jointe comprend la carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register. Il n’existe pas de monocylindres MV Agusta plus rares ni plus recherchées que cette magnifique bialbero.
€28,000 - 35,000



MV Agusta's factory race team had been developing four-strokes for some years and in 1952 achieved its first major international success when Cecil Sandford secured the 125cc World Championship – MV's first. For the following season, MV made available a single-cam, 'customer' version of Sandford's works dohc racer, the Sport Competizione, which rapidly became the mount of choice among privateers contesting the quarter-litre class. In 1955 a second over-the-counter racer was added to the range: the 175 CSS. Developed from MV's 175cc roadster, the CSS used the latter's sohc engine, up-rated with a five-speed gearbox and external magneto, which was installed in an entirely new set of cycle parts consisting of a duplex loop frame, Earles-type leading-link forks and swinging-arm rear suspension. The 175 CSS was intended primarily for Italian Formula racing, but quickly came to dominated the 200cc class in the UK and elsewhere, despite a list price higher than that of a Manx Norton! In fact, it was one of these little MVs, bored out to 196cc, which provided the great Mike Hailwood with his first ever race win, at Oulton Park in 1957.

Based on the single-overhead-cam 175, the machine offered here is an example of the much rarer bialbero (twin-cam) version, only available during 1954 and 1955. Its duplex loop frame is almost identical to that of the Grand Prix 125cc bialbero racers, as is the Earles-type front fork. Some machines featured removable upper frame tubes to facilitate access to the twin-cam cylinder head, which was available as a very expensive 'extra'. It is estimated that only ten or so were made. A maximum output of 18bhp was claimed for the bialbero, three horsepower more than the single-cam engine. Ignition is by an external magneto at the left side of the engine, while the gearbox of this particular machine is a four-speed unit. The fuel tank was designed for long distance races and could hold 22 litres. Top speed was 145km/h (90mph). Accompanying documentation consists of a Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione. Single-cylinder MVs do not come any rarer or more desirable than this beautiful bialbero.

236
MV Agusta 175 CS 'Disco Volante' 1955
Cadre n° 405439
Moteur n° 471195 S

Cette emblématique 'Disco Volante' fut immatriculée pour la première fois en Italie en 1955 (livrée par le concessionnaire MV Agusta Mario Cibour à Crémone). Vers 1980, la MV fut vendue à un passionné allemand membre du MV Agusta Club d'Allemagne, qui entreprit une restauration cosmétique. Le propriétaire actuel, également membre du Club, lui acheta la machine en 1992 et entreprit une restauration mécanique. Les guides et les sièges de soupape furent remplacés, un arbre à cames neuf monté, tandis que la boîte de vitesses recevait un pignon de deuxième neuf. Tous les roulements et les joints plats, les joints toriques et les pièces en caoutchouc furent changés, la chaîne et les pignons remplacés, les freins regarnis et les éléments de suspension avant et arrière totalement revus. La selle Radelli est d'origine et non restaurée.

Le vendeur a piloté cette machine lors de diverses manifestations du MV Club dont Croix-en-Ternois (France) et Spa-Francorchamps (Belgique). Sa dernière apparition à son guidon eut lieu à Spa en 2003 lors du premier 'Bikers Classic'. Depuis, la MV n'a pas été utilisée, mais régulièrement maintenue en état de fonctionnement. Elle possède sa carte grise belge valable pour une réimmatriculation dans n'importe quel pays. La moto est aussi inscrite au MV Agusta Registro Storico (numéro '018') tenu par le MV Agusta Museum de Gallarate (Enrico Sironi) et Presso Ricamificio DAMA srl Gallarate.
€11,000 - 13,000

This iconic 'Disco Volante' was first registered in Italy in 1955 (delivered through the MV Agusta concessionaire Mario Cibour in Cremona). Around 1980 the MV was sold to a German enthusiast and member of the German MV Agusta Club, who carried out a cosmetic restoration. The current owner, another Club member, acquired the machine from him in 1992 and undertook a mechanical overhaul. Valve guides and seats were replaced and a new camshaft installed, while the gearbox received a new second-gear pinion. All bearings and gaskets, O-rings and rubbers were renewed; the chain and drive sprockets replaced; the brakes relined; and the front and rear suspension units fully serviced. The Radaelli seat is original and un-restored.

The vendor has ridden the machine at various MV Club meetings including Croix en Ternois, France and Spa-Francorchamps, Belgium. His last outing on this bike was at Spa in 2003 for the first 'Bikers Classic' meeting. Since then, the MV has not been used, though it has been maintained in running condition. The bike has a current Belgian Carte Grise, which can be used in any country for re-registration. The bike is also registered with the MV Agusta Registro Storico (number '018') which is maintained by the MV Agusta Museum in Gallarate (Enrico Sironi) and Presso Ricamificio DAMA srl Gallarate.

237
MV Agusta 150 RSS 1971
Frame no. MVRS856779
Engine no. RS856895

MV Agusta modernisa sa gamme de monocylindres 125 et 150 cm3 en 1968. La nouvelle gamme comprenait la 125 GT, la 125 GTL, la 125 Scrambler et les types 150 GT, chacune de ces catégories étant couronnée par la 125 GTL-S et la 150 RSS, ces deux dernières machines étant très semblables en apparence. Dessinée comme une petite machine de course, la 150 RSS (Rapido Super Sport) bénéficiait d'un beau réservoir profilé, d'une fourche avant à fourche inversée et fourreaux polis, de poignées bracelets Tommaselli, d'une petite bulle, de repose-pieds reculés, d'une selle racing, de compteur et compte-tours CEV assortis, de petits garde-boue en inox et de jantes en alliage léger. Le prix de ce petit bijou – neuf – atteignait presque celui d'une 250 deux cylindres. S

ans surprise, MV en vendit très peu. Les rares et heureux acheteurs apprécièrent ses performances de machine de course sur la route : 128 km/h et ligne rouge à 9 000 tr/min. Cet exemplaire de rare 150 RSS est décrit comme d'origine, non restauré, complet et en très bon état de fonctionnement. La moto est offerte avec sa carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register.
€9,500 - 12,000

MV Agusta updated its range of 125cc and 150cc singles in 1968. The new line-up consisted of 125 GT, 125 GTL, 125 Scrambler and 150 GT models, while at the pinnacle of each capacity class were the 125 GTL-S and 150 RSS, these last two being almost identical in appearance. Styled like a tiny racing bike, the 150 RSS (Rapido Super Sport) boasted a beautiful a streamlined fuel tank; front forks with exposed stanchions and polished sliders; Tommaselli clip-on handlebars; a small fly-screen; rear-set footrests; racing-style seat; matching CEV speedometer and rev counter; short stainless steel mudguards; and alloy wheel rims. The price of this little jewel, when new, was almost as high as the 250 bicilindrica.

Not surprisingly, relatively few were sold. Those individuals fortunate enough to ride one delighted in its racer-on-the-road performance, 128km/h (80mph) top speed and giddy 9,000rpm rev limit. This example of the rarely seen 150 RSS is described as original, un-restored, complete and in very good running order. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.

238
MV Agusta 175 CS Sport Corsa 'Disco Volante' 1954
Cadre n° 410135
Moteur n° 471922 S

Abordant la production motocycliste fin 1945 avec une machine deux temps de 98 cm3, Meccanica Verghera (MV) introduisit au salon de Milan 1952 ses premières motos quatre temps de production, les routières monocylindres 175 CST et CSTL dont les moteurs modernes montés en bloc et à arbre à cames en tête les distinguaient de la majorité de leurs rivales. Leur partie cycle était aussi à la pointe du progrès avec un cadre double berceau utilisant le moteur comme élément travaillant, une fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques, une suspension arrière à bras oscillant et des moyeux larges en alliage léger. Un an après arriva la 175 CS Sport caractérisée par un moteur poussé à 15 ch à 8 800 tr/min et une vitesse maximale portée à 135 km/h. Des versions alternatives équipées d'une fourche Earles (devloppée en course) ou d'une télescopique conventionnelle furent offertes. Ce ne sont pas seulement les caractéristiques techniques de pointe de la Sport qui séduisirent les amateurs de compétition, mais aussi son style car le modèle se distinguait par son réservoir de forme originale, presque circulaire vu de dessus d'où le surnom de 'Disco Volante' (soucoupe volante) donné à la machine. Bien entendu, la 175 CS Sport 'Disco Volante' se classa en tête des ventes de MV et sa production se poursuivit jusqu'en 1958.

La 175 CSS proposée, acquise par le vendeur actuel au milieu des années 1990, était réputée n'avoir jamais été restaurée. Depuis, le vendeur a entrepris une réfection partielle de la mécanique dont un réglage correct de la distribution. La moto est offerte avec sa carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register.
€11,000 - 13,000

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, the single-cylinder 175CST and CSTL, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unitary construction engine setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. A year later the 175 CS Sport arrived featuring an engine in a higher state of tune that increased maximum power to 15bhp at 8,800rpm and pushed top speed to 135km/h (84mph). Alternative versions with either a race-developed Earles-type leading-link fork or conventional telescopics were offered. It was not just the Sport's cutting-edge technical specification that set the public's pulse racing but also its styling, for the model featured a sculpted fuel tank, almost circular when viewed from above, that soon gained it the popular sobriquet 'Disco Volante' (Flying Saucer). Not surprisingly, the 175 CS Sport 'Disco Volante' was soon MV's best seller. Production of this highly successful model continued until 1958.

This particular 175 CSS was acquired by the current vendor mid-1990 and was said to have never been restored. Since then its owner has undertaken a partial mechanical overhaul, including correct setting of the valve timing. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.

239
MV Agusta 175 CSS 'Disco Volante' 1954
Cadre n° 406078
Moteur n° 470070 S

Abordant la production motocycliste fin 1945 avec une machine deux temps de 98 cm3, Meccanica Verghera (MV) introduisit au salon de Milan 1952 ses premières motos quatre temps de production, les routières monocylindres 175 CST et CSTL dont les moteurs modernes montés en bloc et à arbre à cames en tête les distinguaient de la majorité de leurs rivales. Leur partie cycle était aussi à la pointe du progrès avec un cadre double berceau utilisant le moteur comme élément travaillant, une fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques, une suspension arrière à bras oscillant et des moyeux larges en alliage léger. Un an après arriva la 175 CS Sport caractérisée par un moteur poussé à 15 ch à 8 800 tr/min et une vitesse maximale portée à 135 km/h. Des versions alternatives équipées d'une fourche Earles (développée en course) ou d'une télescopique conventionnelle furent offertes. Ce ne sont pas seulement les caractéristiques techniques de pointe de la Sport qui séduisirent les amateurs de compétition, mais aussi son style car le modèle se distinguait par son réservoir de forme originale, presque circulaire vu de dessus d'où le surnom de 'Disco Volante' (soucoupe volante) donné à la machine. Bien entendu, la 175 CS Sport 'Disco Volante' se classa en tête des ventes de MV et sa production se poursuivit jusqu'en 1958.

La 175 CSS proposée, acquise par le vendeur actuel au début des années 1980. Totalement reconstruite dans les années 1990,elle n'a été que peu utilisée depuis, principalement dans les réunions du MV Club. La moto est offerte avec sa carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register.
€11,000 - 14,000

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, the single-cylinder 175CST and CSTL, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unitary construction engine setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. A year later the 175 CS Sport arrived featuring an engine in a higher state of tune that increased maximum power to 15bhp at 8,800rpm and pushed top speed to 135km/h (84mph). Alternative versions with either a race-developed Earles-type leading-link fork or conventional telescopics were offered. It was not just the Sport's cutting-edge technical specification that set the public's pulse racing but also its styling, for the model featured a sculpted fuel tank, almost circular when viewed from above, that soon gained it the popular sobriquet 'Disco Volante' (Flying Saucer). Not surprisingly, the 175 CS Sport 'Disco Volante' was soon MV's best seller. Production of this highly successful model continued until 1958.

This 175 CSS was acquired by the current vendor in the early 1980s. Fully rebuilt in the 1990s, it has been used only sparingly since then, mainly at MV Club events. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.

240
MV Agusta 175 CSTL 1955
Cadre n° 413811
Moteur n° 410899 T

Abordant la production motocycliste fin 1945 avec une machine deux temps de 98 cm3, Meccanica Verghera (MV) introduisit au salon de Milan 1952 ses premières motos quatre temps de production, les routières monocylindres 175 CST et CSTL dont les moteurs modernes montés en bloc et à arbre à cames en tête les distinguaient de la majorité de leurs rivales. Leur partie cycle était aussi à la pointe du progrès avec un cadre double berceau utilisant le moteur comme élément travaillant, une fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques, une suspension arrière à bras oscillant et des moyeux larges en alliage léger. Les différences entre les deux modèles provenaient principalement des selles, la CST ayant une selle mono et la CSTL deluxe une selle biplace. Totalement restauré en 2003, cet exemplaire est décrit comme étant en excellent état mécanique. La machine est offerte avec sa carte grise belge et son Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic register.
€3,600 - 4,200

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, the single-cylinder 175CST and CSTL tourers, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unitary construction engine setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. Defferences between the two were mainly confined to the seating, the CST having a single saddle while the deluxe CSTL came with a dual seat. Completely restored in 2003, this example is described as in excellent condition mechanically. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.

241
Anciennement propriété de Thierry Boutsen
Honda RS 200 TS 1980 Moto de Trial
Cadre n° RS200TS-1000369
Moteur n° 1000369

Machine de compétition de haut niveau destinée aux meilleurs pilotes de la spécialité, la RS 200 TS de Honda était un modèle assemblé manuellement en série très limitée par RSC (Racing Service Corporation, le département compétition de la marque) qui devint par la suite HRC (Honda Racing Corporation). Son introduction en 1979 mit un terme à un long et difficile programme de développement lancé au début des années 1970 lorsque Honda décida de s'octroyer une grosse part du marché, alors en plein développement, des machines de trial pour lequel la marque devait produire un type capable de vaincre au plus haut niveau. Aujourd'hui, les survivantes de ce modèle en série limité sont relativement rares et très recherchées, surtout dans cet état. Cette machine, la première possédée par le champion belge de Formule 1, Thierry Boutsen, fut achetée à sa sœur par le propriétaire actuel. Aucun document n'accompagne ce lot.
€4,000 - 5,000

A top-flight competition machine aimed at expert riders, Honda's RS 200 TS trials iron was a limited-edition model handmade in relatively small numbers by the company's racing department, RSC (Racing Services Corporation) which subsequently became HRC (Honda Racing Corporation). Its introduction in 1979 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 expanding market for trials motorcycles it would have to produce one capable of success at the highest level. Today, survivors of this limited-edition model are relatively rare and highly sought after, all the more so in this condition. This particular machine was first owned by the Belgian Formula 1 driver, Thierry Boutsen and was purchased by the current owner from Thierry's sister. There are no documents with this Lot.

242
Majestic A350 350 cm3 1931
Cadre n° à venir
Moteur n°à venir

La Majestic fut une création de l'ingénieur français Georges Roy, Roy estimait inadapté le cadre en tube sujet à des flexions et à des ruptures dues aux vibrations. Sa solution prit d'abord la forme d'une structure 'monocoque' en tôle d'acier qui devait éliminer ces défauts tout en procurant en même temps à la mécanique, sinon au pilote, une certaine protection contre les intempéries. Il en résulta finalement une coque emboutie profilée comme une torpille et marquée par le style art déco de l'époque. La 'New Motorcycle' de Roy ne rencontra pas un grand succès commercial, mais il en poursuivit le développement sous la forme de la 'Majestic'. Lancée au salon de Paris 1929, la Majestic se distinguait par sa direction à moyeu à pivot central et une suspension avant à éléments télescopiques dans le style des Morgan. Les machines de production étaient équipées d'un moteur monocylindre Chaise à soupapes en tête. Les motos ne furent qu'une activité secondaire pour Georges Roy dont l'activité principale concernait les machines à tricoter. En 1930 il vendit les droits de production de la Majestic aux Ets Delachenal, fabricants des motos Dollar. On estime qu'une dizaine d'exemplaires ont survécu dont un figura dans l'exposition 'The Art of the Motorcycle' du musée Guggenheim en 1998-1999.
Cette Majestic est équipée d'un moteur Chaise 350 cm3 à soupapes en tête. En triste état lors de son achat il y a sept ans auprès de M. Marbaise, un des restaurateurs de la Collection Pozzoli, elle a été restaurée par le propriétaire actuel et achevée en 2012. (dossier de photos disponible).
Cette superbe Majestic est accompagnée d'un catalogue constructeur et d'un tarif d'origine.
€60,000 - 80,000

The Majestic was the brainchild of French engineer, Georges Roy. Roy considered the traditional tubular frame unsuitable for a motorcycle because of its tendency to flex and susceptibility to breakage caused by vibration. His solution was sheet steel 'monocoque' chassis that overcame these drawbacks while at the same time providing the drive train, if not the rider, with a measure of weather protection. The result was a streamlined torpedo embodying the Art Deco aesthetic of the day. Roy's New Motorcycle was not a commercial success but that did not deter him from developing the design still further in the form of the 'Majestic'. Introduced at the 1929 Paris Show, the Majestic featured hub-centre steering and Morgan-style sliding pillar front suspension. Production versions were powered by single-cylinder Chaise overhead-valve engines. Motorcycles were merely a diversion for Roy, whose main business was the knitting industry, and in 1930 he sold the Majestic production rights to Messrs Delachanal, makers of Dollar motorcycles. It estimated that approximately ten examples have survived, one of which was featured in the Guggenheim Museum's 'The Art of the Motorcycle' exhibition in 1998/1999. This particular Majestic is powered by a 350cc Chaise overhead-valve engine. In poor condition when purchased seven years ago from Mr Marbaise, one of the restorers of the Pozzoli Collection, it has been restored by the current owner and was finished in 2012 (photographic record on file). This wonderful Majestic is offered with an original manufacturer's brochure and price list.

243
Puch 250 cm3 Moto-Cross 1974
Moteur n° 2402003

Si ses machines légères à moteur deux temps avaient brillé dans les ISDT depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale, Puch qui avait pratiquement ignoré le cross au niveau international ne revint à la discipline qu'en 1973 avec de nouvelles machines. On nota une participation officielle de l'usine dans les championnats nationaux d'Autriche, de Belgique et de Suède, tandis qu'en Championnat du Monde, la firme engagea ses nouvelles 250 cm3 de cross pour le champion confirmé Uno Palm et le jeune Harry Everts. Ce dernier signa quelques résultats encourageants pour le début de saison de Puch et, en1974, il fit équipe avec Herbert Schmitz. Everts finit troisième du Championnat du Monde 1974 et, désormais armé d'une machine profondément révisée, il allait rapporter à Puch le titre mondial l'année suivante. Faisant partie d'une série limitée destinée aux pilotes expérimentés, cette Puch de cross était en bien mauvais état quand le vendeur la découvrit en Belgique. Elle fut ensuite vendue à l'ancien pilote d'usine Herbert Schmitz qui la restaura totalement en montant des pièces neuves d'ancien stock avant de la revendre au vendeur. Le réservoir a été signé par Herbert Schmitz et par Harry Everts.
€10,000 - 14,000

Although its two-stroke lightweights had been star performers in the ISDT since the end of WW2, Puch had largely ignored international moto-cross, only returning to the fray with new machines in 1973. There was official factory participation in the Austrian, Belgian and Swedish national championships, while at World Championship level the company entered its new 250cc moto-crossers for the experienced Uno Palm and youngster Harry Everts. The latter achieved some encouraging results in Puch's debut season and for 1974 was teamed with Herbert Schmitz. Everts finished 3rd in the 1974 World Championship and armed with an extensively revised machine went onto secure Puch's first world title the following year. One of a limited production run intended for expert riders, this Puch moto-crosser was in a deplorable state when discovered in Belgium by the current vendor. It was subsequently sold to ex-factory rider Herbert Schmitz, who completely restored the machine using new-old-stock parts before selling it back to the vendor. The fuel tank has been signed by both Herbert Schmitz and Harry Everts.

244
CZ 380cc Moto-Cross 1974
Cadre n° à venir
Moteur n° à venir

Fabricant d'armes à l'origine, la firme tchèqhe CZ se diversifia dans la production de motos au début des années 1930 avant de combiner ses activités à celles de sa grande rivale, Jawa, en 1949. Tout au long des années 1950, 1960 et 1970, la principale source de gloire de la marque fut une extraordinaire suite de victoires dans les ISDT et le moto-cross international. Après avoir assuré sa domination en catégorie 250 cm3, avec Viktor Arbekov, honoré d'un titre mondial et Joel Robert de trois, CZ introduisit une deux-temps de 360 cm3 en catégorie 500 en 1964, machine qui allait sonner le glas des quatre-temps dans la catégorie reine et qui allait donner à Paul Friderichs trois titres mondiaux de suite de 1966 à 1968. Cette CZ 380 cm3 fut achetée à un pilote tchèque lors d'une épreuve de moto-cross à Chaumont (France). Depuis, le moteur a été totalement reconstruit : réalésage et piston neuf, embrayage, roulements, pignons de boîte de vitesses (x2), carburateur Mikuni et allumage électronique neuf, ces deux derniers éléments garantissant des démarrages plus sûrs. En outre, la moto a été équipée de nouveaux amortisseurs Bilstein et de leviers et de câbles de commande neufs.
€4,500 - 5,500

Originally an armaments manufacturer, the Czech firm of CZ diversified into motorcycle manufacture in the early 1930s, combining its operations with those of erstwhile rivals Jawa in 1949. Throughout the 1950s, 1960s and 1970s the marque's main claim to fame was an outstanding run of success in the ISDT and in international moto-cross. Having established dominance in the 250cc class, Viktor Arbekov winning one World Championship and Joel Robert three, CZ introduced a 360cc two-stroke into the 500 class in 1964, sounding the death knell of four-strokes in the premier category and providing Paul Friedrichs with three World Championships on the trot between 1966 and 1968. This 380cc CZ was purchased from a Czech rider during a moto-cross meeting at Chaumont in France. Since then the engine has been completely rebuilt: re-bore and new piston, clutch, bearings, gearbox pinions (x2), Mikuni carburettor and electronic ignition, the latter two items fitted to making starting more reliable. In addition, the machine has received new Bilstein shock absorbers and all new control levers and cables.

245
Prototype ex usine de Kurt Nicoll
Kawasaki KX500 de cross 1983
Cadre n° 012

Introduite initialement en version refroidie par air en 1983, le refroidissement liquide arriva en 1985 et la KX500 devint la machine la plus rapide dans sa catégorie, réputation qu'elle disputa pendant des années à la CR500 encore plus agressive de Honda. Lorsque la fabrication cessa à la fin de 2004, cette exceptionnelle machine de compétition était restée en production pendant plus de 20 ans. Mais pendant toute cette période, la KX500 ne remporta jamais de Championnat du Monde, bien que le Britannique Kurt Nicoll ait réussi à se classer deuxième en 1988 et à remporter le championnat britannique la même année. La course dans le désert la KX500 brilla vraiment en dominant dans un sport où combinant puissance absolue et exceptionnelle stabilité à grande vitesse, elle fut proprement imbattable. Datant de 1981, cette KX500 est un très rare prototype d'usine qui, contrairement à la version client contemporaine, a un moteur à refroidissement liquide qui en fait la première moto de cross Kawasaki 500 cm3 dotée de cette caractéristique. Bénéficiant de carters en magnésium et d'un piston 'maison', elle partage quelques spécifications avec le modèle à air. Seules, quatre de ces 500 d'usine furent construites pour la saison 1983, deux allant aux Etats-Unis et deux en Europe pour les pilotes officiels du 'Team Green', Dave Watson et Kurt Nicoll. Il s'agissait de véritables 'spéciales d'atelier' intégrant des matériaux très légers et de nombreuses pièces réalisées manuellement et introuvables sur les machines de production qui suivirent en 1985. Parmi les éléments notables, citons les suspensions avant/arrière Kayaba d'usine et le cadre spécial, le bras oscillant, les liaisons Uni-Track, les radiateurs, la boîte à air, les échappements, la carrosserie, etc. Le propriétaire actuel a acheté cette KX500 ex Nicoll à un négociant motos italien en novembre 2011. La même année, la machine figura dans le magazine VMX (n° 48, exemplaire disponible) aux côtés des Kawasaki d'usine 1987 et 1989 de Kurt Nicoll.

€20,000 - 26,000

Kawasaki's legendary KX500 moto-crosser was first introduced, in air-cooled form, in 1983. Water-cooling arrived in 1985 and the KX500 became the fastest machine in its class, an honour it would contest for several years with Honda's even more aggressive CR500. The Honda challenge eventually faded, as did that of KTM, leaving the big Kwacker as the only 500cc two-stroke moto-crosser in production by the Century's end. When manufacture finally ceased at the end of 2004, this exceptional competition motorcycle had been in production for more than 20 years. But in all that time a KX500 never won a World Championship, although GB's Kurt Nicoll managed a 2nd place in 1988 and won the British Championship that same year. In the USA the KX500 won several AMA National Moto-Cross Championships but it was as a desert racer that the big Kawasaki really excelled, dominating a sport where its combination of unmatched power and amazing high-speed stability made it all but unbeatable. Dating from 1983, this KX500 is a very rare factory prototype and unlike the contemporary customer version has a water-cooled engine, making it Kawasaki's first 500cc moto-crosser with this feature. Boasting magnesium crankcases and a works-only piston, it shares few features with the air-cooled model. Only four of these works 500s were built for the 1983 season, two going to the USA and two to Europe for 'Team Green' factory riders Dave Watson and Kurt Nicoll. They were true 'tool-room specials', incorporating lightweight materials and a host of hand-fabricated parts not found on the production versions that followed in 1985. Noteworthy features include works Kayaba suspension front/rear, and special frame, swingarm, Uni-Track links, radiators, air box, exhaust system, bodywork, etc. The current owner purchased the ex-Nicoll KX500 from an Italian motorcycle dealer in November 2011. That same year the machine featured in VMX magazine (issue 48, copy available) together with Kurt's 1987 and 1989 works Kawasakis.

AINS
for MG
Safety Fast!

Automobiles d' Exception

Jeudi 6 février 2014

14h.

Collectors' Motor Cars

Thursday 6 February 2014

2pm

Images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/21768

301
Ford Galaxie Sunliner Cabriolet 1959
Châssis n° B9FC304756

Dévoilée en 1959, la Galaxie débuta comme une variante stylistique de la très populaire Fairlane. L'année 1959 est considérée par beaucoup comme l'apogée du style Ford, une opinion confirmée par une médaille d'or pour Style Exceptionnel à la foire internationale de Bruxelles. Pour créer un de leurs modèles les plus emblématiques, les stylistes de Ford eurent l'idée simple mais géniale de greffer le toit de la Thunderbird sur la carrosserie de la Fairlane. Le résultat fut l'une des voitures les plus remarquables de la décennie. Six variantes de carrosserie étaient proposées dans la série des Galaxie V8, une gamme qui incluait la novatrice Skyliner à toit rétractable. Plusieurs options moteurs étaient offertes, la nôtre étant équipée du V8 332ci (5,4 litres) de 225 ch. Ford redessina entièrement sa gamme pour 1960, faisant ainsi de la Galaxie première manière, produite pendant une seule année, le plus désirable de ses modèle d'après guerre.

Ce cabriolet Sunliner, qui figure dans '*California Classics*' d'Andy Burnham, a été dans la famille du vendeur depuis la date de sa première immatriculation au Royaume-Uni en 1990. Peinte en deux tons, blanc sur vert, avec intérieur assorti, la Galaxie est équipée du séduisant kit Continental et est décrite comme étant en bon état général, et en bon état de marche. Rare exemplaire du style de Dearborn à son meilleur niveau, la voiture est vendue avec ses papiers V5C du Royaume-Unis.
€10,000 - 15,000
Sans Réserve

New for 1959, the Galaxie began life as a style variant of the hugely successful Fairlane. The year 1959 is considered by many a high water mark of Ford styling, an opinion endorsed by the award of a Gold Medal for Exceptional Styling at the Brussels World's Fair. In creating one of its most iconic models, Ford's stylists hit upon to the simple yet inspired idea of grafting the Thunderbird top onto the Fairlane body. The result was one of the decade's most memorable automobiles. Six body styles were available in the Galaxie V8 series, a line-up that included the innovative Skyliner retractable hardtop convertible. Various engine options were available, the car offered here being fitted with the 332ci (5.4-litre) 225bhp V8. Ford totally redesigned its range for 1960, ensuring that the one-year-only, first-of-a-kind Galaxies would be among its rarest and most collectible post-war models.

Featured in '*California Classics*' by Andy Burnham, this particular Sunliner Convertible has been in the vendor's family's possession since the date of its first registration in the UK in 1990, having been purchased from Emerald Classics in Los Angeles. Finished in two-tone white/green with matching interior, the Galaxie boasts the desirable 'Continental Kit' and is described as in generally good condition, running well. A rare example of Dearborn styling at its very best, the car comes with UK V5C document and is offered without reserve.

302
Jaguar Type E 4.2-Litre Série 2 roadster 1969
Châssis n° 1R11430
Moteur n° 748885-9

La première modification importante à la sportive Type E eut lieu en octobre 1964 avec l'apparition de la version 4, 2 litres. En plus du moteur plus puissant et plus 'coupleux' on trouvait une boîte de vitesses à première synchronisée plus agréable et un servo de freins Lokheed plus efficace. Comme sa devancière 3, 8 litres, la Type E 4, 2 litres était proposée en versions coupé et roadster et fut déclinée en version 2+2 à partir de 1966 sur un empattement allongé. En 1968, les trois versions de la Type E furent profondément remaniées pour répondre aux nouvelles lois fédérales américaines de sécurité et d'émissions, donnant naissance à la 'série 2', dépouillée de ses phares carénés originaux. Des feux arrière et latéraux agrandis faisaient leur apparition, tandis que l'élément central plus épais du pare-chocs traversait une entrée d'air avant élargie. Les modifications intérieures comprenaient une colonne de direction de sécurité fractionnable et des interrupteurs à la place des basculeurs, tandis que les modèles américains recevaient deux carburateurs Stromberg.

Livré neuf aux États-Unis, ce roadster série 2 à conduite à gauche a été importé au Royaume –Uni en 2002 et a parcouru 0 miles depuis la révision de son moteur par VES, un spécialiste du Pays de Galle, en 2012. Les autres travaux effectués comprennent la réfection complète de l'essieu arrière et de nouveaux amortisseurs, des étriers de freins, etc. Peinte en rouge avec intérieur en cuir crème, ce magnifique roadster Type E est vendu avec ses papiers V5C du Royaume-Uni.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

The first significant upgrade of Jaguar's sensational E-Type sports car occurred in October 1964 with the launch of the 4.2-litre version. Along with the bigger, torquier engine came a more user-friendly gearbox with synchromesh on first gear, and a superior Lockheed brake servo. Like its 3.8-litre forbear, the 4.2-litre E-Type was built in roadster and coupé forms, and in 1966 gained an additional 2+2 coupé variant on a longer wheelbase. In 1968 all three E-Type versions underwent major revision to comply with US safety and emissions legislation, emerging in 'Series 2' guise minus the original's distinctive headlight covers. In addition, enlarged side and rear lights were adopted while a thickened front bumper centre section bridged a larger radiator intake. Interior changes included a collapsible steering column and rocker switches in place of toggles, while cars built for the USA were equipped with twin Stromberg carburettors.

Delivered new in the USA, this left-hand drive Series 2 roadster was imported into the UK in 2002 and has covered zero miles since the engine was overhauled by specialists VES in Wales in 2012. Other works carried out include completely rebuilding the rear axle and fitting new shock absorbers, brake callipers, etc. Finished in red with cream leather interior, this beautiful E-Type roadster is offered with UK V5C registration document at no reserve.

303
Vedette du film 'The Pink Cadillac' avec Clint Eastwood
Cadillac Series 62 cabriolet 1959
Châssis n° 59F043341
Moteur n° 58J116042

'Aucune autre automobile ne symbolise mieux l'extravagance du style industriel de la fin des années 1950 que la Cadillac de 1959...' – *Standard Catalogue of Cadillac*, Ed. James T Lenzke.

Harley Earl, le directeur du style de General Motors, avait inauguré les ailerons sur les Cadillac de 1948 et ils allaient atteindre leur point culminant en 1959, avant de disparaître progressivement. Après un profond remaniement mécanique en 1957, Cadillac se contenta de légères retouches avant d'étonner le monde avec sa gamme 1959. En dehors de son style très controversé, tant aujourd'hui qu'à l'époque, cette lignée voyait l'apparition du V8 390 ci (6, 4 litres) de 325 ch. Probablement l'un des meilleurs moteurs de Cadillac, il fut complètement éclipsé par les carrosseries qu'il animait. Avec leurs vitres latérales sans montants, leurs immenses ailerons, leurs chromes débridés, leurs intérieurs assortis et leurs tableaux de bord 'jukebox', les Cadillac 1959 sont d'incomparables témoins d'une époque révolue et font partie des américaines les plus prisées d'après-guerre.

Le cabriolet Series 62 proposé était la vedette du film '*The Pink Cadillac*' avec Clint Eastwood, sa livrée blanche originale ayant été abandonnée pour les besoins du film. Restaurée en 1994, la voiture est décrite comme en bon état général mécanique avec une carrosserie et un intérieur très acceptables. La capote a été refaite en 2013. Un ensemble de memorabilia du film '*The Pink Cadillac*' est inclu dans la vente et la voiture est vendue avec ses papiers V5C du Royaume-Uni.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

'No single automotive design better characterises the industry's late 1950s flamboyance than the 1959 Cadillac...' – *Standard Catalogue of Cadillac*, Ed. James T Lenzke.

General Motors' chief stylist Harley Earl had introduced tail fins on the 1948 Cadillacs, and the device would reach its zenith in 1959 before fading away. After extensive mechanical changes for '57, Cadillac confined itself to facelifts before stunning the world with its '59 range. Quite apart from its outlandish styling, as controversial today as it was back then, this line-up marked the introduction of a new 390ci (6.4-litre) 325bhp V8 engine. One of Cadillac's best, the new power plant was almost completely overshadowed by the coachwork it propelled. With their pillar-less profile, huge tail fins, glitzy chrome, colour-matched interiors and 'jukebox' dashboards, the 1959 Cadillacs are peerless icons of a bygone age and among the most highly prized of all post-war American automobiles.

The Series 62 convertible offered here featured in the 1989 motion picture, '*The Pink Cadillac*' starring Clint Eastwood, having been repainted from its original white livery for the purpose. Restored in 1994, the car is described as in generally good condition mechanically with 'fair' bodywork and interior. The convertible hood was renewed in 2013. Assorted memorabilia from the film '*The Pink Cadillac*' is included in the sale and the car also comes with UK V5C registration document.

304
Volkswagen 'Coccinelle' 1200 berline 1965
Châssis n° 115560649
Moteur n° 9255456

La Volkswagen 'Coccinelle' , l'une des véritables grandes classiques du XXe siècle, dont les origines remontent à la 'voiture du peuple' de Hitler, est depuis devenue le plus grand best seller de tous les temps et une voiture culte. La Coccinelle fut continuellement mise à jour, depuis les débuts de sa production après la guerre en 1945, sa carrosserie se transformant lentement, ses trains roulants s'améliorant et son moteur s'agrandissant. Les évolutions furent d'abord lentes, la première modification importante arrivant en 1953 avec l'adoption d'un moteur de 1.192 cm3 sur la 1200. Les modèles d'exportation avaient des caractéristiques majorées, freins hydrauliques et vitesses synchronisées, mais jusqu'à une date aussi tardive que 1962, la berline conserva encore des freins à câble et une boîte non synchronisée. Une surface vitrée agrandie et des suspensions à rotules furent les modifications les plus importantes en 1965. Lorsque la production prit fin en Europe, en 1974, plus de 21.000.000 de Coccinelles de tous types avaient été construites.

Cette rare et originale Coccinelle type 11/117 a parcouru environ 25.000 km depuis sa restauration en Italie aux environs de 2000. Depuis 2009 dans une collection privée italienne, elle a été utilisée régulièrement et est décrite comme étant en excellent état général. Peinte dans sa couleur originale bleu Bahamas avec intérieur en vinyl beige, avec toit ouvrant, la voiture est vendue avec son Libretto, son Certificato di Proprieta et ses papiers ASI Oro.
€10,000 - 16,000

One of the 20th Century's truly great automobiles, the Volkswagen 'Beetle' lived down its origin as Hitler's 'people's car' to become an all-time best-seller and cult classic. The Beetle was continuously up-dated from the time post-war production commenced in 1945, acquiring subtly altered coachwork, improved running gear and larger engines. Development proceeded slowly to begin with, the first major change to the original design being made in 1953 when a larger, 1,192cc engine was introduced on the '1200' model. Export models were built to a higher specification, incorporating hydraulic brakes and synchromesh gears, but even as late as 1962 the standard saloon was being built with cable brakes and a non-synchromesh gearbox! Greater window area and revised, ball-jointed front suspension were among the most significant developments for 1965. By the time European production ceased in 1974, a staggering 21,000,000-plus Beetles of all types had been made.

This rare and original Type 11/117 Beetle has covered approximately 25,000 kilometres since restoration in Italy circa 2000. Forming part of an Italian private collection since 2009, it has been used regularly and is described as in generally excellent condition. Finished in its original colour scheme of Bahamas Blau with beige vinyl interior, the latter equipped with a sunroof, the car is offered with original Italian Libretto, Certificato di Proprieta and ASI Oro.

305
SAAB 96L berline 1976
Châssis n° 96762005688
Moteur n° 378328

Fondée à la fin des années 1930 pour construire des avions, Svenska Aeroplan AB (SAAB), diversifia ses activités dans la construction automobile à la fin de la seconde guerre avec la présentation de son premier modèle, la 92, en juin 1947. En ce qui concerne sa partie technique, la Saab 92 présentait de nombreuses similarités avec la DKW d'avant-guerre, avec sa traction avant entrainée par un moteur bicylindre deux temps monté transversalement. Sa carrosserie aérodynamique reflétait clairement l'expérience aéronautique de Saab, son étonnant Cd de seulement 0, 32 faisant de la 92 la voiture de série la plus aérodynamique du monde, tandis que d'autres éléments de son caractère novateur pouvaient être trouvés dans sa suspension indépendante par barres de torsion, sa direction à crémaillère et ses freins hydrauliques Lockheed. Le concept était si réussi que, développé au fil des générations, elle resta en production jusqu'à la fin des années 1970, sa dernière version, la 96, recevant un V4 Ford allemand de 1, 5 litre.

Cette Saab 96 L est restée en la possession de son second propriétaire (une dame) à Turnhout en Belgique de 1980 à 2011, avant de passer aux mains du vendeur. Elle n'a parcouru que 10 000 km au cours des dernières 12 années. Restaurée en 2011/2012, la voiture est décrite comme en très bon état général et est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges, son contrôle technique et divers anciens papiers d'immatriculation.
€8,000 - 12,000
Sans Réserve

Founded in the late 1930s to manufacture aircraft, Svenska Aeroplan AB (SAAB) diversified into automobile manufacture at the end of WW2, announcing its first car, the '92', in June 1947. As far as its mechanical underpinnings were concerned, the SAAB 92 bore a distinct resemblance to the pre-war DKW, being a front-wheel-drive design powered by a transversely mounted twin-cylinder two-stroke engine. Its streamlined body though, clearly showed SAAB's aeronautical background, the 92's astounding Cd of only 0.32 making it the world's most aerodynamically efficient production car, while further evidence of advanced thinking could be found in the all-independent torsion bar suspension, rack-and-pinion steering and Lockheed hydraulic brakes. So successful was the design that, progressively developed, it lasted in production until the end of the 1970s, latterly as the '96' with Ford-Germany 1.5-litre V4 engine.

This SAAB 96L remained with its second (lady) owner in Turnhout, Belgium from 1980 to 2011 when it passed to the current vendor. Only some 10,000 kilometres have been covered over the last 12 years. Restored during 2011/2012, the car is described as in generally very good condition and offered with Belgian registration papers, technical inspection, and some older registration documents.

306
FIAT 124 coupé 1976
Châssis n° 124CC 0279574

Dévoilé en 1976, le joli coupé quatre places construit sur la plateforme mécanique de la berline 124 va s'avérer un joli succès commercial pour FIAT avec plus de 270 000 exemplaires vendus avant la fin de la production en 1975. Lancé avec deux phares et un moteur 1, 4 litre double arbre, le modèle passa à 1, 6 litre et quatre phares en 1969. De nouveaux moteurs 1, 6 litre et 1, 8 litre furent dévoilés en 1972, les exemplaires équipés de ce dernier pouvant atteindre les 180 km/h. Des freins à disque aux quatre roues faisaient parties des équipements de série dès le début et, en dehors de quelques modèles réservés au marché intérieur, tous étaient équipés d'une transmission à cinq rapports.

Ce modèle 1, 6 litre, l'un des derniers coupés 124 construits par Fiat, a connu seulement deux propriétaires en l'espace de presque 40 années. La voiture est globalement restée dans son état d'origine et il est rare d'en trouver une intacte en si bon état. Orange avec intérieur noir, ce coupé FIAT 124 classique est vendu avec son manuel original, son certificat de conformité, son contrôle technique et ses papiers d'immatriculation belges. Le compteur affiche un total de 73 700 km.
€8,000 - 12,000
Sans Réserve

First introduced in 1967 and based on the 124 saloon's floor pan and running gear, the attractively-styled four-seater Coupé would prove an outstanding success for FIAT with over 270,000 being sold before production ended in 1975. Launched in two-headlamp form with a 1.4-litre twin-cam engine, the model was enlarged to 1.6 litres in 1969, gaining a four-lamp front end at the same time. New 1.6- and 1.8-litre power units were introduced in 1972, examples equipped with the latter being capable of nudging 180km/h. Four-wheel disc brakes were part of the package from the outset and all but a few home-market cars came with five-speed gearboxes.

A 1.6-litre model and one of the last FIAT 124 Coupés built, this example is currently in the hands of only its second owner in nearly 40 years. The car remains highly original and it is rare to find one of these in such good, unmolested condition. Finished in orange with black interior, this classic FIAT 124 Coupé is offered with its original handbook, certificate of conformity, technical control and Belgian registration papers. A total of 73,700 kilometres is currently displayed on the odometer.

307
Citröen ID19 D Spécial berline 1971
Châssis n° 00FC6270
Moteur n° DV3-0651005855

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, 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 actuels de la marque. A partir de 1956, fut proposée une version simplifiée, l'ID19, dépourvue de la plupart des assistances à haute pression, mais celles-ci allaient être réintroduites au fil des années au fur et à mesure de l'amélioration des spécifications standard de l'ID. Le moteur culbuté à longue course DS/ID de 1911 cm3 fit place en 1966 à un groupe de 1.985 cm3 à course courte également proposé en versions 2185 et 2347 cm3, tandis que d'autres développements tels que les phares pivotants, l'injection d'essence et la boîte à cinq rapports étaient introduits.

Livrée neuve en Belgique et équipée du moteur 1985 cm3 et d'une boîte manuelle, cette ID19 en état d'origine n'a eu que deux propriétaires, le dernier depuis 1990. Décrite comme étant en bon état général, la voiture est offerte avec le certificat de conformité Citroën et les papiers d'immatriculation belges.
€9,000 - 12,000
Sans Réserve

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary Traction Avant, Citroën stunned the world in 1955 with the launch of the strikingly styled DS. Beneath the newcomer's aerodynamically efficient, 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, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in improved, computer-controlled form in present-day models. From 1956 a simplified ID19 version became available lacking the power-assists, though these were restored as the ID's specification improved over the years. The original DS/ID 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 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.

Supplied new to Belgium and equipped with the 1,985cc engine and manual transmission, this original and un-restored ID19 has had only two owners, the last since 1990. Described as in generally good condition, the car is offered with Citroën certificate of conformity and Belgian registration papers.

308
Triumph TR3A 1959
Châssis n° TS45400LO
Moteur n° TS46221E

Conçue pour se mesurer à des rivales comme les MG et les Jaguar, la Triumph TR2 fut présentée sous forme de prototype au Salon de Genève 1953. Construite simplement, facile à entretenir et offrant une vitesse de plus de 160 km/h pour un prix intéressant, la TR2 connut un énorme succès aussi bien en Angleterre qu'à l'étranger et, comme on pouvait s'y attendre, celle qui lui succéda fut plus une évolution qu'une révolution. Dévoilée en octobre 1955, la TR3 était en fait peu différente de la TR2. Des modifications au moteur dérivé du Standard Vanguard de 2 litres avaient porté la puissance de 90 à 95 ch mais la plus évidente des différences consistait en l'adoption d'une grille de calandre en coupe-frites. Grâce à une nouvelle culasse, le moteur passait à 100 ch à la mi-1956. Puis en août, des freins à disque Girling à l'avant et un essieu arrière Vanguard Phase III plus robuste étaient montés en série. Extérieurement modifiée, mais mécaniquement identique, la TR3A fut dévoilée au cours de l'année 1957. Le nouvel avant présentait une grille sur toute la largeur qui englobait les clignotants et les feux de position et, pour la première fois on trouvait des poignées à serrure aux portes et au coffre ainsi qu'un intérieur amélioré.

Cette TR3A à conduite à gauche avait déjà été restaurée lorsqu'elle fut importée des Pays-Bas en Belgique en 2013. Rouge avec intérieur noir, la voiture est décrite comme en bon état général, marchant bien et est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges, son contrôle technique et ses papiers d'exportation.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Intended to compete with rivals from MG and Jaguar, the Triumph TR2 was first displayed in prototype form at the 1953 Geneva Motor Show. Simply constructed, practical to own and offering 100mph-plus performance at a bargain price, the TR2 was an enormous success both at home and abroad so it was only to be expected that its successor would represent evolution rather than revolution. Introduced in October 1955, the TR3 was indeed little different from the TR2. Changes to the Standard Vanguard-derived 2.0-litre engine boosted power from 90 to 95bhp but the most obvious difference was the adoption of an 'egg box' radiator grille. The engine developed 100bhp courtesy of a new cylinder head by mid-1956; then in August, Girling front disc brakes and the stronger Phase III Vanguard rear axle were standardised. Cosmetically revised but mechanically indistinguishable, the TR3A was phased in during 1957. New front-end styling featured a full-width grille incorporating sidelights/indicators, and for the first time there were locking door and boot handles plus an improved interior.

This left-hand drive TR3A was already restored when it was imported into Belgium from the Netherlands in 2013. Finished in red with black interior, the car is described as in generally good condition, running smoothly, and is offered with Belgian registration papers, technical control and Netherlands export documents.

309
BMW Isetta 300 voiturette 1958
Châssis n° 608128

L'un des modèles les plus réussis de la glorieuse époque des voitures à moteur de scooter, l'Isetta de BMW était construite sous licence de son concepteur italien, Iso. Bien qu'à première vue elle ait l'air d'une trois roues, l'Isetta allemande disposait d'une paire de roues jumelées à l'arrière et était propulsée par un moteur à quatre temps monocylindre de 247 cm3, à la place du bruyant deux temps d'origine. La carrosserie des premiers modèles arborait une porte unique à l'avant, articulée sur le côté, un toit de toile souple repliable et le tableau de bord et le volant étaient solidaires de la porte pour faciliter l'accès à bord. L'accessoire le plus populaire de la petite Isetta à deux places, en raison bien sûr du peu de place disponible à l'intérieur, était un petit porte-bagages extérieur qui se montait à l'arrière. Plus tard (à partir de 1957) les modèles furent dotés de glaces latérales coulissantes pour améliorer la ventilation. Ces modèles améliorés étaient dotés d'un 297 cm3 et la 'grosse' Isetta 300 était créditée d'un bon 105 km/h.

Cette Isetta construite par BMW a été vendue neuve en Belgique par Dumont de Poperinge et possède encore son autocollant 'Expo 58' (la première foire internationale de l'après-guerre s'était tenue à Bruxelles cette année-là). Parfaitement authentique et jamais restaurée, la voiture est décrite comme en bon état général et est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges.
€17,000 - 23,000

One of the more successful designs of the cabin scooter's heyday was the BMW Isetta, manufactured under license from its Italian originator Iso. Although at first glance a three-wheeler, the German-built Isetta used a pair of closely spaced wheels at the rear and was powered by a single-cylinder four-stroke engine of 247cc, replacing the original's noisy two-stroke motor. The coachwork of early examples featured a side-hinged single door at the front, roll-top sunroof and fixed side windows, while the steering wheel and dashboard were attached to the door to facilitate entry. The two-seater Isetta's most popular accessory, understandably so given the limited interior space, was a small luggage rack mounted at the rear. Later (1957-onwards) models incorporated sliding side windows for better ventilation. These improved models displaced 297cc and the 'big' Isetta 300 was reckoned capable of 105km/h (65mph).

This BMW-built Isetta was supplied new in Belgium via Dumont of Poperinge and still has an 'Expo 58' sticker attached (the first post-war World's Fair was held in Brussels that year). Highly original and un-restored, the car is described as in generally good condition and offered with Belgian registration papers.

310
Peugeot 504 V6 cabriolet 1975
Carrosserie Pininfarina
Châssis n° 222 0929

Respectant la tradition Peugeot d'offrir une élégante version dessinée par un carrossier de son modèle phare, les coupé et cabriolet 504 furent dévoilés en 1969. Habillés par le carrossier italien Pininfarina, ils reprenaient la plate-forme de la berline 504 et son moteur quatre cylindres à soupapes en tête ainsi que son châssis à suspensions indépendantes. En 1974 apparaissaient les versions haut de gamme à moteur V6, premières Peugeot à bénéficier de ce moteur 2, 7 litres développé conjointement avec Renault et Volvo.

Entre 1984 et 2006 ce cabriolet Peugeot 504 V6 n'a connu que deux propriétaires, le second étant un concessionnaire Peugeot français. En 2006, la voiture fut vendue à son dernier propriétaire en Belgique et reçut une restauration complète en 2011, incluant un nouvel intérieur réalisé par Iriks à Breda, aux Pays-Bas, spécialiste de ce modèle. Un reportage photographique complet de la restauration figure au dossier accompagné des factures. Les autres documents fournis comprennent les papiers d'immatriculation belge, le contrôle technique, le certificat de conformité et toutes les factures d'entretien. Ce séduisant cocktail de technique française et de style italien, très chic, propose quatre vraies places pour le tourisme au grand air et devrait attirer de plus en plus d'amateurs.
€25,000 - 35,000

Very much in the Peugeot tradition of offering stylish coachbuilt versions of its mainstream models, the 504 Coupé and Cabriolet first appeared in 1969. Styled by the Italian coachbuilder Pininfarina, they were based on the successful 504 saloon and used the latter's four-cylinder overhead-valve engines and independently suspended running gear. In 1974 top-of-the-range V6-powered versions arrived, being the first Peugeot models to use the overhead-camshaft 2.7-litre engine developed jointly with Renault and Volvo.

Between 1984 and 2006 this Peugeot 504 V6 Cabriolet had only two owners, the second of which was a Peugeot dealership in France. In 2006 the car was sold to the last owner in Belgium and in 2011 was treated to a full 'body off' restoration, including a new interior, which was carried out by Iriks in Breda, Netherlands, specialists in this particular model. A full photographic record of the restoration is on file together with the associated invoices. Other documentation includes Belgian registration papers, technical control, Certificate of Conformity and all service bills. Très chic, this exciting blend of French engineering and Italian style offers genuine four-seat open-top motoring and can only become increasingly prized by collectors.

311
Jaguar Type E Série 2 coupé 2+2 1970
Châssis n° P1R43538BW

En 1966 la gamme Type E était élargie avec une version 2+2 sur un empattement allongé de 23 cm. Destiné à élargir la clientèle de la Type E au-delà du traditionnel marché des sportives, la nouvelle 2+2 à vocation familiale voyait sa visibilité améliorée grâce à une surface vitrée agrandie, avait une plus grande hauteur sous pavillon, un chauffage et une ventilation en progrès, plus de place pour les bagages et une transmission automatique Borg-Warner était proposée en option.

Livré neuf aux États-Unis, ce coupé Type E 2+2 a été importé en Hollande en 1990 où son propriétaire, M. Sikkema, s'est lancé dans une restauration de grande qualité, sans regarder à la dépense, n'ayant recours qu'à des pièces d'origine et qui s'acheva en 1996. Les travaux réalisés comprennent une mise à nu avant peinture (dans sa couleur originale), une réfection du moteur, une révision mécanique générale, un nouvel intérieur, etc. Des améliorations judicieuses ont été apportées, la direction assistée, l'air conditionné, des vitres teintées, des roues fils chromées et une ligne d'échappement en inox. Depuis 1996, la Type E a été conduite par son propriétaire pendant les mois d'été à toutes sortes de manifestations, avant d'être importée en Belgique en 2012 où elle a été immatriculée. La voiture a parcouru environ 12.000 km depuis sa restauration et se présente en très bon état général. Les documents fournis comprennent les rapports de restauration mentionnés plus haut, le manuel d'origine, un rapport d'état (1996), ses papiers d'immatriculation belge et un contrôle technique.
€30,000 - 40,000

In 1966 the E-Type range was expanded by the addition of a 2+2 coupé variant on a 9" longer wheelbase. Intended to extend the E-Type's appeal beyond the traditional sports car-buying market, the new 'family orientated' 2+2 came with improved visibility thanks to an increased glass area, more headroom, improved heating and ventilation, additional luggage space and optional Borg-Warner automatic transmission.

Delivered new to the USA, this automatic transmission E-Type 2+2 coupé was imported in 1990 into the Netherlands where its owner, a Mr Sikkema, commissioned a high quality restoration using original parts and with no expense spared, which was completed in 1996. Works carried out included a bare metal re-spray (in original colour), engine rebuild, full mechanical overhaul, new interior, etc. Sensible upgrades include power-assisted steering, air conditioning, tinted windows, chromed wire wheels and a stainless steel exhaust system. From 1996 onwards the E-Type was driven by its owner in summer months to all kinds of motoring events and in 2012 was imported into Belgium and registered there. Approximately 12,000 kilometres have been covered since the rebuild and the car is described as in generally very good condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned restoration records, the original service/maintenance book, condition report (1996), Belgian registration papers and technical control.

312
Mercedes-Benz 250SL cabriolet avec hardtop 1968
Châssis n° 11304312005147
Moteur n° 12998212002700

Produite à partir de 1966, la 250 SL utilisait la même coque que la 230 SL, qui était à l'origine de cette magnifique lignée de sportives très réussies, et qu'elle remplaçait. Quelques améliorations avaient été apportées à l'intérieur, mais la grosse différence résidait dans le six cylindres 2, 5 litres – le même que sur la 250 SE – et les freins à disque à la place des tambours à l'arrière. La vitesse maximale restait identique à environ 190 km/h, mais son moteur de plus forte cylindrée améliorait sensiblement la souplesse et la réactivité. La 250 SL ne fut construite que pendant une année pleine, avant d'être remplacée par la 280 SL et de ce fait est l'une des plus rares de la famille. Surnommés 'Pagode', en raison de la forme particulière de leur pavillon, ces modèles SL font partie des sportives de tourisme les plus appréciées de leur époque et sont aujourd'hui très recherchées.

Beige avec intérieur noir, cette 250 SL 'Pagode' à transmission automatique affiche un kilométrage de 65 553 km au compteur et est décrite par le vendeur comme étant en bon état général, ayant récemment vu sa pompe a injection changée. La voiture est vendue avec des papiers d'immatriculation belges et un contrôle technique.
€30,000 - 40,000

First produced late in 1966, the 250SL used the same bodyshell as the 230SL that had founded this spectacularly successful sports car dynasty, and which it replaced. Minor improvements were made to the interior but the major differences were the new 2.5-litre six-cylinder engine - as fitted to the 250SE - and disc brakes instead of drums at the rear. The new car's top speed of around 120mph remained the same but the larger engine significantly improved flexibility and responsiveness. The 250SL was built for just one full production year before being superseded by the 280SL and is thus one of the rarest of the family. Christened 'Pagoda Top' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their era and are highly sought after today.

Finished in beige with black interior, this automatic transmission 250SL 'Pagoda' currently displays a total of 65,553 kilometres on the odometer and is described by the vendor as in generally good condition, benefiting from a new (exchange) fuel injection pump. The car is offered with Belgian registration papers and technical inspection.

313
No Lot

314
Chevrolet Corvette cabriolet 1962
Châssis n° 20867S 109824
Moteur n° V11150B 155409523

Dans sa deuxième version (à partir de 1956), la Chevrolet Corvette évolua lentement, se voyant dotée d'un avant à double phare en 1958 et d'un arrière redessiné style 'canard', alors que pour le millésime 1961 elle recevait quatre feux arrière et un coffre plus grand. La 'Vette' était améliorée et restylée chaque année, de nombreux équipements optionnels étant petit à petit montés en série. En 1962, une Corvette de série était livrée avec une pendule électrique, un compte-tours, un chauffage/dégivrage, des ceintures de sécurité, un lave-glace et un rétroviseur extérieur. On notait peu de changements structurels ou mécaniques mais on notait néanmoins un arceau de sécurité arrière et un radiateur en aluminium. La grande nouveauté de 1962 était l'apparition d'un V8 327 ci (5, 4 litres) sur la Corvette. Les puissances s'échelonnaient de 250 ch avec carburateurs à 360 ch avec l'injection. Équipée de ce dernier (RPO 582), la Corvette atteignait 225 km/h.

Datant de la dernière année de production avant la refonte totale sur la Sting Ray, cette Corvette dans sa livrée rouge avec intérieur assorti est équipée de la boîte manuelle à quatre rapports offerte en option. Récemment importée des États-Unis, la voiture est décrite comme étant en bon état général et est vendue avec un certificat de propriété de l'état de Floride et un formulaire belge 705.
€40,000 - 60,000

The Chevrolet Corvette in its second (1956-onwards) incarnation evolved slowly, gaining a four-headlight front end for '58 and a restyled 'duck tail' rear, while changes for '61 included a quartet of taillights and an enlarged trunk. The 'Vette was face-lifted and improved annually with more and more options becoming part of the car's standard inventory in the process; in 1962 a stock Corvette came complete with electric clock, rev counter, heater/de-froster, seat belts, windshield washer and outside rear-view mirror. Major chassis engineering changes were few but included a new rear anti-roll bar and aluminium radiator. The big news for '62 was the introduction of a 327ci (5.4-litre) V8 engine as the Corvette power plant. Maximum outputs ranged from 250bhp on carburettors to 360bhp on fuel injection. Equipped with the latter (RPO 582) unit, the Corvette was a 225km/h car.

Dating from the final year of production prior to the launch of the extensively revised Sting Ray version, this Corvette has the desirable four-speed manual transmission option and is finished in red with matching interior. Recently imported from the USA, the car is described as in generally good condition and offered with State of Florida Certificate of Title and Belgian Form 705.

315
Chevrolet Corvette Sting Ray cabriolet avec hardtop 1963
Châssis n° 30867S120573

Dire que l'arrivée de la Sting Ray en 1963 fit l'effet d'une bombe serait minimiser l'impact considérable qu'elle eut sur le marché américain des sportives. Supervisée par le directeur de l'Art & Colour Studio Bill Mitchell, la nouvelle Corvette affichait un style radical qu'avait inauguré la voiture de compétition de Mitchell dessinée par Larry Shinoda et pour la première fois la gammeproposait un coupé Grand Tourisme. Sous la carrosserie, ont trouvait un châssis échelle entièrement nouveau avec suspension arrière indépendante, élaborée par le directeur technique de Chevrolet Zora Arkus Duntov, qui permettait d'abaisser le centre de gravité de façon significative, améliorant à la fois la tenue de route et le confort. Les autres nouveautés sur la Corvette de 1963 comprenaient la sellerie cuir, l'air conditionné et les roues à écrou central. Un peu plus de 21 000 Sting Ray furent construites en 1963, la répartition entre coupé et cabriolet étant groso modo de 50/50.

Équipée du V8 small block 327 ci (5, 4 litres) Chevrolet et dotée de la séduisante boîte à quatre rapports optionnelle, cette Sting Ray du premier millésime fut immatriculée pour la dernière fois aux États-Unis (en Californie) en 2009, avant d'être importée en Italie en 2011. La voiture,dans sa livrée blanche avec intérieur marron, est vendue complète avec son rarissime hardtop d'usine. Les papiers fournis comprennent les papiers d'immatriculation italienne, le formulaire belge 705 et la copie du titre de propriété californien.
€55,000 - 75,000

To say that the Sting Ray's arrival for 1963 caused a sensation would be grossly under stating its impact on the North American sports car market. Supervised by Art &Colour Studio chief Bill Mitchell, the new Corvette featured radical styling pioneered on Mitchell's successful Stingray sports-racer by designer Larry Shinoda, and for the first time there was a Gran Turismo coupé in the range. Beneath the skin was an all-new ladder-frame chassis with independent rear suspension, the work of Chevrolet Chief Engineer Zora Arkus Duntov, the adoption of which enabled the centre of gravity to be significantly lowered, improving both road holding and ride. Other notable firsts for the '63 Corvette included optional leather upholstery, air conditioning and knock-off wheels. A little over 21,000 Sting Rays were made in 1963, the production split being roughly 50/50 coupé/convertible.

Powered by Chevrolet's 327ci (5.4-litre) small block V8 engine and equipped with the desirable four-speed manual transmission, this first-year Sting Ray was last titled in the USA (in California) in 2009 before going to Italy in 2011. The car comes complete with the rare factory hardtop and is finished in white with brown interior. Accompanying documentation consists of Italian registration papers, Belgian Form 705 and (copy) State of California Certificate of Title.

316
MGA Twin Cam roadster 1959
Châssis n° YD3/2312
Moteur n° 16GB-DA-1487

Aussi populaire qu'elle ait été, la MGA avait fort à faire face aux Triumph TR3 et Austin-Healey 100/6 avec leur gros moteur. Tirer plus de puissance du 1 588 cm3 de la série B devenait de plus en plus difficile, aussi se tourna-t-on vers une version à double arbre à cames en tête. Dévoilé en 1958, le nouveau moteur développant un total de 108 ch à 6 700 tr/min ne déçut pas. Considérablement plus rapide que la MGA, la Twin Cam pouvait facilement dépasser les 175 km/h. Pour encaisser ce surcroît de performances, des freins à disque Dunlop était montés aux quatre roues à serrage central Dunlop. Un prix trop élevé freina les ventes et le modèle fut abandonné au bout de deux ans. La production totale fut de 2 111 voitures (dont 1 801 roadsters) et aujourd'hui, la Twin Cam est l'une des MG d'après-guerre les plus recherchées.

Importée en Belgique en 2013, cet authentique roadster Twin Cam à conduite à gauche a été expédié de l'usine vers les États-Unis le 29 juin 1959 à titre individuel. À l'origine, la voiture était noire avec l'intérieur rouge et une capote grise. Après une restauration déjà ancienne, il resta longtemps aux États-Unis avant d'être exporté au Portugal en 2008. Aujourd'hui rouge avec intérieur noir et une capote assortie, la voiture est décrite comme en bon état général et est vendue avec certificat BMIHT, un ancien titre américain, des papiers d'immatriculation portugais et un formulaire belge 705. Une boîte à rapports courts et un radiateur d'huile font partie des entorses à l'authenticité signalées.
€40,000 - 60,000

Popular though it was, the MGA faced stiff competition from the larger-engined Triumph TR3 and Austin-Healey 100/6. Coaxing more power from the 1,588cc B-Series engine was becoming increasingly difficult, so development concentrated on a twin-overhead-camshaft cylinder head. Introduced in 1958, the new engine did not disappoint, producing an impressive 108bhp at 6,700rpm. Considerably faster than the original MGA, the Twin Cam could comfortably exceed 175km/h. To cope with the increased performance, Dunlop disc brakes were fitted all round and Dunlop centre-lock wheels adopted. A high price discouraged sales however and the model was dropped after two years. Production totalled 2,111 cars (1,801 of them roadsters) and today the Twin Cam is one of the most sought-after of post-war MGs.

Imported into Belgium in 2013, this original left-hand drive Twin Cam roadster was despatched from the factory on 29th June 1959 as a Personal Export Delivery to the USA. The car was originally finished in black with red interior and grey hood. An older restoration, it enjoyed long-term ownership in the USA before being exported to Portugal in 2008. Now finished in red with black interior and matching hood, the car is described as in generally good condition and offered with BMIHT certificate, old US title, Portuguese registration papers and Belgian Form 705. A close-ratio gearbox and an oil cooler are notified deviations from factory specification.

317
Porsche 356 B T5 1600 coupé 1961
Carrosserie Reutter
Châssis n° 115350
Moteur n° 616/36M 753089

Considérée comme l'une des plus grandes sportives de tous les temps, la Porsche 356 avait été conçue par Ferry Porsche et prenait pour base la Volkswagen conçue par son père. Constamment améliorée, elle vit la capacité de son moteur passer à 1, 3 litre, puis 1, 5 litre, le pare-brise d'origine en deux parties fut remplacé par un élément d'une seule pièce et une boîte synchronisée fut adoptée. La 356 A, redessinée, arriva en 1955, caractérisée par son pare-brise bombé et ses roues descendues de 16 à 15 pouces. De nombreuses différences stylistiques distinguaient la 356 B de 1959 de sa devancière immédiate, tandis que son moteur - un 1600 cm3 désormais monté en série – était proposé en trois versions, le plus puissant – en dehors des versions Carrera quatre arbres - étant la version 90 ch de la Super 90.

Cette 356 B 1600 coupé à conduite à gauche a été équipée d'un moteur de Porsche 912 de 90 ch datant de 1966, le dernier et le meilleur des quatre cylindres à soupapes en tête. Restauré il y a déjà longtemps, elle est décrite comme étant en très bon état général et tourne bien. La voiture a subi sa dernière révision en 2011 quand les carburateurs ont été refaits et les freins, le maître-cylindre et le pot d'échappement rénovés, ainsi que le démarreur et l'électricité révisés (voir factures pour plus de 4,600 € dans le dossier). Rouge avec un bel intérieur assorti, cette Porsche 356 B intelligemment optimisée est vendue avec un certificat d'authenticité Porsche et des papiers d'immatriculation belges.
€40,000 - 60,000

One of the all-time great sports cars, the 356 was designed by Ferry Porsche and based on the Volkswagen designed by his father. Constant development saw the engine grow to 1.3 and then 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the 356A, the newcomer being readily distinguished by its rounded windscreen and 15" - down from 16" - wheels. Numerous styling revisions differentiated the 356B of 1959 from its immediate predecessor while the engine - now standardised at 1,600cc - was available in three different stages of tune, the most powerful - apart from the four-cam Carrera - being the 90bhp unit of the Super 90.

This left-hand drive 356B 1600 Coupé has been fitted with a Porsche 912 90bhp engine dating from 1966, the last and best of the four-cylinder overhead-valve motors. An older restoration, it is described as in generally very good condition and is said to run well. The car was last serviced in 2011 when the carburettors were rebuilt; the brakes, master cylinder and exhaust box renewed; and the starter motor and electrics overhauled (see invoice for more than €4,600 on file). Finished in red with beautiful matching interior, this sensibly upgraded Porsche 356B is offered with Porsche Certificate of Authenticity and Belgian registration papers.

318
Mercedes-Benz 220 SE b cabriolet 1965
Châssis n° 11102110076385
Moteur n° 12798410011660

Ce magnifique cabriolet 220 SE a commencé sa vie sous forme de coupé, avant d'être converti en version cabriolet à l'usine Mercedes-Benz en 1970, à la demande de son premier propriétaire, Von Aschenbach & Voss of Krefeld, une société spécialisée dans la vente d'acier et d'aluminium. L'entretien a été fait tous les 3 000 km par Gebr. Gossens GmbH à Krefeld jusqu'à 85.000 kilomètres (le compteur affichant actuellement 104.478 km). En 1975, la Mercedes fut vendue à son second propriétaire dans le sud de la France où elle est restée jusqu'en 2000, échappant ainsi aux intempéries et a été conservée en bon état général. En 2007, après sept années passées aux Pays-Bas, la voiture revint en France mais n'y fut pas immatriculée.

Sa peinture bleu foncé est toujours belle, de même que ses chromes, tandis que sa capote noire est comme neuve et manœuvre facilement. Habillé de cuir crème, l'intérieur montre quelques traces d'usure, mais garde un aspect convenable. Les inserts en bois de rose veiné sont également en bon état. La voiture est vendue avec un historique complet de son entretien, tous ses manuels d'instruction d'origine, ses papiers d'immatriculation hollandais et le formulaire belge 705.
€50,000 - 70,000

This beautiful 220SE cabriolet started life as a fixed-head coupé before being converted to cabriolet configuration by the Mercedes-Benz factory in 1970 at the behest of the first owner, Von Aschenbach & Voss of Krefeld, a company specialising in the supply of steel and aluminium. Servicing was carried out every 3,000 kilometres by Gebr Gossens GmbH in Krefeld up to 85,000 kilometres (the current odometer reading is 104,478 kilometres). In 1975 the Mercedes was sold to its second owner in the South of France. It remained there until 2000, thus escaping the ravages of bad weather, and has been preserved in generally good condition. In 2007, after seven years in the Netherlands, the car returned to France but was not registered there.

The dark blue paintwork is in beautiful condition, as is the brightwork, while the black mohair hood is like new and easily folds away. Trimmed in cream leather, the interior shows some wear but generally is in serviceable condition. The striped rosewood accents are likewise in very good order. The car is offered with full service history, all of its original instruction books, Netherlands registration papers and Belgian Form 705.

319
Jaguar Mk2 3.8-Litre berline 1961
Châssis n° 216142
Moteur n° LB1818-9

La Mk2, l'une des voitures les plus facilement identifiables des années 1960, en partie grâce à ses nombreuses apparitions dans des films et à la télévision, la berline-phare de Jaguar, devint la référence de sa catégorie pendant toute sa carrière et reste encore aujourd'hui très appréciée des passionnés. Avec l'arrivée de la Mk2, la version 3, 8 litres du six cylindres de la XK était proposée pour la première fois sur une berline moyenne de la marque, qui, en haut de gamme, en 3,8 litres avec boîte manuelle et overdrive était capable d'un vrai 200 km/h et pouvait atteindre les 100 à l'heure en 9 secondes, un temps extraordinaire pour une berline de cette taille, encore aujourd'hui. Bien qu'il y ait une petite baisse de performance avec la boîte automatique Borg-Warner proposée en option la 3.8 Litre dans cette version plus facile à utiliser était un choix très populaire sur le marché nord américain.

Cet exemplaire à numéros concordants de la toujours populaire berline Mk2 de Jaguar dans sa version ultime a été importée aux Pays-Bas en 2001, avant d'être emmené par son dernier propriétaire sous le soleil du Portugal. Restaurée il y a longtemps, bien préservée et bien entretenue, la Jaguar est restée en bon état général, arborant une carrosserie saine et sans corrosion et un nouvel intérieur. La voiture est vendue avec des papiers d'immatriculation hollandais et un formulaire belge 705.
€24,000 - 30,000

One of the most readily recognised cars of the 1960s, thanks in part to countless appearances in films and on television, Jaguar's seminal Mk2 saloon set the standard for the class throughout its entire production life and today remains highly prized by enthusiasts. With the advent of the Mk2, the 3.8-litre version of Jaguar's XK six became available for the first time in the company's medium-sized saloon, which in top-of-the-range, 3.8-litre, manual/overdrive configuration was a genuine 200km/h car capable of reaching 100km/h in around 9.0 seconds, outstanding figures for a saloon of its size even by today's standards. Although there was a slight performance penalty with the optional Borg-Warner automatic transmission installed, the '3.8' in this more user-friendly form was an increasingly popular choice, particularly in the North American market.

This matching-numbers example of Jaguar's perennially popular Mk2 sports saloon in its ultimate form was imported into the Netherlands in 2001 before being taken by the last owner to sunny Portugal. An older restoration that has been well maintained and serviced, the Jaguar remains in generally good condition, boasting a healthy rust-free body and a new interior. The car is offered with Netherlands registration papers and Belgian Form 705.

320

Mercedes-Benz 190SL cabriolet 1958

Châssis n° 1210408501091
Moteur n° 1219218501124

À côté de sa très onéreuse sportive 300 SL, issue de la compétition, Mercedes-Benz proposait une sportive moins spectaculaire mais non moins raffinée, la 190 SL. Présentée en 1954 et construite sur la plate forme à suspension indépendante aux quatre roues de la berline 180, la 190 SL entra en production en janvier 1955. 'Peu de nouvelles sportives auront été attendues aussi longtemps et avec autant d'impatience que la SL à prix modéré de Mercedes-Benz', écrivait Road & Track. Monté comme un sous-ensemble détachable avec la suspension avant, la direction et la boîte manuelle à quatre rapport, la moteur était un quatre cylindres à arbre à cames en tête – une première pour une Mercedes-Benz - de 1 897 cm3. Le modèle connut un gros succès aux États-Unis où une majorité des quelque 26 000 unités produites trouvèrent preneur entre 1955 et 1963.

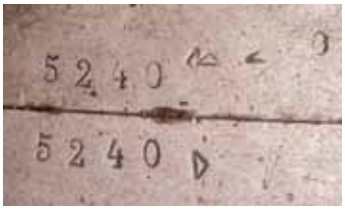
Cette 190 SL fut immatriculée pour la première fois aux Pays-Bas en 1970 et a, depuis, connu seulement deux propriétaires dans ce pays. Complètement restaurée en 1988, la voiture est décrite comme en très bon état général, affichant un total de 13 300 km au compteur. Les papiers comprennent deux évaluations par des experts, des papiers d'immatriculation hollandais et son formulaire belge 705.
€65,000 - 85,000

Alongside its hyper-expensive race-bred sports car - the 300SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190SL. Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190SL eventually entered production in January 1955. 'Very few new sportscars have been so eagerly awaited or so long in coming as the moderately priced SL version of the Mercedes-Benz,' observed Road & Track. Mounted on a detachable sub-frame along with the front suspension, steering and four-speed manual gearbox, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz. The model was a big hit in the USA where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

This 190SL was first registered in the Netherlands in 1970 and since then has enjoyed two long-term owners in that country. Fully restored in 1988, the car is described as in generally very good condition, currently displaying a total of 13,300 kilometres on the odometer. Accompanying documentation consist of expert valuations (x2), Netherlands registration papers and Belgian Form 705.

321
Delage DI 14HP cabriolet 1926
Carrosserie Brigden & Co

Châssis n° DI 18266
Moteur n° 5240



D'abord immatriculée YP 7589, cette Delage DI a été livrée en août 1926, probablement à un Français vivant au Royaume-Uni. La carrosserie originale, bien construite, est l'œuvre des établissements Brigden & Co de Brighton et comporte quelques caractéristiques particulières. Une lettre dans le dossier historique de la voiture rapporte un échange avec un ancien garnisseur de chez Brigden qui se souvenait de la voiture en raison de son double pare-brise ouvrant en forme de bouche. D'autres informations contenues dans le dossier attestent que YP 7589 faisait partie de la collection Klein et qu'elle a passé une vingtaine d'années exposée dans un musée aux États-Unis, avant d'être ré-importée au Royaume-Uni dans les années 1970, son moteur ayant été refait vers 1997 avec environ 71.000 miles au compteur. À partir d'octobre 1978, elle appartint à un certain Francis Annett de Sutton, dans le Surrey, fut enregistrée par le Delage Club et le VSCC et fit la couverture du magazine *Thoroughbred & Classic Cars* en 1980.

rst registered as 'YP 7589', this Delage DI was supplied new in August 1926, it is believed to a Frenchman living in the UK. The well-constructed original coachwork is by the Brighton-based firm of Brigden & Co and incorporates some unique features. A letter in the car's history file records a conversation with an elderly gentleman who was a trimmer at Brigden's and remembered the car on account of its mouth-like, double-opening windscreen. Other information on file records that that 'YP 7589' spent some 20 years on museum display as part of the Klein Collection in the USA until it was re-imported to the UK in the 1970s, the engine being rebuilt circa 1977 at around 71,000 miles. Owned by one Francis Annett of Sutton, Surrey from October 1978, the car became known to the Delage club and to the VSCC, and in 1980 featured on the front cover of *Thoroughbred & Classic Cars* magazine.

Elle passa alors aux mains de Denis Wright (à partir d'avril 1989). En 1995, la Delage se retrouve à Guernesey où elle est utilisée régulièrement par son propriétaire passionné, Robert Brouard, qui prend part à de nombreux rallyes et autres manifestations, parcourant plus de 10 .000 miles (voir classeur chamois du VSCC dans le dossier). En 2009 la voiture a été ramenée en Angleterre par Alan Hughes de Brockhampton, dans le Devon, et en septembre 2010 elle a été achetée par son propriétaire actuel et envoyée en Belgique.

La peinture a cette merveilleuse patine qui prend des décennies à obtenir et ce serait, pour certain, un gâchis irrémédiable si elle devait être repeinte. Le joli tableau de bord en acajou et les finitions sont d'origine et en excellent état. Les deux portes et les panneaux latéraux sont également d'origine, de même que la capote en cuir et la doublure, même si comme on peut l'imaginer, une capote de 80 ans accuse son âge. Les sièges et les tapis avant et arrière ont été refaits en cuir et en moquette Wilton selon l'origine. En 2005, la transmission a été refaite et un nouvel embrayage installé.

Doté d'une excellente mécanique, dans la tradition Delage, et réputée facile à conduire, la DI était conçu comme une voiture de grand tourisme et tient facilement une vitesse de croisière de 100-110 km/h, grâce à son puissant moteur 2, 2 litres. Cet exemplaire se présente dans un état qui suggère qu'il n'a jamais été restauré, affichant un charme qu'on rencontre rarement sur une voiture de cet âge de nos jours. Décrite comme en bon état général, elle est vendue avec les papiers mentionnés plus haut, un manuel dans une pochette en chamois, ses papiers FIVA, son certificat d'exportation et des papiers d'immatriculation V5 du Royaume-Uni.
€40,000 - 60,000

It was next owned by Denis Wright (from April 1989). In 1995 the Delage found its way to Guernsey in the Channel Islands where it was used regularly by its enthusiast owner, Robert Brouard, taking part in numerous rallies and other events, covering just over 10,000 miles (see VSCC 'buff form' on file). In 2009 the car was brought to the UK mainland by Mr Alan Hughes of Brockhampton, Devon and in September 2010 was purchased by the current owner and taken to Belgium.

The paintwork has that wonderful patina that takes decades to achieve and would, to some minds, be spoiled by a repaint. The nicely arranged mahogany dashboard and cappings are original and in excellent order. Both door and side panels too are original, as is the leather hood and headlining, though as one may imagine, the 80-year old hood is showing its age. The front/rear seats and carpets have been re-trimmed in leather and Wilton carpeting respectfully. In 2005 the transmission was rebuilt and a new clutch fitted.

Very well engineered in the best Delage tradition and reportedly easy to drive, the DI was designed as a Grand Tourer and is capable of cruising at 100-110km/h courtesy of its powerful 2.2 litre engine. This example is presented in a condition that suggests it has never been restored, exuding a charm rarely encountered among Vintage cars these days. Described as in generally good condition, it is offered with the aforementioned paperwork, old-style buff logbooks, FIVA papers, export certificate and UK V5 registration document.

322
Vauxhall 20/60 HP Type R Hurlingham speedster 1928
Châssis n° RPA023931
Moteur n° T871

Avant d'être rachetée par General Motors en décembre 1925, la marque Vauxhall était connue pour construire des voitures de sport et de tourisme raffinées qui la plaçait au niveau de Bentley et Sunbeam. Malgré un élargissement vers les voitures populaires, Vauxhall continua d'offrir des voitures de qualité, la type R 20/60 HP étant l'un des jalons de l'histoire de la marque, comme premier modèle présenté sous la houlette de General Motors, bien qu'elle se prétendît britannique à 97%. Un levier de changement de vitesses central et un allumage par bobine étaient les indices évidents de l'influence américaine, mais le reste de la conception était britannique. Présentée en 1927, la 20/60 HP était propulsée par un six cylindres à soupapes en tête de 2 762 cm3 entraînant les roues via une boîte à quatre rapports à carter commun, tandis que le châssis était doté de freins couplés qui fonctionnaient mieux que tout ce que Vauxhall avait offert avant le rachat par General Motors. La Vauxhall 20/60 HP était un modèle populaire outre-Atlantique. On construisit 4 228 type R entre 1927 et 1929, suivies de quelque 1 172 type T, une évolution équipée d'un moteur 2, 9 litres, fabriquées en 1930.

De toutes les carrosseries proposées pour la type R, le speedster pointe bateau Hurlingham était sans conteste le plus réussi et fut la dernière vraie sportive de Vauxhall avant longtemps. Ce modèle était doté d'un taux de compression plus élevé et d'un rapport de pont plus court mais sa caractéristique la plus remarquable était sa magnifique carrosserie qui, avec ses deux places et son spider et son pare-brise en V était l'équivalent de ce que produisait les meilleurs carrossiers indépendants. On estime que seulement une cinquantaine de Hurlingham furent construites dont quinze auraient survécu.

Prior to its take-over by General Motors in December 1925, Vauxhall had been renowned for producing handsome, finely engineered sports and touring cars that put it on a par with Bentley or Sunbeam. Despite a move towards the mass market, Vauxhall continued to produce cars of high quality, the 20/60hp R-Type representing a milestone in the company's history as the first new model introduced under General Motors' auspices, albeit one that was claimed to be 97% British. A central gearchange and coil ignition were obvious American influences but otherwise the car was British in conception. Introduced in 1927, the 20/60hp was powered by a 2,762cc six-cylinder overhead valve engine driving via an in-unit four-speed gearbox, while the chassis boasted coupled brakes that worked better than anything offered by Vauxhall prior to the General Motors acquisition. The 20/60hp Vauxhall was a popular model overseas; some 4,228 R-Types were made between 1927 and 1929, with a further 1,172 of the 2.9-litre T-Type derivative completed in 1930.

Of the various models available on the 20/60hp chassis, undoubtedly the most stylish and exclusive was the Hurlingham 'boat-tail' speedster, which would be the last true sporting Vauxhall for many years. This model boasted a higher compression ratio and raised gearing but its most striking attribute was the beautiful body, which, with its two-seater-plus-dickey layout and twin 'V' windscreens, was the equal of anything produced by the best independent coachbuilders. It is estimated that only 50-or-so Hurlinghams were made of which around 15 are known to survive.

Précédemment conservée en Amérique du sud et aux États-Unis, cet exemplaire a été acheté en 2004 à la fameuse collection Abba Kogan qui avait restauré la carrosserie. En 2007, la Vauxhall fut exposée au Concours de Newport, remportant le prix du 'Best Boat Tail' et quelques semaines plus tard au prestigieux concours d'élégance de Greenwich, elle attira une attention remarquée et reçut le prix du public dans sa catégorie au Concours Europa.

En 2008, la voiture fut achetée par de nouveau propriétaires qui investirent de fortes sommes pour la préparer pour une tournée de manifestations, confiant sa restauration complète à Exoticars dans le New Jersey, aux États-Unis. La structure en bois de la carrosserie fut refaite, cinq nouvelles roues à rayons montées, la culasse et la pompe à eau du moteur refaites et le carburateur d'origine remplacé par deux SU. La réfection de la transmission comprend une révision des freins, un retrempage des ressorts de suspension, la réfection du faisceau électrique, le remplacement des pivots, des roulements de roue, et des joints. La conduite a été grandement améliorée par l'installation d'une boîte à quatre vitesses synchronisées moderne avec des rapports adaptés et montée dans une cloche sur mesure, tandis que l'agencement des pédales passait de l'accélérateur central à une disposition plus conventionnelle. Les autres améliorations apportées concernent un alternateur et un ventilateur électrique, discrètement cachés, tandis que l'on note encore la réfection des instruments et du radiateur, la réparation et l'étanchéification du réservoir d'essence, l'installation d'un nouveau distributeur issu d'un ancien stock et d'un échappement en inox. La dynamo d'origine reste en place et toutes les modifications listées ci-dessus sont réversibles. Les efforts des propriétaires ont été récompensés à juste titre lorsque la Hurlingham a remporté le 'best of show' au concours d'élégance de Scarsdale en 2010.

En 2011, la Vauxhall fut achetée au États-Unis par le vendeur et ramenée en Europe. Depuis, elle a participé avec succès au concours d'élégance d'Anvers en 2012, au National Classic Car Day de Lelystad en 2013 (où elle a terminé seconde dans la catégorie Masterclass).

Avec sa magnifique peinture lustrée bleu nuit, son intérieur en cuir assorti, son panneau de manomètres complet et son tableau de bord blanc encadré d'acajou, cette rare Vauxhall vintage à une présence incontestable et fera honneur à n'importe quelle collection. La documentation fournie comprend un lot complet de factures de restauration, un ancien titre d'action américain et un formulaire belge 705.
€110,000 - 140,000

Previously resident in South America and the USA, this example was purchased in 2004 from the renowned Abba Kogan Collection where it had been cosmetically restored. In 2007 the Vauxhall was exhibited at the Newport Concours, taking the 'Best Boat Tail' award, and again a few weeks later at the prestigious Greenwich Concours d'Élégance where it attracted much favourable attention and received the 'People's Choice' award in the 'Concours Europa' category.

In 2008 the car was acquired by new owners who invested a considerable sum in preparing it for touring events, entrusting the extensive rebuild to Exoticars of New Jersey, USA. The body's timber frame was rebuilt; five new wire wheels fitted; the engine's top end and water pump overhauled; and the original carburettor replaced with twin SUs. Refurbishment of the running gear included a brake overhaul; re-tempering of the road springs; rewiring the electrics; and replacing the kingpins, tie rod ends, wheel bearings and seals. Driveability has been considerably enhanced by the installation of a modern four-speed synchromesh gearbox, incorporating suitable gear ratios and mated to a bespoke bell housing, while the control pedal arrangement has been converted from centre-accelerator to the conventional layout. Additional upgrades include an alternator and an electric cooling fan, both discreetly concealed, while other works included overhauling the instruments; re-coring the radiator; repairing and sealing the fuel tank; and fitting a new-old-stock distributor and a stainless steel exhaust. The original dynamo remains in place and all of the aforementioned modifications are reversible. Its owners' efforts were justly rewarded when the Hurlingham won the 'Best of Show' award at the 2010 Scarsdale Concours.

In 2011 the Vauxhall was purchased in the USA by the current vendor and brought to Europe. Since then it has participated successfully in the 2012 Antwerp Concours d'Élégance; the 2013 National Classic Car day at Lelystad in Holland (where it came 2nd in the Masterclass category).

With its lustrous dark blue paintwork, matching leather interior, engine-turned instrument panel and white mahogany-framed dashboard, this rare Vintage-era Vauxhall has remarkable presence and would enhance any collection. Accompanying documentation consists of a full complement of restoration invoices, old US Title Deed and Belgian Form 705.

323
Eligible au Londres-Brighton
Cadillac modèle A 1903
Châssis n° 1447
Moteur n° 1447

Numérotée 1447, cette exceptionnelle Cadillac de la première heure fait vraisemblablement partie de celles commandées lors du Salon de New York 1903 et présente la particularité d'avoir une carrosserie transformable en trois versions - runabout deux places, tonneau quatre places et pick up cabine – ce qui la rend incroyablement polyvalente et éligible pour de multiples événements prestigieux, notamment le Londres-Brighton, soit dans la catégorie voitures particulières, soit dans la catégorie véhicules commerciaux. Elle a été restaurée par l'un de ses précédents propriétaires, Charlie Moore, et fut la toute première, en 1975, à recevoir un National Senior Award du CCCA. Autre garant de sa qualité, 1447 fut utilisé comme modèle d'exposition par l'Automobile Association of America à l'occasion des célébrations de son 100e anniversaire, en 2002. Signalons que le grand spécialiste de la marque, M. Greg Tockett, a affirmé qu'il s'agissait là de l'une des plus fidèles et des plus belles rescapées des Cadillac de 1903.

Charlie Moore a conservé la Cadillac restaurée exposée dans son salon, avant de la vendre au respectable collectionneur John McCullen qui la présenta au concours d'élégance d'Amelia Island. Elle passa ensuite aux mains de Vern Maleug de Vista, en Californie, et en 1993 dans celles de Richard Anderson de Seattle, dans l'état de Washington.

La voiture a été entièrement restaurée et la partie pick up a été reconstituée à partir de photos d'époque de carrosseries de 1903 comme modèles. Il n'existe que deux carrosseries comme celle-ci, la seconde étant installée sur une Cadillac qui ne fait que pick up. Il s'agit de la seule Cadillac A qui présente ces trois formes de carrosserie, runabout, tonneau et pick up. Le moteur et la transmission ont, eux aussi, été restaurés et 1447 se présente dans sa livrée originale noire avec des filets rouges foncés, complétée par une capote assortie et des sièges capitonnés en cuir.

En 2007, la voiture est devenue la propriété du collectionneur britannique Michael Bradbrook. Un complément de restauration a été mené par NP Veteran Engineering Ltd avant d'engager la Cadillac au Londres-Brighton de cette année-là, puis de nouveau en 2009. Présentée en très bon état général, cette exceptionnelle Cadillac des débuts est vendue avec sa documentation de la Society of Automotive Historians and Science Museum, un ancien certificat de l'état de Washington et ses papiers d'immatriculation V5C anglaise.
€140,000 - 170,000

Numbered '1447', this outstanding early Cadillac is very likely one of those ordered at the 1903 New York Show and is unique in that it comes with three alternative bodies - two-seat runabout, four-seat tonneau and C-cab van - thus making it outstandingly versatile and eligible for a variety of prestigious events including both the London-to-Brighton Run for private cars and that for historic commercial vehicles. The Cadillac was restored by one of its previous owners, Charlie Moore, and in 1975 became the very first car to receive a CCCA National Senior Award. A further measure of its quality may be gained from the fact that '1447' was used as a display vehicle by the Automobile Association of America during its 100th anniversary celebrations in 2002. We are advised that marque specialist Mr Greg Tockett has stated that it is one of the most accurate and certainly one of the finest surviving 1903 Cadillacs.

Charlie Moore kept the restored Cadillac on display in his living room and eventually sold it to the respected collector John McMullen, who exhibited it at the prestigious Amelia Island Concours d'Élégance. It later passed to Vern Maleug of Vista, California and then in 1993 to Richard Anderson of Seattle, WA.

Every aspect of this car has been restored and the van body constructed using period pictures of 1903 bodies for guidance. Only two such bodies exist, the other being on a Cadillac that is commercial only. This car is the only Cadillac Model A that has all three bodies: runabout, tonneau and delivery van. The engine and transmission also have been restored and '1447' is finished in its original livery of black with dark red accents, complemented by a matching top and diamond tufted leather seats.

In 2007 the car passed into the ownership of UK-based collector, Michael Bradbrook. Further preparation was then carried out by N P Veteran Engineering Ltd and the Cadillac was entered in that year's London-to-Brighton Veteran Car Run and again in 2009. Presented in generally very good condition, this unique early Cadillac is offered with Society of Automotive Historians and Science Museum dating documentation; old State of Washington Certificate of Title; London-to-Brighton programmes (x2); copies of historical and technical literature; and UK V5C registration document.

324
Livrée neuve à Hans Riegel
Mercedes-Benz 300 S Cabriolet A 1954
Carrosserie Sindelfingen
Châssis n° 188.010-4500024
Moteur n° 186.920-5500578

Plus chère que la 300 SL de sport et presque deux fois plus coûteuse que la Cadillac haut de gamme contemporaine, la Mercedes-Benz 300 S fut une des automobiles le plus exclusives du monde. Du point de vue strictement historique, elle est aussi des plus significatives en étant une des premières Mercedes-Benz totalement nouvelles d'après guerre, apparue au salon de Francfort 1951. L'arrivée de la 300 replaça Daimler-Benz au premier rang des constructeurs d'automobiles de prestige en concrétisant son retour à sa tradition de constructeur de voitures de grand luxe à hautes performances et de la meilleure qualité.

'Aux caractéristiques de hautes performances, d'allure impressionnante et d'impeccables finitions qui distinguèrent les grandes Mercedes d'avant guerre s'ajoutent de nouvelles qualités de silence, de souplesse et de facilité de conduite, tandis que la plus récente suspension arrière, résultat d'une longue expérience recueillie des voitures de Grand Prix comme des types de tourisme introduit un niveau de sécurité à grande vitesse sur mauvaises routes et revêtements glissants qu'il sera très difficile d'égaler' observa le magazine *Autocar*.

Malgré l'adoption par Mercedes-Benz de la construction unitaire (monocoque) sur ses modèles inférieurs et moyens au fil des années 1950, le maintien du traditionnel châssis séparé sur la 300 permit de proposer une grande variété de carrosseries spéciales. Le châssis cruciforme en tubes ovales de la 300 ressemblait à celui des 170 S et des 220 avec quatre roues indépendantes et quatre freins à tambours, mais bénéficiait d'un pont hypoïde, de roues équilibrées dynamiquement et d'un correcteur d'assiette à commande électrique sur l'essieu arrière.

More expensive than the 300SL sports car and almost double the price of the contemporary top-of-the-range Cadillac, the Mercedes-Benz 300S was one of the world's most exclusive automobiles. It is also historically significant as one of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, debuting at the Frankfurt Auto Show in 1951. The 300's arrival re-established Mercedes-Benz in the front rank of prestige car manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

'To the characteristics of high performance, impressive appearance and fine detail finish which distinguished the big Mercedes models of pre-war days are added new virtues of silence, flexibility and lightness of control, while the latest rear suspension, a product of long experience on Grand Prix cars and touring cars, confers a degree of security at high speeds on rough and slippery surfaces which it would be very difficult indeed to equal,' observed *Autocar* magazine.

Although Mercedes-Benz would adopt unitary chassis/body construction for its lower and mid-priced cars as the 1950s progressed, the retention of a traditional separate frame for the 300 enabled a wide variety of coachbuilt body types to be offered. The 300's cross-braced, oval-tube chassis followed the lines of the 170S and 220, with independent suspension all round and four-wheel drum brakes, but incorporated the added refinements of hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height.

Développant initialement 115 ch, le moteur six cylindres de 3 litres à 1 ACT - alimenté par injection sur la 300 SL de sport - fut amélioré au niveau de la puissance sur les 300b et 300c ultérieures pour bénéficier finalement de l'injection sur la 300d redessinée de 1957. Parmi les autres innovations apportées à la 300, citons les grands tambours de frein (avec assistance à partir de 1954), la direction assistée en option (sur la 300d) et l'adoption d'une boîte automatique à trois rapports standard sur cette dernière.

Carrossée spécialement par les artisans les plus compétents de Mercedes-Benz, cette 300 S bénéficia d'un équipement et de finitions des plus luxueux réalisés avec des matériaux de la plus haute qualité possible. Rapide et élégante, elle faisait partie en son temps de ces rares automobiles capables de transporter six personnes dans le plus grand confort et à grande vitesse soutenue. La 300, modèle officiel choisi par les membres du gouvernement de l'Allemagne de l'ouest, séduisit aussi en Europe comme aux Etats-Unis les hommes d'affaires, les financiers et les hommes politiques. La 300 y gagna même un surnom officieux, 'Adenauer', lorsque le Chancelier Konrad Adenauer devint son utilisateur le plus célèbre. La berline 300, d'un style très conservateur, fut vite rejointe par la 300 S (Super), modèle qui réussit à recréer toute l'élégance de la 540 K d'avant guerre.

Introduite au salon de Paris d'octobre 1951, la 300 S fut proposée en coupé, cabriolet et roadster deux places sur un châssis 300 raccourci. Le roadster fut la version la plus sportive des trois avec une capote relativement simplifiée qui disparaissait presque totalement une fois repliée, tandis que le cabriolet se montrait plus luxueux. En fait, capote refermée, le cabriolet devenait aussi confortable et silencieux que le coupé ; La 300 S à deux places était non seulement nettement plus légère que la berline, mais elle était plus puissante grâce à un moteur alimenté par trois carburateurs Solex (au lieu de deux) et à un rapport de compression supérieur. La puissance maximale fut portée à 150 ch et la vitesse de pointe à 176 km/h.

Initially developing 115bhp, the 3-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300SL sports car - was boosted in power for the succeeding 300b and 300c models, finally gaining fuel injection in the re-styled 300d of 1957. Other improvements along the way included larger brakes (with servo-assistance from 1954), optional power steering (on the 300d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the Mercedes-Benz 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. The 300 was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300's unofficial model name, after German Chancellor Konrad Adenauer, its most famous customer. The conservatively styled 300 saloon was soon joined by the 300S (Super), a model which succeeded in recapturing all the elegance of the pre-war 540K.

Introduced at the Paris Salon in October 1951, the 300S was built in two-seater coupé, cabriolet and roadster forms on a shortened 300 saloon chassis. The roadster was the more sporty of the three, featuring a relatively simple hood that was almost totally concealed when folded down, while the cabriolet was more luxurious. Indeed with its lined hood erected the cabriolet was every bit as quiet and comfortable as the fixed-head coupé. Not only was the two-seater 300S considerably lighter than the saloon, it was also more powerful, boasting an engine equipped with triple (as opposed to twin) Solex carburettors and a raised compression ratio. Maximum power output was increased to 150bhp and top speed to 176km/h.

Mais contrairement à nombre de ses contemporaines plus spartiates, la 300 S offrait une somptueuse sellerie en cuir souple, des boiseries en ronce de noyer, une instrumentation à entourages chromés et des contacteurs d'une extrême qualité.

Élégamment dessinée selon les canons des dernières années 1930, mais technologiquement à la pointe du progrès, la 300 S était fabriquée selon les normes de qualité les plus rigoureuses observées à Stuttgart. Il en résulta inévitablement une production limitée, seuls 760 exemplaires de la 300 S/Sc (560/200) quittant l'usine entre 1951 et 1958 et, sur ces volumes restreints, seuls 203 et 49 respectivement étaient des cabriolets. La propriété d'une automobile aussi exclusive fut donc réservée à quelques privilégiés dont les acteurs vedettes Cary Grant et Gary Cooper et l'Aga Khan. Des extraits de la fiche de fabrication aimablement communiqués par Mercedes-Benz Classic confirment les spécifications suivantes :

Date de livraison : 07-05-1954
Premier propriétaire : Société Haribo, Hans Riegel, Bonn
Radio Becker Mexico avec antenne Hirschmann
Volant, pommeau de sélecteur, boutons et manettes des sièges couleur ivoire
Servo freins Bosch monté a posteriori par l'usine : 15-11-1954

Grande et rapide automobile de grand tourisme dans la tradition de la légendaire 540 K, la 300 S était plus rapide, plus stable, plus confortable et généralement supérieure à sa devancière d'avant 1940. Porte-drapeau de la production Mercedes-Benz, élégante et exclusive, elle était destinée à une clientèle d'élite exigeante et riche, intéressée par les performances, mais sans sacrifier le luxe des équipements ni l'espace intérieur. Aujourd'hui, la 300 S est une des Mercedes-Benz d'après guerre parmi les plus recherchées et la propriété de cet exemplaire restauré 'concours' ne peux qu'offrir à son acquéreur une expérience des plus gratifiantes à tous points de vue.
€300,000 - 350,000

Unlike some of its spartanly furnished contemporaries, the 300S boasted a lavishly equipped interior featuring supple leather upholstery, beautiful burr walnut trim, chromium-plated dashboard instrumentation and precision-made switch gear.

Elegantly styled in the pre-war manner yet technologically bang up to date, the 300S was built to the Stuttgart firm's uncompromising quality standards. Inevitably, production was limited, only 760 examples of the 300S/Sc (560/200) leaving the factory between 1951 and 1958, of which only 203/49 were 300S/Sc cabriolets. Ownership of such an exclusive automobile was necessarily restricted to a wealthy few, among them film stars Cary Grant and Gary Cooper, and the Aga Khan. Extracts from the factory build sheets for this car, kindly provided by Mercedes-Benz Classic confirm the following specific options:

Delivery date: 07.05.1954
First owner: Haribo Company, Hans Riegel, Bonn
Radio Becker Mexico with Hirschmann aerial
Steering wheel, gear lever, knobs and seat levers ivory coloured
Bosch Servo-Breaks factory retro-fitted on 15.11.1954

A fast touring automobile in the tradition of the legendary 540K, the 300S was faster, better handling, more comfortable and generally superior to its pre-war ancestor. It was Mercedes-Benz's flagship model: stylish, exclusive and intended for a wealthy and discerning clientele that demanded superlative performance but were unwilling to sacrifice luxurious appointments and generously sized accommodation. Today the 300S is among the most sought after of post-war Mercedes-Benz automobiles and this concours-quality example affords the prospect of a truly rewarding ownership experience.

325
Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce coupé 1960
Carrosserie Bertone
Châssis n° AR1493.25845
Moteur n° AR 00106 01176

Avec l'apparition de la Giulietta Sprint 1, 3 litre en 1954, Alfa Romeo initiait la formule de la petite voiture à haute performance qui allait caractériser ses meilleurs produits à partir de ce jour. Le coupé Sprint fut rapidement rejoint par les versions berline et spider, puis, en 1957, arriva la première des nouvelles voitures de la série 101. Le succès de la Giulietta surprit même Alfa Romeo. Les objectifs de production furent revus à la hausse et, pour répondre à la demande de performances encore accrues, des versions Veloce du coupé et du spider furent dévoilés. Le cocktail d'un moteur prenant ses tours avec facilité, d'une excellente tenue de route, d'un châssis rigide et de freins efficaces fait de la Giulietta Sprint une voiture de conducteur par excellence et explique pourquoi l'élégante Alfa continue d'attirer les passionnés aujourd'hui encore.

Le Centro Documentazione Automobilismo Storico Alfa Romeo a confirmé que cette voiture est bien une authentique Giulietta Sprint Veloce, produite en octobre 1960 et vendue en janvier 1961 par Motoriltalia SA à Lima, au Pérou. La couleur d'origine était un bleu Iseo. Bien que ce soit plus une voiture à numéros concordants, la moteur est un authentique Veloce. Objet d'une restauration partielle effectuée un peu plus tôt dans l'année, la voiture a été peinte en rouge avec intérieur noir et est décrite comme étant en bon état général. La documentation fournie comprend diverses factures de pièces détachées, le Libretto italien et le Certificato di Proprieta.
€45,000 - 55,000

With the introduction of the 1.3-litre Giulietta Sprint in 1954, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula which would characterise its finest offerings from then on. The original Sprint Coupé was soon joined by Berlina (saloon) and Spider (open) versions, and then in 1957 came the first of the new 101-Series cars. The Giulietta'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 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 Alfas continue to attract the discerning enthusiast today.

Alfa Romeo's Centro Documentazione Automobilismo Storico has confirmed that this car is a genuine Giulietta Sprint Veloce, produced in October 1960 and sold in January 1961 via Motoritalia SA in Lima, Peru. The original colour was Blue Iseo. Although it is no longer a matching numbers car, the engine appears to be a genuine Veloce unit. Benefiting from a partial restoration completed earlier this year, the car is finished in red with black interior and is described as in generally good condition. Accompanying documentation consists of sundry parts invoices, Italian Libretto and Certificato di Proprieta.

326 Ω
Chrysler Imperial Crown Sedan 1959
Châssis n° M637103291
Moteur n° MR413 J2324

Au départ gamme de luxe de Chrysler, Imperial devint une marque à part entière en 1954, permettant ainsi au groupe de développer une identité propre pour ces modèles haut de gamme. La production d'Imperial ne fut jamais très importante, mais la jeune marque paya largement sa création en prestige pour Chrysler en donnant à ses dsitributeurs de quoi concurrencer Cadillac et Lincoln. Offertes sous une gamme étendue de styles de carrosserie, les Imperial généreusement équipées se distinguaient en 1959 par leurs nacelles de projecteur séparées et leurs feux arrière en collimateur. La série Crown proposait d'origine un siège à six positions à réglage assisté, des glaces électriques, un miroir de courtoisie et un encadrement de plaque de police.

De cette série produite à 4 714 exemplaires seulement, cette conduite intérieure hard-top à quatre portes de 1959 est superbement finie en Copper Spice avec un somptueux intérieur en cuir crème. Propulsée par un moteur V8 de 6 770 cm3 délivrant 350 ch à une excellente boîte automatique Chrysler TorqueFlite, elle bénéficie d'un équipement complet en matière de confort et de praticité. La peinture et l'intérieur tout aussi spectaculaire ont bénéficié d'une rénovation de haute qualité et la voiture a été équipée d'un système d'air conditionné FrigiKing, de roues fils chromées et de pneus à flanc blanc. Exclusive, puissante et élégante, l'Imperial soutenait bien la réputation de qualité, d'excellence mécanique, de confort et de performance de Chrysler. Offerte avec son titre de l'Etat du Missouri, cette Impérial Crown incarne ces qualités sous la forme d'une automobile aujourd'hui rare et distinguée.
€50,000 - 75,000
Sans Réserve

Originally merely an up-market Chrysler, Imperial was registered as a marque in its own right in 1954, enabling the corporation to develop a separate identity for the cars. Imperial production was never large but the marque more than paid for itself by the prestige it brought Chrysler, while at the same time giving its dealers the means to compete with Cadillac and Lincoln. Offered in a wide range of body styles, Imperials were generously equipped and in 1959 distinguished by free-standing headlight pods and gun sight taillights. The Crown series included a six-way adjustable power seat, power windows, vanity mirror and license plate frame as standard equipment.

One of only 4,714 built in this attractive body style, this 1959 four-door hardtop sedan is beautifully finished in Copper Spice with luxurious cream leather interior. It is powered by the 413ci (6,770cc) V8 engine producing 350hp, driving via Chrysler's highly regarded TorqueFlite automatic transmission, and boasts a full complement of comfort and convenience features. The eye-catching exterior paint and interior have been refurbished to high standards and the car has been fitted with FrigiKing air conditioning, chromed wire wheels and whitewall tires. Exclusive, powerful and stylish, the Imperial maintained Chrysler's reputation for quality, engineering, comfort and performance. Offered with State of Missouri Certificate of Title, this Imperial Crown embodies those attributes in a car that today is both rare and distinctive.

327 Ω

Sortie de grange d'un propriétaire privé depuis 40 ans

Facel Vega Facel II coupé 1962

Châssis n° HK2A154

Moteur n° TY8-712-175

Au cours d'une période de production relativement courte, la firme Facel a construit environ 2900 voitures marquées par l'élégance du style, la vitesse et le confort luxueux. Fabriquées artisanalement, ces automobiles naturellement très coûteuses, la Facel II se situant au niveau du prix des Rolls-Royce, furent acquises par une clientèle riche et célèbre désireuse d'utiliser des voitures exclusives et distinguées. La liste des propriétaires regroupe des noms de souverains, d'hommes politiques, de diplomates et de vedettes du spectacle : Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine et Ava Gardner figurant parmi ces dernières. Mais confirmant l'existence d'une nature réellement performante derrière l'indéniable élégance du style, ces voitures furent aussi possédées et conduites par de grands champions automobiles comme Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

In its relatively short life, the French firm of Facel produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious and fast. Hand built, they were necessarily very expensive – the Facel II was priced in Rolls-Royce territory – and bought by the rich and famous seeking something exclusive and distinctive. The roll call of owners includes royalty, politicians, diplomats and entertainers: Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine and Ava Gardner being counted among the latter. Confirming that there was high-performance substance behind Facel's unquestionable style, they were owned and driven by great motor racing figures such as Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant and Rob Walker.

Introduite en 1961, la Facel II devait être le dernier des modèles à moteur V8, la production étant interrompue en 1964 à la suite d'une aventure malheureuse dans la production de moteurs maison qui précipita la faillite de la firme. La production de la HK 500 antérieure s'était élevée à environ 500 voitures seulement entre 1958 et 1961 et celle de la Facel II ne dépassa pas 182 voitures. C'est dire qu'aujourd'hui, ces rares classiques franco-américaines sont très recherchées.

Cette Facel II fut acquise par le propriétaire précédent en 1971 et sa dernière immatriculation date de 1973. Livrée neuve aux Etats-Unis, elle avait été commandée et vendue par Hoffman à New York, mais on ignore le nom du premier propriétaire. D'un récent entretien avec Hens Ruhe, restaurateur réputé et archiviste du registre de l'Amicale Facel, il ressort que cette voiture avait été considérée comme perdue. Elle a été récemment redécouverte aux Etats-Unis où elle est restée stockée pendant 40 ans aux mains du même propriétaire.

Cette Facel est aujourd'hui telle qu'elle fut livrée : peinte en Peacock Blue avec intérieur en cuir gris et dotée de roues fils. Elle a conservé son moteur de 6,3 litres d'origine et sa peinture semble être celle d'origine. Parmi ses spécifications, citons notamment sa boîte automatique TorqueFlite de Chrysler, sa direction assistée, ses freins à disque Dunlop, son différentiel à glissement limité, sa radio HMV et sa planche de bord en trompe l'œil placage de bois. Affichant seulement environ 49 000 km au compteur, la voiture complète et digne de bénéficier d'une restauration totale au niveau concours est accompagnée de son titre émis par l'Etat du Missouri.
€80,000 - 140,000

Launched in 1961, the Facel II was destined to be the last of the V8-engined models, production ceasing in 1964 after an unsuccessful venture into engine manufacture effectively bankrupted the company. Production of the preceding HK500 amounted to only 500-or-so units between 1958 and 1961, and that of the Facel II to a mere 182. Today these rare Franco-American classics are highly sought after.

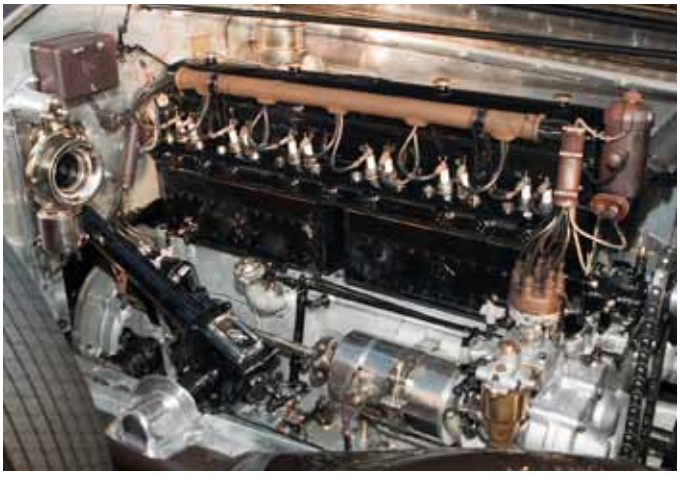
This Facel II was purchased by the previous owner in 1971 and last registered in 1973. Delivered new to the USA, it was ordered by and sold through Hoffman in New York, though the first owner's name is not known. In a recent conversation with Hens Ruhe, internationally renowned Facel Vega restorer and registrar of Amicale Facel, it emerged that this car was believed lost. It has only recently been rediscovered in the USA where it had been in storage for 40 years with the same owner.

The car today remains as it was when delivered: finished in Peacock Blue with grey leather interior and fitted with wire wheels. It retains its original 383ci (6.3-litre) engine and what is believed to be the original paintwork. Other noteworthy features include Chrysler's TorqueFlite automatic transmission, power steering, Dunlop disc brakes, limited slip differential, HMV radio and a wood grained 'trompe l'œil ' dashboard. Showing only 31,152 miles on the odometer, the car is complete and a worthy candidate for a full, concours standard restoration. Offered with State of Missouri Certificate of Title.

328 Ω

Rolls-Royce Phantom I York Roadster 1925

Châssis n° 25HC
Moteur n° AJ25



Cette Rolls-Royce 'New Phantom' a une histoire peu commune. Si les archives de Rolls-Royce précisent qu'elle devait être carrossée par Hooper, il semble que ce projet ne fut jamais mené à bien. Rapportée dans une lettre de 2008 (copie au dossier), de Bill Cooke de Wildae Restorations, l'histoire avérée est que l'acquéreur d'origine, une dame résidant dans l'île de Wight, l'acheta pour son époux, mais celui-ci mourut avant que la carrosserie ne fût totalement spécifiée et le châssis roulant demeura intact jusqu'au décès de la dame au milieu des années 1960. Les archives de Hopper ne mentionnent pas l'entrée en carrosserie de '25HC', confirmant ainsi les assertions de Bill Cooke.

En 1971, '25HC' fut vendue par Morris Garage à Rocco D . LaPenta avec une facture la décrivant clairement comme étant en châssis nu. En 1974, elle fut acquise auprès de LaPenta par le passionné de Rolls-Royce S. Prestley Blake de Sommers (Connecticut) qui, pendant des années, ne la conduisit que sur sa propriété après l'avoir équipée d'un siège provisoire. Par la suite, il prit la décision de la faire carrosser en commandant à Wildae Restorations de Braunton (Devon, GB) une carrosserie de roadster York, un des modèles de caisse les plus sportifs du carrossier américain Brewster. Sur le modèle de la belle caisse torpédo de Derby, les portes galbées du roadster York, le siège arrière à accès latéral, le pare-brise incliné et l'arrière nettement plongeant atténuent visuellement la taille du châssis New Phantom. Si Brewster ne carrossa que cinq châssis New Phantom en roadster York dans les années 1930, on n'en connaît de nos jours que deux survivants, ce qui en fait une des Rolls-Royce à caisse Brewster parmi les plus rares et les pus recherchées.

This Rolls-Royce 'New Phantom' has a fascinating history. Although Rolls-Royce factory records indicate that it was intended for bodying by Hooper, it seems that this intention was never realised. Recounted in a 2008 letter (copy on file) from Bill Cooke of Wildae Restorations, the believed history is that the original purchaser, a lady living on the Isle of Wight, bought it for her husband. He died before the coachwork could be fully specified and the rolling chassis was left untouched until the lady's death in the mid-1960s. Hooper's records have no entry for coachwork for '25HC', substantiating Bill Cooke's account.

In 1971 '25HC' was sold by Morris Garage to Rocco D LaPenta on a bill of sale identifying it clearly as a chassis only. In 1974 it was acquired from LaPenta by Rolls-Royce stalwart S Prestley Blake of Sommers, Connecticut, who for several years drove it around his property using a temporary seat. Eventually he decided to have the chassis bodied, engaging Wildae Restorations of Braunton, Devon to construct a new York Roadster body, one of the celebrated American coachbuilder Brewster's most sporting designs. Patterned on the sleek Derby tourer, the York roadster's curved doors, side-entry rumble seat, raked windshield and steeply sloped rear deck belie the size of the New Phantom chassis. Brewster bodied only five New Phantom chassis with York roadster coachwork in the 1930s. Today only two are known to survive, making it one of the rarest and most desirable of Brewster-bodied Rolls-Royces.

À partir de nombreuses photos de l'une des survivantes, le projet demanda deux années pour être mené à bien et le résultat apparaît exact et conforme jusqu'aux moindres détails. La carrosserie est peinte dans un beau ton bronze avec une ceinture en aluminium poli soulignée d'un filet rouge et une capote fauve. L'intérieur est garni en cuir brun avec frises et tableau de bord en bois verni. Les lignes raffinées de la caisse sont complétées par des flasques de roue en aluminium poli, deux roues de secours latérales sous housses en toile fauve portant les rétroviseurs tenus par des courroies et par de grands déflecteurs ajoutés au pare-brise.

'25HC' apparaît comme un rêve devenu réalité pour Prestley Blake qui eut ainsi l'occasion de se trouver dans la situation enviable d'un acheteur de New Phantom dans les années 1920 commandant une véritable carrosserie sur mesures à un grand carrossier pour habiller un châssis rigoureusement neuf. La carrosserie est clairement identifiée sur les seuils de porte par des plaques 'Coachwork by Wildae Restorations Ltd'. Construite selon des normes de qualité parmi les plus élevées en 1925 et carrossée pour la première fois selon les mêmes exigences au début des années 1980, la voiture est décrite comme étant en excellent état général. Offerte avec son titre de l'Etat du Missouri, il s'agit d'une automobile pour le vrai connaisseur de Rolls-Royce qui appréciera son style, son élégance et son histoire et sa provenance inhabituelles.
€280,000 - 360,000

Using numerous photographs of one of the survivors for guidance, the project took over two years to complete and the result is accurate down to the finest detail. The body is finished in beautiful bronze with a highly polished aluminium belt line accented with red coachlining, and has a tan cloth top. The interior is upholstered and trimmed in brown leather, featuring beautiful wood mouldings and instrument panel. The coachwork's distinctive lines are complemented by polished aluminium wheel discs; dual side-mounted spares with tan cloth covers and strap-on mirrors; a luggage rack; and generous wind deflectors on the raked windscreen.

'25HC' was a dream-come-true project for Prestley Blake, affording him the opportunity to experience the process a New Phantom buyer would have enjoyed in the 1920s, specifying bespoke coachwork from a premier coachbuilder on a never-before-bodied chassis. The body is proudly identified on the door sills as 'Coachwork by Wildae Restorations Ltd'. Built to the highest standards in 1925 and bodied for the first time to equally high standards in the early 1980s, the car is reported as in generally excellent condition. Offered with State of Missouri Certificate of Title, it is an automobile for the Rolls-Royce connoisseur who will appreciate its style, elegance, unique history and provenance.

329
L'une des 61 avec conduite à gauche
Bentley Continental cabriolet 1962
Carrosserie Park Ward
Châssis n° BC119LCZ

Décrite par le magazine The *Autocar* comme 'une nouvelle étape dans l'évolution des Bentley d'après-guerre', la magnifique berline sportive Continental s'inscrivait dans la grande tradition des voyages confortables à vitesse élevée, depuis sa présentation dans la version R-Type de 1952. Avec l'apparition de la dernière génération des modèles 6 cylindres en 1955, les toutes nouvelles Rolls-Royce Silver Cloud et Bentley S Type, la Continental perdait un peu de sa personnalité, mais pas son exclusivité. Aussi fiable qu'il se soit montré, le six cylindres Rolls-Royce atteignait son ultime phase de développement. Simultanément la marque faisait face à la concurrence de rivales de plus en plus rapides sur le marché américain si vital. Ce furent ces deux raisons qui poussèrent la marque à passer au V8, à l'approche des années 1960.

Dévoilées à l'automne 1959, la Rolls-Royce Silver Cloud II et la Bentley S2 paraissait identiques à leurs devancières Silver Cloud et S Type, malgré leurs performances nettement supérieures, dues au nouveau moteur en alliage d'aluminium de 6 230 cm3. 'La Bentley S2, comme sa jumelle Rolls-Royce, permet de voyager en silence à grande vitesse dans le luxe, conducteur et passagers savourant ce bien-être que seul peut procurer la savoir-faire artisanal britannique. Le V8 avec ses accélérations instantanées contribue certainement à ce résultat et représente un pas en avant considérable de la technologie Rolls-Royce' affirmait Autosport. On notait peu de changement à la transmission, même si la direction assistée était désormais installée en série et la boîte manuelle abandonnée, la boîte automatique maison de Rolls-Royce étant désormais la seule proposée.

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 on the R-Type chassis in 1952. With the arrival in 1955 of the final generation of six-cylinder cars, the all-new Silver Cloud and Bentley S-Type, the Continental lost some of its individuality but none of its exclusivity. Dependable though it had proved, Rolls-Royce's six-cylinder engine was nearing the end of its development. At the same time the company was facing increased competition from faster rivals in the vital United States market, and it was, principally, these two factors that prompted the switch to V8 power as the 1960s approached.

Introduced in the autumn of 1959, the Rolls-Royce Silver Cloud II and Bentley S2 appeared externally unchanged from their Silver Cloud and S-Type predecessors, though their performance was considerably enhanced by the new 6,230cc aluminium-alloy engine. 'The Bentley S2, with its sister Rolls-Royce models, gives high-speed travel in silence and luxury, while the driver and passengers enjoy the sense of well being that only British craftsmanship can give. The V8 engine, with its flashing acceleration, certainly contributes to the result and is a definite step forward in Rolls-Royce technique,' enthused Autosport. There were few significant changes to the running gear, though power-assisted steering was now standard and the manual gearbox had been dropped, Rolls-Royce's own four-speed automatic transmission being the sole offering.

Construite sous sa forme S2 à moteur V8 à partir de l'automne 1959, la Continental de Bentley restait, comme toujours, un modèle carrossé à façon. Les carrossiers H. J. Mulliner, Park Ward, James Young et Hooper (pour un exemplaire unique) habillèrent tous le châssis Continental S2 qui se distinguait du modèle de série par ses freins avant à quatre étriers, son radiateur plus bas et, jusqu'au châssis n° BC99BY, par un rapport de pont plus élevé. Sur les quatre carrossiers, James Young et Hooper allaient bientôt arrêter leur activité, laissant Mulliner et Park Ward continuer seuls cette noble tradition.

L'une des 61 de ce type construites avec conduite à gauche, BC119CZ est un bon exemple de carrosserie style 'ailes tendues' de Park Ward. La Continental fut livrée neuve à Rolls-Royce Inc. à New York, aux États-Unis, où elle fut vendue par J. S. Inskip Inc. à son premier propriétaire, Gordon P. Kelly de Chicago, dans l'Illinois. La copie du registre des châssis au dossier indique que la voiture était à l'origine bleue Aurore avec capote bleu clair et intérieur assorti, équipée de vitre et d'une antenne électriques, d'une capote électrique et de vitres Sundym. Un seul autre propriétaire est mentionné sur la fiche de châssis, un certain Adrian West de Morrisville, dans le Vermont (à partir d'avril 1971).

Built in V8-engined 'S2' form from the autumn of 1959, Continental version of the Bentley remained, as ever, exclusively a coachbuilt car. The firms of H J Mulliner, Park Ward, James Young and Hooper (with a solitary example) all offered bodies on the Continental S2 chassis, which differed from the standard version by virtue of its four-leading-shoe front brakes, shorter radiator and, up to chassis number 'BC99BY', higher gearing. Of these four, James Young and Hooper would soon cease coachbuilding, leaving only Mulliner and Park Ward to carry on a noble tradition.

One of only 61 of its type made in left-hand drive configuration, 'BC119LCZ' is an example of Park Ward's influential 'straight through wing' body style. The Continental was delivered new to Rolls-Royce Inc in New York, USA where it was sold via J.S. Inskip Inc. to its first owner: Gordon P Kelley of Chicago, Illinois. Copy chassis cards on file record that the car was originally finished in Dawn Blue with light blue hood and matching interior, and equipped with electric windows and aerial, power operated convertible hood and Sundym glass. Only one other owner is listed on the chassis cards: an Adrian West of Morrisville, Vermont (from April 1971).

Depuis avril 2006, la Bentley réside en Hollande. Elle est vendue sortant fraîchement d'une remise à neuf menée par le spécialiste de la marque Gordon Dale Enterprises Ltd et est accompagnée de sa facture détaillée se montant à 20 884 £ (environ 25 200 €). Les travaux comprennent la réfection des carburateurs, des freins et de la suspension avant, ainsi que les retouches nécessaires à la carrosserie et une peinture, le remplacement de la batterie, du silencieux central et d'autres pièces.

Prête à prendre la route de la Côte d'Azur ou toute autre destination de rêve, cette rare et séduisante Bentley Continental est vendue avec la facture de restauration mentionnée plus haut, un contrôle technique et ses papiers d'immatriculation hollandais.
€220,000 - 260,000

Since April 2006 the Bentley has been resident in the Netherlands. It is offered fresh from extensive refurbishment undertaken by marque specialists Gordon Dale Enterprises Ltd and comes with their detailed invoice for £20,884 (approximately €25,200). Works carried out include overhauling the carburettors, brakes and front suspension; carrying out body repairs as necessary; a re-spray; and renewing the battery, middle silencer and various other parts.

Ready for pleasurable drives to the Côte d'Azur and other such delightful destinations, this rare and exclusive Bentley Continental is offered with the aforementioned restoration invoice, technical inspection and Netherlands registration papers.

330
Simca 1000 coupé 1967
Carrosserie Bertone
Châssis n° SB163228
Moteur n° 371461

En voyant l'élégant petit coupé sur le stand Bertone au salon de Genève en 1962, bien peu auraient deviné qu'elle avait pour base la petite berline Simca 1000 toute 'carrée', un vilain petit canard automobile s'il en fût. Désireux de rehausser l'image de la voiture, la direction de Simca avait demandé au carrossier italien une version sportive, le travail étant confié à l'étoile montante Giorgio Giugiaro. Les carrosseries étaient construites à l'usine Bertone de Turin, l'assemblage final étant réalisé à l'usine Simca de Poissy, sur une ligne de montage propre. Le coupé reprenait le moteur arrière à soupapes en tête de 994 cm3 de la berline, et ses trains roulants, ces derniers étant améliorés par l'adoption de freins à disques, tandis que l'intérieur arborait un ensemble de compteurs dignes d'une Ferrari. Le moteur avait lui aussi été amélioré, délivrant 52 ch (7 de plus que la berline) et autorisait une vitesse maximale de 140 km/h. La plupart des voitures furet vendues en France, environ 10 600 ayant été produites avant la transformation du modèle en 1200 S en 1967.

Cette Simca 1000 là a eu quatre propriétaires en Italie avant d'être achetée par son actuel propriétaire en 2005, date depuis laquelle elle a résidé en Grèce. Repeinte en 2004, l'intérieur en vinyl noir ayant été conservé, la voiture est décrite comme étant en très bon état, ayant bénéficié récemment d'un entretien. La documentation afférente comprend les papiers d'immatriculation historique (en Grèce), l'inspection technique, une carte d'identité FIVA, ses papiers ASI, un Estratto Cronologico et un manuel du propriétaire.
€10,000 - 15,000
Sans Réserve

Looking at the elegant little coupé on Bertone's stand at the 1962 Geneva Salon, few would have guessed that its progenitor was the boxy, utilitarian Simca 1000 saloon, an automotive 'ugly duckling' if ever there was one. Keen to enhance the car's image, Simca management had commissioned the Italian styling house to produce a sporting variant, the job being given to rising star Giorgetto Giugiaro. Bodies were built at Bertone's plant in Turin with final assembly undertaken at Simca's Poissy factory on dedicated production lines. The coupé kept the saloon's rear-mounted 944cc overhead-valve engine and mechanical underpinnings, though the latter were upgraded to include four-wheel disc brakes, while the interior boasted an array of instruments worthy of a Ferrari. Its engine too had been improved, producing 52bhp (7bhp more than the saloon's) which was good enough for a top speed of 140km/h (87mph). Most cars were sold in the French market, approximately 10,600 being produced before the model was upgraded in 1967, becoming the '1200S'.

This particular Simca 1000 had four owners in Italy before being acquired there by the current owner in 2005, since when it has resided in Greece. Repainted in 2004, the original black vinyl interior being retained, the car is described as in generally very good condition, benefiting from a recent service. Accompanying documentation consists of Greek (historic) registration papers, technical inspection, FIVA Identity Card, ASI papers, Italian Estratto Cronologico and an owner's manual.

331
Attica 200 voiturette 1967
Châssis n° 3-3179
Moteur n° 3-3179

Cette très rare voiturette Attica est une Fuldamobil construite sous licence en Grèce par Bioplastic SA une société athénienne, spécialisée dans la fibre de verre. Cet exemplaire de la 2e série est animée par son moteur d'origine , un quatre temps Heinkel de 198 cm3, associé à une boîte à quatre rapports plus marche arrière. On estime qu'elle fait partie d'une dizaine de survivantes et a été achetée à son premier propriétaire aux environs de 1999/2000, complète et intacte, affichant un kilométrage en principe original de 8 500 km au compteur. Ces deux dernières années, elle a fait l'objet d'une restauration de qualité par un spécialiste local, sans regarder à la dépense, dans laquelle rien n'a été négligé. Après sa restauration, la voiture a été conservée à l'abri dans un garage climatisé et n'a parcouru que 200 km depuis 2002. Elle a fait la couverture d'un magazine grec de voitures de collection et a remporté de nombreux prix. Aujourd'hui l'Attica affiche moins de 9 000 km et se présente en état concours. Tous les liquides ont été changés, elle a récemment reçu des pneus à flanc blanc, une batterie neuve et peut partir sur un coup de démarreur.

Elle est vendue avec ses papiers et son immatriculation historique grecs, sa carte d'identité FIVA ainsi que son livret d'entretien et son livret de propriétaire, des publicités d'époque, des articles de magazine et des livres, ainsi qu'un dossier complet contenant des centaines de photos de la restauration et de son état d'origine. Sûrement la plus soignée des survivantes, cette magnifique Attica fera un malheur dans les concentrations de voiturettes et aux concours d'élégance.
€15,000 - 25,000
Sans Réserve

This ultra-rare Attica micro car is a built-under-licence Fuldamobil manufactured in Greece by Bioplastic SA, an Athens-based company specialising in glassfibre construction. A '2nd-series' example, the car is powered by its original 198cc Heinkel four-stroke engine driving via a four-speeds-plus-reverse gearbox. One of an estimated ten-or-so survivors, it was acquired from its original owner circa 1999/2000, remarkably complete and unmolested, displaying a believed-correct total of less than 8,500 kilometres on the odometer. An exacting, no-expense-spared restoration was undertaken by a local specialist over the next two years after acquiring this micro car, with nothing left unattended. Post completion the car has been kept in a climate-controlled garage, covering only 200 kilometres since its completion in 2002. It has been featured on the cover of a Greek classic car magazine and has won numerous concours awards. Today, the Attica has covered fewer than 9,000 kilometres and is in showroom condition. All oils changed, it was recently fitted with new whitewall tyres and new battery, it is 'on the button' and ready to be enjoyed.

Offered with Greek (historic) registration papers and FIVA Identity Card, the car also comes with workshop and owner's manuals; period advertisements, magazine articles and books; and a substantial history file containing hundreds of restoration and 'as found' photographs. Arguably the finest of its kind surviving, this delightful Attica is a guaranteed hit at any micro car gathering or concours d'élégance.

332
Mercedes-Benz 200 cabriolet B 1935
Châssis n° 129487
Moteur n° 130031

Présentée en 1932, la 200 était le second des nouveaux modèles de l'ingénieur Hans Nibel qui allaient former la base de la production de Mercedes-Benz et lui permettre de passer le difficile cap de la dépression du milieu des années 1930. Construites selon des lignes très semblables à celles de la 170, la 200 était animée par une version 2 litres du très fiable six cylindres à soupapes latérales développant 40 ch, une puissance suffisante pour une vitesse de pointe d'environ 100 km/h. La 200 allait s'avérer un succès encore plus considérable que son incroyablement populaire petite devancière, quelque 15,600 exemplaires ayant été vendus jusqu'à l'arrêt de la production en 1936.

Selon le précédent propriétaire, le baron Roy von Köenig-Warthausen, cette rare Mercedes-Benz 200 cabriolet B a été livrée neuve au consulat de Madrid, en Espagne, pour les besoins du consul. Il aurait été un client typique, le modèle, affiché à 7,000 Reichsmark, ne pouvant être acquis que par des privilégiés et les plus riches. À titre de comparaison, pour 11,000 Reichsmark, on pouvait acheter une maison individuelle à Stuttgart. Malheureusement, tous les documents relatifs au véhicule dans les archives Mercedes-Benz de Mannheim ont été détruits pendant la deuxième Guerre Mondiale.

Introduced in 1932, the 200 was the second of designer Hans Nibel's new models that would form the mainstay of Mercedes-Benz production in the difficult Depression years of the mid-1930s. Constructed along lines essentially similar to those of the 170, the 200 was powered by a 2.0-litre version of the dependable sidevalve six producing 40bhp, an output good enough for a top speed of around 100km/h (62mph). The 200 would prove even more popular than its outstandingly successful smaller progenitor, some 15,600 being sold up to the end of production in 1936.

According to the previous owner, Baron Roy von Köenig-Warthausen, this rare Mercedes-Benz 200 Cabriolet B was delivered new in 1935 to the German Consulate in Madrid, Spain for the use of the Consul. He would have been a typical purchaser; with a list price of 7,000 Reichsmarks, the model could be afforded only by the wealthy and privileged. By way of comparison, at this time a semi-detached house in Stuttgart could be purchased for around 11,000 Reichsmarks. Unfortunately, all vehicle records held at the Mercedes-Benz archive at Mannheim were destroyed during WW2.

En 1986, la voiture a quitté l'Espagne pour retourner en Allemagne et en 1989 a été achetée au baron Roy par son actuel propriétaire. La restauration a aussitôt commencé. Toute la mécanique – moteur, transmission, essieux, freins, direction et autres – a été professionnellement révisée et la carrosserie réparée et repeinte aux ateliers de carrosserie Kuhlhanek de Korntal (la structure en bois de la carrosserie est celle d'origine). De plus, le câblage électrique a été entièrement refait, l'intérieur complètement regarni selon les caractéristiques d'époque par un spécialiste de Fellbach et une nouvelle capote a été refaite avec les matériaux conformes à l'origine. Tous les chromes ont été refaits et un échappement en inox a été installé.

Au moment de l'achat le compteur affichait environ 90000 km et 12500 en 2010 (en réalité 112500). Le compteur a alors été remplacé par un autre, affichant 520 km qui affiche aujourd'hui 2140 km ce qui signifie que la voiture a parcouru environ 114120 km depuis sa sortie d'usine et approximativement 24000 depuis sa restauration. Elle n'a guère couvert que 1000 km, sans aucun problème, depuis que le moteur a été à nouveau refait, en 2011. Décrite comme étant en bon état général, cette rare et exclusive Mercedes-Benz d'avant-guerre est vendue avec son certificat Dekra (1991), son Deuvet-Fahrzeugprüfung (2009), son Fahrzeugbrief son contrôle TüV.
€80,000 - 110,000

In 1986 the car returned to Germany from Spain and in 1989 was purchased from Baron Roy by the current owner. Restoration started immediately. All the mechanicals - engine, transmission, axles, brakes and steering, etc - were professionally overhauled, and the body repaired and repainted at the Kuhlhanek bodyshop in Korntal (the body's timber frame is still original). In addition, the entire electrical system was rewired; the interior fully re-trimmed to original specification by a specialist in Fellbach; and a new convertible hood made using the correct original material. All chromium trim items were re-plated and a new stainless steel exhaust system fitted.

At time of acquisition the odometer reading was circa 90,000 kilometres and by 2010 was 12,500 (112,500 in reality). The speedometer was then replaced with another, reading 520 kilometres; the current reading is 2,140 kilometres, which means that the car has covered circa 114,120 kilometres from new and approximately 24,000 since restoration. Only some 1,000 trouble-free kilometres have been covered since the engine was rebuilt again in 2011. Described as in generally good condition, this rare and exclusive pre-war Mercedes-Benz is offered with DEKRA certificate (1991), Deuvet-Fahrzeugprüfung (2009), Fahrzeugbrief and TüV.

333
MG Midget TF 1500 roadster 1955
Châssis n° HDB46/7472
Moteur n° XPEG 1357

Aussi populaire aujourd'hui auprès des amateurs de sportives britanniques traditionnelles qu'elle l'était au temps de sa splendeur, La TF était mécaniquement peu différente de sa devancière TDII, reprenant la partie centrale de sa carrosserie avec un avant modifié arborant une calandre inclinée plus petite, des phares intégrés dans les ailes, ainsi qu'un intérieur amélioré avec des sièges ajustables séparément. Le moteur XPAG 1 250 cm3 de la TD fut d'abord retenu mais le besoin d'une puissance plus élevée précipita l'arrivée – en novembre 1954 – de la TF 1500 (équipée du moteur XPEG de 1 466 cm3) qui représente plus de la moitié de la production totale. Avec ce moteur plus puissant, la vitesse de pointe était améliorée de 8 km/h et approchait les 145 km/h, avec un 0 à 100 aux alentours des 16 secondes, plus de 2 secondes de moins que le 1250 cm3. Dernière version d'une noble lignée de MG sportives au style traditionnel, la TF se vendit bien, la production atteignant 9 600 unités entre octobre 1953 et mai 1955.

Cette TF 1500 Midget importée des États-Unis a été repeinte dans sa rare livrée d'usine grise en 2012 et, plus important, conserve le cuir rouge d'origine de son habitacle, magnifiquement préservé. Le tableau de bord habillé de cuir est particulièrement remarquable. Décrite comme étant en excellent état 'cosmétique' et mécanique, la voiture est vendue avec sa carte grise française et son contrôle technique.
€45,000 - 65,000

As popular now among enthusiasts of traditional British sports cars as it was in its heyday, the TF was mechanically little different from the outgoing TD II, retaining its predecessor's body centre section while featuring a changed front end with shortened, sloping, radiator grille and headlamps faired into the wings, plus an improved interior with separately adjustable seats. The TD's 1,250cc, XPAG engine was retained at first but the need for more power prompted the swift introduction - in November 1954 - of the TF 1500 (with 1,466cc XPEG engine) which accounted for more than half of total production. With the larger engine, top speed improved by some 8km/h and was now within a whisker of 145km/h, with 100km/h coming up in around 16 seconds, more than two seconds quicker than the 1250. Last in a noble line of traditionally-styled MG sports cars, the TF sold well, 9,600 being produced between October 1953 and May 1955.

Imported from the USA, this TF 1500 Midget was repainted in its rare factory grey livery in 2012 and most importantly retains its original red leather interior, the latter preserved in magnificent condition. The original leather-trimmed dashboard is particularly worthy of note. Described as in generally excellent cosmetic and mechanical condition, the car is offered with French Carte Grise and Contrôle Technique.

334
Hotchkiss AF limousine 1920
Carrosserie Bourgeois et Fils, Paris
Châssis n° 5359

La chute des commandes pour les produits de son usine de munitions de Saint-Denis força l'Américain Benjamin Hotchkiss à diversifier ses activités dans la construction automobile, au début des années 1910. Dès l'origine, le fameux 'Hotchkiss drive' par essieu rigide et arbre de transmission à l'air libre caractérisait les automobiles de l'usine française, les premières étant une paire de quatre cylindres à soupapes latérales et culasse en T de 4, 6 litres et 7, 4 litres de cylindrée. La gamme s'élargit avec des six cylindres et malgré les grands modèles ambitieux inscrits au catalogue, la tendance aux voitures avec des moteurs plus petits était déjà fermement établie au début de la première guerre. Pourtant, après la fin de la guerre, Hotchkiss se concentra sur la conception du luxueux modèle AF de 4 litres et ce ne fut pas avant 1923 qu'une voiture plus petite, de taille moyenne et plus séduisante, fut lancée, la 12 HP AM de 2, 4 litres.

Livrée neuve en France, cette limousine Hotchkiss AF à conduite à droite appartint à son second propriétaire pendant 25 ans avant d'être vendue en 1998 à son troisième et actuel propriétaire qui l'a faite restaurer dans les règles peu après son acquisition (en 1998/99). La voiture de deux tons de bleu avec intérieur gris d'origine est décrite comme en excellent état général et est vendue avec sa carte grise française toujours valide.
€70,000 - 90,000

A slump in demand for the products of his St Denis munitions factory prompted American Benjamin Hotchkiss to diversify into motor manufacture in the early 1900s. Right from the start the famous 'Hotchkiss drive', by live axle and open propeller shaft, was a feature of the French factory's automobiles, the first of which was a brace of sidevalve 'T-head' fours with engines of 4.6 and 7.4 litres capacity. The range expanded to encompass six-cylinder models and although large upmarket types continued to be catalogued, the trend towards smaller-engined cars had become firmly established by the start of WWI. However, after the War's end Hotchkiss concentrated on developing the luxurious 4.0-litre AF model and is was not until 1923 that a smaller, medium-size car with broader appeal was introduced – the 2.4-litre, 12hp AM.

Delivered new in France, this right-hand drive Hotchkiss AF limousine was kept by its second owner for 25 years before being sold in 1998 to the current (third) owner, who had it treated to a complete 'body off' restoration soon after acquisition (in 1998/99). Finished in two-tone blue/black with original grey interior, the car is described as in generally excellent condition and offered with valid French Carte Grise.

335
Marlboro à vapeur 'Runabout' 1900

Compte tenu du fait que la Marlboro Automobile & Carriage Company n'exista que pendant trois courtes années (1900-1903), il est pour le moins surprenant que parmi le peu de voitures produites quelques-unes aient survécu. La société avait été créée dans la ville éponyme du Massachussetts par Orrin P. Walker qui avait choisi un moteur à vapeur pour son runabout à transmission par chaîne, construit en version deux et quatre places, la dernière sur un empattement légèrement allongé. En janvier 1901, une trentaine de voitures avaient été vendues, encourageant Walker à accélérer les cadences de production. Les stocks d'invendus s'accumulèrent au cours des 18 mois qui suivirent et en juillet 1902, on annonçait la fermeture de l'usine de Marlboro. Walker vendit les avoirs à Videx Automobile & Carriage Company, mais aucune voiture Videx ne vit jamais le jour et la société disparut en 1903.

Cette voiture à vapeur extrêmement rare a été entièrement restaurée aux États-Unis avant son acquisition par l'actuel propriétaire. Peinte en deux tons rouge et noir avec intérieur en cuir noir, la voiture est décrite comme en excellent état et vendue avec des papiers d'importation au Royaume-Uni. Il faut signaler qu'un certificat de contrôle de la chaudière par les autorités compétente est nécessaire avant que le véhicule ne soit autorisé à circuler sur route.
€50,000 - 70,000

Given that the Marlboro Automobile & Carriage Company existed for barely three years (1900-1903) it is perhaps surprising that any of the relatively few cars it produced should have survived. The company was founded in the eponymous Massachusetts town by Orrin P Walker, who chose a Mason steam engine to power his chain-driven runabout, which was built in two- and four-seater versions, the latter on a slightly longer wheelbase. By January 1901 around 30 cars had been sold, encouraging Walker to step up production. Stocks of unsold cars built up over the following 18 months and in July 1902 it was announced that the Marlboro plant would close. Walker sold out to the Videx Automobile & Carriage Company but no Videx cars were ever produced and the company folded in 1903.

This ultra-rare early steam automobile was completely restored in the USA prior to its purchase by the current owner in 2011. Finished in two-tone red/black with black leather interior, the car is described as in generally excellent condition and offered with UK import documents. It should be noted that a boiler inspection certificate issued by a competent authority would be required before this vehicle can be used on any public road.

336
Propriété de la même famille depuis sa sortie d'usine
Simca 8 1200 Sport coupé 1951
Carrosserie Figoni et Falaschi
Châssis n° 877553
Moteur n° 215 361

Cette Simca 8 Sport 'sortie de grange', l'une des six voitures à carrosserie Figoni & Falaschi construites, a été vendue neuve par l'agent belge Simca de Bruxelles L'Auto-Locomotion. Cette rareté est toujours accompagnée de sa facture originale de vente au premier propriétaire, une certaine Mme Peten-Fabri et ses papiers d'origine des ateliers Figoni & Falaschi. En 1970, Mme Peten-Fabri a 'donné' la voiture à sa nièce et au mari de celle-ci (bon d'achat dans le dossier). Elle a été immatriculée au nom du mari qui l'a conduite pendant trois années. La dernière vérification technique remonte à 1973, date depuis laquelle la voiture a été stockée dans un garage. Jamais restaurée ni repeinte, cette Simca conserve toutes ses spécificités Figoni & Falaschi et est toujours dans sa livrée d'origine. L'intérieur est joliment patiné et le cuir rouge de ses sièges est en très bon état. Après avoir passé 40 ans dans un garage, elle est très bien conservée et se présente complète mais non roulante et devra être restaurée. Sa documentation est constituée des papiers mentionnés plus haut, de l'annulation de son immatriculation belge, d'anciens contrôles techniques, de carte d'entretien et de garantie au nom du premier propriétaire, d'une carte de membre du Touring Assistance belge, d'une facture d'entretien et de jolies photos d'époque avec sa première propriétaire à Nice. Au dos on peut lire 'Ma nouvelle voiture – Figoni-Falaschi'. Un manuel du propriétaire original est inclus dans la vente.
€20,000 - 30,000

Believed one of only six completed with coachwork by Figoni et Falaschi, this 'barn find' Simca 8 Sport was sold new in Brussels by the Belgian Simca agent L'Auto-Locomotion. Unusually, this rare motor car retains its original bill of sale to the first owner, a Madame Peten-Fabri, and its original Figoni et Falaschi paperwork. In 1970 Madame Peten-Fabri 'gave' the car to her niece and the husband of her niece (purchase receipt on file). It was then registered in the latter's name and driven for another three years. The last technical inspection dates from 1973, since when the car has been in garage storage. Believed never restored nor repainted, the Simca retains its many special Figoni et Falaschi features and is still in its original colour scheme. The interior is very nicely patinated and the red leather seats are still in very good condition. Well preserved after being kept garaged for 40 years, the car is presented in complete but non-running condition and offered for restoration. Accompanying documentation consists of the aforementioned paperwork; cancelled Belgian registration papers; old technical inspection documents; warranty/service card in the first owner's name; Belgian Touring Assistance membership card; one maintenance invoice; and a delightful period photograph depicting the first lady owner posing with her car in Nice. The photograph is annotated on the reverse 'ma nouvelle voiture – Figoni-Falaschi'. An original owner's manual is included in the sale.

337
Coupé prototype d'usine
De Tomaso Pantera Group 3 1972
Châssis n° 1070

La De Tomaso Pantera proposée ici (châssis n° 1070) est le prototype d'usine de la voiture Groupe 3. Elle est unique parmi les 30 et quelques exemplaires produits sur commande entre 1972 et 1974. Construite sur un châssis 'pulsante' (nom donné aux premières Pantera construites à la main avant la mise en place de la ligne d'assemblage et dotées de poignées de porte à poussoir), c'est la seule Groupe 3 à carrosserie fabriquée manuellement.

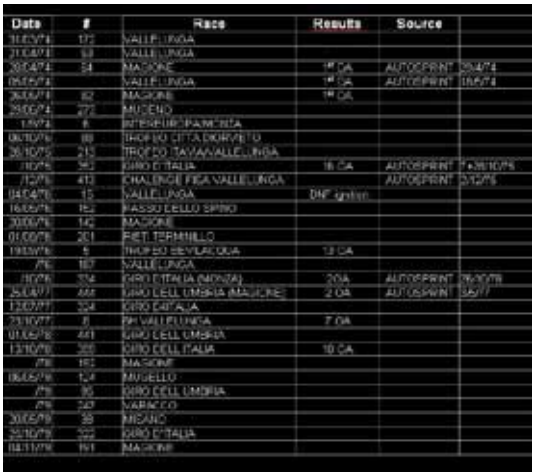
Outre le fait d'être un prototype, '1070' est une des Pantera Groupe 3 ayant le plus participé aux compétitions. La voiture fut vendue neuve le 21 mars 1972 à l'Auto Club Roma Italia et immatriculée 'Roma KO 9227'. En 1973, elle fut cédée à Ital Atlantic Express pour leur pilote Maurizio Micangeli en vue de disputer le championnat sport italien 1974. Micangeli pilota la Pantera dans sept épreuves et s'octroya trois premières places. Il courut ensuite avec une Pantera Groupe 4 en 1975 et '1070' fut vendue à un ami, Mario Curti, alias 'Spiffero'.

Celui-ci pilota '1070' régulièrement en Italie pendant quelques années y compris dans le prestigieux Giro d'Italia où son meilleur classement fut une 10e place au général en 1978 derrière quelques-uns des plus grands pilotes de l'époque : Marku Allen, Riccardo Patrese et Michèle Mouton. À la fin de la saison 1979, '1070' fut stockée lorsque 'Spiffero' acheta une Pantera Groupe 4 (châssis n° 2858).

The De Tomaso Pantera offered here, chassis number '1070', is the factory prototype Group 3 car and is unique among the 30-or-so examples produced to special order between 1972 and 1984. It was built on a leftover 'pulsante' (push-button) chassis, this being the name given to early Panteras built by hand before the production line was established, and is the only Group 3 car to have a hand built body.

In addition to being the prototype, '1070' is one of the most intensely raced of all Group 3 Panteras. The car was sold new on 21st March 1972 to the Auto Club Roma Italia and registered as 'Roma KO 9227'. In 1973 it was sold to Ital Atlantic Express for their driver Maurizio Micangeli to compete in the Italian sports car championship in 1974. Micangeli raced the Pantera seven times with three 1st place finishes. He moved on to a Group 4 Pantera in 1975 and '1070' was sold to a friend: Marco Curti, alias 'Spiffero'.

'Spiffero' raced '1070' throughout Italy regularly for the next few years, including the prestigious Giro d'Italia with a best place finish of 10th overall in 1978 behind some the era's great drivers: Markku Allen, Riccardo Patrese and Michelle Mouton. At the end of the 1979 season '1070' was placed in storage when 'Spiffero' bought a Group 4 Pantera (chassis '2858').



Date	#	Race	Results	Source	
31/03/74	172	VALLELUNGA			
21/04/74	53	VALLELUNGA			
28/04/74	54	MAGIONE	1st OA	AUTOSPRINT	29/4/74
05/05/74		VALLELUNGA	1st OA	AUTOSPRINT	18/5/74
26/06/74	62	MAGIONE	1st OA		
29/06/74	272	MUGENO			
1/9/74	6	INTEREUROPA/MONZA			
06/10/76	88	TROFEO CITTA DIORVIETO			
26/10/76	213	TROFEO ITALIA/VALLELUNGA			
/10/76	363	GIRO D'ITALIA	16 OA	AUTOSPRINT	7+26/10/76
/12/76	413	CHALENGE FISA VALLELUNGA		AUTOSPRINT	2/12/76
04/04/76	15	VALLELUNGA	DNF ignition		
16/05/76	152	PASSO DELLO SPINO			
30/06/76	142	MAGIONE			
01/08/76	201	PIETI TERMINILLO			
19/09/76	5	TROFEO BEVILACQUA	13 OA		
/76	187	VALLELUNGA			
/10/76	334	GIRO D'ITALIA (MONZA)	2 OA	AUTOSPRINT	26/10/76
25/04/77	444	GIRO DELL'UMBRIA (MAGIONE)	2 OA	AUTOSPRINT	3/5/77
12/07/77	324	GIRO D'ITALIA			
23/10/77	8	RH VALLELUNGA	7 OA		
01/05/78	441	GIRO DELL'UMBRIA			
13/10/78	388	GIRO DELL'ITALIA	10 OA		
/78	152	MAGIONE			
06/05/79	124	MUGELLO			
/79	35	GIRO DELL'UMBRIA			
/79	247	VARACCO			
20/05/79	38	MISANO			
25/10/79	222	GIRO D'ITALIA			
04/11/79	191	MAGIONE			

Au milieu des années 1990, 'Spiffero' vendit '1070' à Dominato Lado qui renvoya la voiture à l'usine pour une restauration totale. Il fit remplacer la couleur noir par un noir argenté et participa à de nombreuses épreuves historiques en Italie avant de vendre la Pantera en 2003 à Lado Nicolo qui l'utilisa de la même façon jusqu'en 2005. Vendue cette même année, '1070' partit en Belgique.

Après avoir pris 48 départs en courses historiques depuis sa restauration en 1997, la voiture n'est pas 'concours' mais elle a été très bien conservée et sa caisse d'origine est intacte. L'intérieur est totalement d'origine, mais le volant et les sièges datent des années 1990. D'aspect proche du neuf, le compartiment moteur a été récemment rénové à l'occasion d'un entretien complet assorti de l'installation d'un allumage MSD. Le moteur Ford 351 ci (5,7 litres) tourne comme un groupe neuf en délivrant tous ses chevaux comme l'a montré un temps au tour de 2 minutes 58 secondes sur le circuit de Spa-Francorchamps. Les freins refaits en 2007 sont excellents comme la boîte de vitesses, tandis que l'embrayage renforcé se montre un peu dur, mais toujours efficace. Les quatre roues Cromodora d'origine (pas des copies) ont été repeintes il y a quelques années.

Les pièces suivantes font partie de la vente : le libretto italien original (document d'immatriculation), le passeport technique de l'Automobile Club d'Italia mentionnant les 48 épreuves courues entre 1998 et 2005, les plaques d'immatriculation originales (Roma KO 9227), les copies des nombreuses factures émises par De Tomaso Modena et celles des travaux de 2011 et un album contenant environ 50 grandes photographies de la voiture en course dans les années 1970.

Future pièce de choix d'une collection privée, cet unique prototype de Pantera est éligible pour les plus grandes épreuves historiques dont Le Mans Classic (où elle figura en 2002), le Tour Auto et le Giro d'Italia où elle ne peut qu'être chaleureusement accueilli après avoir participé à cinq éditions.
€90,000 - 130,000
Sans Réserve

In the mid-1990s, 'Spiffero' sold '1070'to Dominato Lado who took the car back to the factory for a complete restoration. He had the colour changed from black to silver-black and entered many Italian historic races before selling the Pantera in 2003 to Lado Niccolo, who carried on in the same vein until 2005. Sold that same year, '1070' has been in Belgium since then.

Having entered 48 historic races since restoration in 1997, the car is not 'concours' but nevertheless is very well preserved with a perfectly straight body. The interior is completely original, though the steering wheel and seats date from the 1990s. Looking almost new, the engine bay was cosmetically refreshed recently when a full service was carried out, the latter including a new MSD ignition system. The original Ford 351ci (5.7-litre) engine runs 'like new' and delivers all the power one could wish for, as evidenced by a lap time of 2 minutes 58 seconds around Spa-Francorchamps. The brakes were overhauled in 2007 and are very good, as is the gearbox, while the heavy-duty clutch is a little rough but does the job. The four original Cromodora wheels (not replicas) were repainted a few years ago.

The following items are included in the sale: the original Italian libretto (registration document) recording all ownership changes; a copy of the original factory invoice to Auto Club Roma dated 21st March 1972; original 1997 FIA papers; original Automobile club d'Italia technical passport recording 48 races between 1998 and 2005; the original Italian license plates ('Roma KO 9227'); copies of numerous 1970s invoices from De Tomaso Modena and for the work carried out in 2011; and a portfolio containing around 50 large original photographs of the car in action in the 1970s.

A worthy addition to any private collection, this unique prototype Pantera is eligible for all the most important historic motor sports events including the Le Mans Classic (which it entered in 2002), the Tour Auto or even the reborn Giro d'Italia where it should receive a particularly warm welcome, having participated in the original one on five occasions.

338

Rolls-Royce 45/50hp 'Silver Ghost' Alpine Eagle tourer sport 1920

Châssis n° 56FW
Moteur n° K47

AL 28·61

'Les dirigeants ont été manifestement impressionnés par la voiture, tout comme le public l'avait été quand il l'avait découverte... L'avenir de la marque reposant sur le génie intuitif de Royce et sur les exigences de construction qu'il avait établies, s'inscrivait clairement dans le développement rapide du marché des voitures de luxe... 'Edward Eves, 'Rolls-Royce, '75 Years of Motoring Excellence'.

Bien que la 40/50 HP ait de toute évidence amplement mérité son surnom de 'best car in the world' (en fait utilisé pour la première fois par la Pall Mall Gazette en novembre 1911), la décision d'abandonner tous les autres modèles, ne fit que concentrer l'attention sur celle qui allait devenir la 'Silver Ghost' . Jusqu'en 1908, lorsqu'elle déménagea dans ses nouveaux locaux à Derby, la société créée par l'ingénieur Frederik Henry Royce et l'honorable financier Charles Stuart Rolls, avait construit différents modèles dans ses ateliers de Manchester. Des voitures équipées de moteurs à deux, quatre ou six cylindres, et même à moteur V8 rapidement abandonné, avaient été construites, avant la décision du directeur général Claude Johnson de se concentrer sur la seule 40/50 HP. Elle avait été dévoilée au Salon de Londres en 1906 et se fit plus connaître sous le nom de 'Silver Ghost' l'année suivante, quand le châssis 60551 fut exposée avec une carrosserie tourer couleur argent, signée Barker & Co.

Le cœur de la Silver Ghost était un superbe six cylindres à soupapes latérales de 7036 cm3 (plus tard 7428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, celle-ci allant rapidement être abandonnée.

'The directors were obviously as impressed with the car as the public were when they first saw it displayed... the company's future, based upon Royce's intuitive design genius and the uncompromising standards of workmanship he set, clearly lay in the rapidly expanding area of luxury cars...' – Edward Eves, 'Rolls-Royce, 75 Years of Motoring Excellence'.

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'. Prior to 1908, when it relocated to a new factory in Derby, the company founded by engineer Frederick Henry Royce and entrepreneur the Honourable Charles Stewart Rolls had manufactured a variety of models at its Manchester premises. Cars with two, three, four and six cylinders were made, and even an abortive V8, before Managing Director Claude Johnson's decision to concentrate on the range-topping 40/50hp. The latter had first appeared at the 1906 London Motor Show and became known as the 'Silver Ghost' the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker & Co.

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.

La transmission fut elle aussi rapidement modifiée, une boîte à trois vitesses avec troisième en prise directe remplaçant la boîte quatre avec overdrive en 1909. Il y eut d'innombrables autres modifications au cours de la production qui s'étala sur 20 ans, la plus importante concernant l'adoption d'un freinage assisté par servo vers la fin de 1923.

Après un essai de 2 000 miles sous le contrôle du Royal Automobile Club , la voiture d'essai de l'usine – châssis n° 60551, 'La Silver Ghost' - fut engagée au Scottish Reliability Trial en 1907, parcourant les 15 000 miles de façon éblouissante en établissant un nouveau record du monde. La réputation de la voiture était dès lors établie, notamment en Amérique du nord où les grands espaces exigeaient une fiabilité sans défaut et un grand confort. Les mécaniques sans faille de Royce réclamaient une grande exigence de la part des employés de Manchester, puis plus tard de Derby, et aucune voiture n'était livrée sans avoir subi des essais rigoureux.

Des essais publics contraignants continuèrent d'être organisés dans le but de promouvoir les ventes, le plus remarquable étant le légendaire Londres-Édinbourg par le pilote d'essai Ernest W. Hives, réalisé en utilisant le seul rapport supérieur. Napier, le grand rival avait réalisé un exploit similaire et Rolls-Royce s'était senti obligé de relever le défi. La Silver Ghost de Hives fit une moyenne remarquable de 24, 32 miles par gallon (environ 9, 8 litres/100 km) sur le trajet de 644 km, à l'issue duquel elle fut conduite sur le circuit de Brooklands où elle fut chronométrée à 125, 94 km/h. Cette voiture portant le numéro de châssis 1701 utilisait un châssis avec des ressorts à lames inférieurs en porte-à-faux, un moteur à taux de compression plus élevé avec un carburateur de plus grande dimension, ainsi qu'une carrosserie tourer sport 'torpedo' due à Holmes & Co de Derby. Les commandes pour des répliques de la Londres-Édimbourg affluèrent.

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.

After a successful 2,000-mile trial under RAC supervision, the factory demonstrator - chassis '60551', 'The Silver Ghost' - was entered in the 1907 Scottish Reliability Trial, completing the 15,000-mile run with flying colours to set a new World Record. From then on the car's reputation was assured, not the least in North America where the wide-open spaces placed a premium on reliability and comfort. Royce's uncompromising engineering standards demanded only excellence of his staff in Manchester and later Derby, and no chassis was delivered until it had been rigorously tested.

Rigorous testing continued to be undertaken publicly too in the interests of promoting sales, the next such enterprise being chief test driver Ernest W Hives' legendary journey in September 1911 from London to Edinburgh using top gear only. Rivals Napier had just completed a similar stunt and Rolls-Royce felt obliged to rise to the challenge. Hives' Silver Ghost averaged a remarkable 24.32 miles per gallon over the 400-mile journey and on its completion was taken to the Brooklands racetrack where it was timed at 78.26mph. That car, chassis '1701', incorporated under-slung cantilever rear springs and an engine upgraded with increased compression ratio and a larger carburettor, while the lightweight sports-tourer 'torpedo' coachwork was by Holmes & Co of Derby. Orders for replica London-to-Edinburgh models poured in.

Avant tout destinée au tourisme, la Silver Ghost n'avait pas été conçue pour la compétition, mais cela ne gêna pas les plus enthousiastes. En 1912, James Radley engagea à titre privé sa 40/50 HP à l'Austrian Alpine Trial et s'aperçut que la boîte à trois rapports l'empêchait de monter le col de Katschberg. En conséquence, pour l'édition 1913, Rolls-Royce envoya trois voitures équipées de la transmission à quatre rapports et d'un moteur plus puissant de 75 ch (au lieu de 60 ch), grâce à un taux de compression plus élevé et à un carburateur de plus grande dimension. Ces modifications apportaient un changement radical et les voitures d'usine remportèrent six prix, dont la prestigieuse coupe de l'archiduc Léopold. À la suite de ce succès l'usine lança la construction de voitures affichant les mêmes caractéristiques pour ses clients. Elles furent officiellement baptisées 'Continental', mais on les connaît surtout sous le surnom évocateur d' 'Alpine Eagle' (aigle des Alpes) que leur donna Ernest Hives.

La Silver Ghost resta en production en Angleterre jusqu'en 1925, 6173 exemplaires furent construit aux usines de Manchester et Derby, et jusqu'en 1926 à l'usine Rolls-Royce de Spingfield aux États-Unis où 1 703 exemplaires supplémentaires furent construits, la plus longue durée de production pour cette marque renommée.

La Silver Ghost immatriculée '56FW' fut livrée neuve en châssis roulant à Automobiles Rolls-Royce (ARR) de France le 23 juillet 1920 pour leur client M. J. Hèmeret, 9, rue de la Baume à Paris. Dans le dossier, une correspondance entre Rolls-Royce et M. Hèmeret stipule qu'elle devait être carrossée en sport trois places par la carrosserie Cottenet & Cie, 31, dure du Colisée à Paris. Malheureusement aucune photo de la voiture dans cette configuration ne nous est parvenue.

A luxury motor car, the '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 horsepower) 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 them by Ernest Hives.

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.

Rolls-Royce Silver Ghost '56FW' was delivered new as a rolling chassis to Automobiles Rolls-Royce (AAR) of France on 23rd July 1920 for their customer Mr J Hemeret, 9 Rue de la Baume, Paris. Correspondence on file between Rolls-Royce France and Mr Hemeret states that it was to be bodied by Carrosserie Cottenet & Cie, 31 Rue du Colisee, Paris as a sporting three-seater. Unfortunately, no pictures of it in this form have survived.

Les copies du registre des châssis du dossier historique montrent que '56FW' était aux spécifications Alpine Eagle avec direction à vis et secteur, destinée à être carrossée en torpédo sport trois places et elle y est qualifiée de 'high speed model'. On y enregistre également son entretien jusqu'en 1927.

En 1963, la Silver Ghost appartenait à M. Pierre Lemoine, 2, avenue Rodin à Paris 16e (voir photo en couleur et papiers d'immatriculation). Il semblerait que la voiture ait été découverte sans carrosserie au Maroc. Une carrosserie de type skiff avait été installée à l'époque. En 1998, '56FW' appartenait au spécialiste Ferrari Jess G. Pourret (auteur de La Légende des Ferrari 250 GT compétition) et fut proposée à la vente par le regretté Jacques Dumontant. En 1999 elle fut vendue à un collectionneur hollandais par l'Automuseum de Deventer. Le nouveau propriétaire la débarrassa de la carrosserie de Lemoine et elle fut engagées sous une forme minimaliste (deux sièges baquets, un grand réservoir à essence et un vieux coffre) au Millenium rallye vers le Cap Nord qu'elle finit avec succès. Après le rallye on décida de la carrosser en tourer sport, plus approprié pour un 'high speed model'. C'est John Foy de Royston, dans le Hertfordshire au Royaume-Uni, qui a créé la superbe carrosserie qu'elle porte aujourd'hui.

Vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandais et décrite comme étant en très bon état, '56FW' possède toutes les qualités de raffinement, de fiabilité et de performance qui ont fait de Rolls-Royce un constructeur britannique prééminent depuis la période édouardienne.
€300,000 - 400,000

Copies of chassis cards in the accompanying history file show that '56FW' was to Alpine Eagle specification with the 'D'-rake steering, intended for a three-seater torpedo body, while there are references to it being a 'High Speed Model'. The chassis cards record servicing up to 1927.

In 1963 the Silver Ghost was owned by Mr Pierre Lemoine, 2 Avenue Rodin, Paris 16e (see colour photograph and French registration document on file). It is rumoured that the car had been found minus body in Morocco. A skiff-type body was fitted at around this time. In 1998 '56FW' was owned by Ferrari authority Jess G Pourret (author of 'Le Legende Ferrari 250 GT Competition') and offered for sale by the late Jacques Dumontant. In 1999 the car was sold to a Dutch collector by Automuseum Deventer. The new owner removed the Lemoine body and in very basic configuration (two bucket seats, a large fuel tank and an old trunk) the Rolls-Royce was entered in the Millennium Rally to the North Cap, which it completed successfully. After the rally it was decided to commission a sporting tourer body more appropriate for a 'High Speed Model'. John Foy of Royston, Hertfordshire, UK duly created the lovely body that the car carries today.

Offered with Netherlands registration papers and described as in generally very good condition, '56FW' possesses the sterling qualities of refinement, reliability and performance that established Rolls-Royce as the pre-eminent British motor manufacturer as long ago as the Edwardian era.

339
Un seul propriétaire, moins de 650 kilomètres d'origine,
171 exemplaires construites,
Porsche 911 'version étroite' Speedster 1989
Châssis n° WP0ZZZ 91 Z KS 15 24 38

La première tentative de cabriolet 911 de Porsche avait été la Targa en 1965, un concept à mi-chemin, choisi de peur qu'un vrai cabriolet ne soit pas conforme à la législation fédérale américaine sur la sécurité, mais en 1981 la marque se sentit capable de s'en sortir avec un vrai cabriolet. Présenté sous la forme de la 3 litres atmosphérique en 1982, la 911 cabriolet s'avéra un succès dès ses débuts au Salon de Genève en mars et, à la fin de l'année-modèle 1983, plus de 4 000 exemplaires en avait été vendus, un chiffre 50% plus élevé que celui réalisé par la moins onéreuse version Targa.

Pour chapeauter la gamme cabriolet, on trouvait le Speedster, qui ressuscitait un modèle emblématique de l'histoire de Porsche lorsqu'il fut dévoilé en 1989, le nom ayant été autrefois appliqué à la plus élégante des variantes de la 356. Le Speedster 3, 2 litres fut lancé juste avant la présentation de la nouvelle carrosserie 964 et fut donc le dernier modèle basé sur le dessin original de 1963. Ce dernier, dessiné par le directeur du style Tony Lapine, faisait de nombreuses références au Speedster 356 original, et arborait une paire de capots 'bossus' très contestables, derrière les sièges, destinés à cacher la capote manuelle quand elle était repliée, un arrangement simpliste, qualifié par l'usine d'élément destiné 'seulement à un usage temporaire'.

Porsche's first take on a convertible 911 had been the Targa model of 1965, a 'halfway house' design chosen because of fears that a genuine soft-top would not meet US Federal safety regulations, but by 1981 the company felt able to proceed with the genuine article. Introduced in normally aspirated 3.0-litre form in 1982, the 911 Cabriolet proved a hit from the moment of its debut at the Geneva Salon in March and by the end of the 1983 model year had sold over 4,000 units, a total some 50% higher than that achieved by the cheaper Targa version.

Completing the soft-top 911 line-up was the Speedster, which revived a charismatic model from Porsche's past when it arrived in 1989, the name previously having been applied to that most stylish of the many Type 356 variants. The 3.2-litre Speedster was launched immediately prior to the introduction of the new Type 964 bodyshell, and thus was the last 911 model to feature the old style body based on the original design of 1963. The latter was reworked by chief stylist Tony Lapine, incorporating numerous references to the original 356 Speedster as well as a pair of controversial 'camel hump' cowlings behind the seats that concealed the stowed-away manual hood, a simplified affair described by the factory as for 'temporary' use only.

120
140
160
100
180
KM
80
000638
200
220
60
240
40
270
260
20
VDO
ELECTRONIC

À partir de 1984, Porsche avait proposé l'option 'Turbo Look' - des passages de roue élargis, un grand aileron arrière et un spoiler avant agrandi – sur les modèles atmosphériques, une option étendue à la version Speedster, dont une large majorité avait fait usage. Le Speedster, une des versions les plus rares de la famille 911, ne fut construit que pendant l'année 1989 à seulement 2 065 unités dont 171 étaient des 'versions étroites' (sans le Turbo look).

Ce rare Speedster 'version étroite' a été livré à l'actuel propriétaire en Suède le 17 août 1989 et n'a parcouru que 638 kilomètres d'origine, son usage étant réservé aux occasions exceptionnelles. Peint en lin métallisé avec sièges en cuir crème, la voiture est complète avec sa trousse à outils, ses papiers d'immatriculations suédoise et toute la documentation originale d'usine et ses manuels.
€100,000 - 150,000

From 1984 Porsche had offered the 'Turbo Look' body style - flared wheelarches, large rear wing and deeper front spoiler - on its normally aspirated models and this option was extended to the Speedster, the vast majority of which were ordered with it. One of the rarest of the 911 family, the Speedster was built during 1989 only, a mere 2,065 cars being completed of which only 171 had the narrow (non-Turbo Look) body.

This rare, 'narrow body' 911 Speedster was delivered to the current owner in Sweden on 17th August 1989 and has covered only 638 kilometres from new, its use being reserved for special occasions only. Finished in Linen metallic with cream leather sports seats, the car comes complete with tool kit, Swedish registration papers and all of its original factory documentation and handbooks.

340 Ω

Livrée neuve avec le volant à gauche

Aston Martin DB5 1965

Châssis n° DB5/2043/L

Moteur n° 400/2043

‘Comme toutes les Grand Tourisme classiques, elle fait rimer vitesse élevée avec confort et plus vous la poussez, plus elle vous procure de plaisir. La DB5 est vraiment divertissante pour ceux qui sont capables d’en exploiter les incroyables performances, la tenue de route et le freinage.’ - *Motor*.

La DB5 a été présentée en juillet 1963 et représentait une évolution de sa devancière la DB4 plutôt que le premier modèle d’une nouvelle gamme. Le changement le plus significatif était l’adoption d’une version 4 litres du six cylindres, à la place de la précédente version de 3, 7 litres, ce moteur réalésé ayant initialement été dévoilé sur la Lagonda Rapide en 1961.

Doté de trois carburateurs SU le moteur ‘400’ développait 282 ch à 5 500 tr/min et était associé à une boîte à quatre rapports avec overdrive. Extérieurement, peu de choses différenciaient la DB5 des dernières DB4 de la série 5, en dehors de la goulotte d’essence qu’on avait déjà vu sur quelques exemplaires. Sous la carrosserie en revanche, on notait de nombreuses améliorations, comme l’alternateur, les freins à disque Girling à la place des Dunlop, les vitres Sundym, les glaces électriques et le compteur de pression d’huile en série. Les magnifiques performances de la DB5 – le 0 à 100 km/h en 7, 1 secondes et une vitesse maximale de 238 km/h – en faisaient l’une des voitures les plus rapides du monde.

‘Like all classic GT cars, it combines enormous speed with comfort and the more you put into your driving, the more the car returns for your entertainment. And the DB5 really is entertaining to anyone who can exploit its outstanding performance, handling and brakes.’ – *Motor*.

The DB5 was introduced in July 1963 and represented a further evolution of the preceding DB4 series rather than the beginning of an entirely new model line. The major change was the adoption of a 4.0-litre version of the (previously) 3.7-litre six-cylinder engine, this enlarged unit having been seen first in the Lagonda Rapide of 1961.

Equipped with three SU carburetors the ‘400’ engine produced 282bhp at 5,500rpm and was mated to a four-speed/overdrive gearbox. Outwardly there was little to distinguish the DB5 from the final Series 5 DB4 apart from twin fuel filler caps, though these had already appeared on some cars. Beneath the skin however, there were numerous improvements including alternator electrics, Girling disc brakes instead of Dunlops, Sundym glass, electric windows and an oil pressure gauge as standard equipment. The DB5’s superb performance – 0-60mph in 7.1 seconds and a top speed of 148mph – ranked it amongst the world’s fastest cars.

En plus de tous les commentaires sur sa beauté et ses performances, qui étaient parfaitement justifiées, la DB5 avait été choisie par le plus fameux de tous les agents secrets, James Bond. Dès ses débuts dans Goldfinger, en 1964, la voiture connut un succès emblématique dans le monde entier, autant par les images du séduisant James Bond appuyé sur sa DB5 dans un col des Alpes suisses que par la miniature Corgi qui éjectait le ravisseur de M. Bond, aucune tranche d'âge ne put résister à son charme, la DB5 étant tout simplement entrée dans notre culture collective.

Il s'agit probablement de l'une des Aston Martin DB5 les plus authentiques et les mieux préservées ayant survécu à ce jour. Elle nous est parvenue dans cet état, car elle a connu peu de propriétaires et un entretien sans faille. De plus, il faut savoir que depuis son premier jour, elle a été construite avec des caractéristiques rares et très appréciées, comme la conduite à gauche et un système d'air conditionné Normalair, auxquelles s'ajoutent une batteries d'options comprenant une radio Bosch Kolor, une antenne électrique, des roues fils chromées avec écrou à trois 'oreilles', une lunette arrière chauffante et des appuie-tête amovibles. Cerise sur le gâteau, elle a été livrée dans la couleur choisie par 007 lui-même, gris bouleau argenté. La sellerie plus chaleureuse que celle choisie par M. bond est réalisée dans un épais cuir rouge Connolly.

Beyond all independent expressions of its beauty and performance, which were well founded, the DB5 was endorsed by the most famous of all Secret Service agents, James Bond. From its debut in Goldfinger in 1964, the model has commanded iconic status throughout the world, whether as seen through images of the suave Sean Connery leaning against a DB5 on a Swiss mountain pass, or children's toys that would jettison Mr. Bond's captor, seemingly no age group is immune to its charms, quite simply the DB5 is part of our culture.

This is surely one of the most original, and well preserved DB5 Astons to survive anywhere in the world. That it has remained this way is the result of limited ownership and careful maintenance. But better than that, is the fact that from day one it was built to a rare and exceedingly desirable specification of left hand drive configuration and with Normalair Air Conditioning. Adding to this were a host of options including Bosch Kolor Radio, power aerial, chrome wire wheels with '3 ear' hub caps, heated rear screen and detachable head rests. To top it all, it was supplied in the colour patronised by '007' himself, Silver Birch Grey. An aesthetically warmer upholstery choice was made than Mr. Bond's car, being a rich red Connolly leather.

La DB5, destinée au marché américain, fut livrée à l'agent new yorkais de la maque, J. S. Inskip, sur la 64e rue, à Manhattan. Le registre de construction d'origine ne mentionnant pas de premier propriétaire, elle fut vraisemblablement commandée pour être mis en stock. Trois mois environ après la sortie de Goldfinger dans les salles américaines, c'était sûrement la plus facile ou la seule façon de vendre une DB5 exposé dans leur vitrine.

Donald Mann de Watermill, dans l'état de New York, est le gentilhomme qui s'en rendit acquéreur auprès d'Inskip. Il la garda pendant les quinze années qui suivirent, s'en séparant au profit d'un certain Stephen Murphy de Laurel Hollow, également dans l'état de New York, alors qu'elle affichait un kilométrage à peine supérieur à 60 000 miles.

The DB5 was destined for the U.S. market, to be supplied by New York Agents for the brand, J.S. Inskip on Manhattan's 64th Street. The original build sheet does not note a first owner, so they would seemingly have ordered the car for stock. Three or so months after 'Goldfinger' had debuted in U.S. cinemas, it must have been 'the' easiest or only way to sell a DB5 from their showrooms.

Donald Mann of Watermill in New York State is understood to have been the gentleman that bought the car from Inskip. He would retain it for the next fifteen years, parting with it to a Stephen Murphy of Laurel Hollow also in New York at which point its mileage was a whisker over 60,000 miles.

M. Murphy conserva la voiture pendant les trois décennies qui suivirent. Pendant cette période, elle fut repeinte dans sa couleur d'origine et de nombreuses factures au dossier témoignent de son entretien régulier tant qu'elle fut en sa possession. Elle ne fut visiblement utilisée que pour deux à trois mille miles annuels et elle n'accuse à ce jour que 80 000 miles d'origine.

Depuis son achat par le vendeur, la voiture a bénéficié d'un rafraîchissement important de sa mécanique et d'une modernisation du système d'air conditionné, les factures de ces travaux et d'autres dans ces dernières années atteignent 40 000 $. Ces factures, remontant aux dernières années 1970, jointes à un dossier très fourni, sont complétées par un manuel d'instruction et un manuel d'entretien.

Vendue aujourd'hui avec un intérieur d'origine qui lui donne l'aspect d'une voiture ancienne, mais offre en même temps l'avantage d'une climatisation qui fonctionne d'une simple pression sur un bouton, cette DB5 présente un parfait équilibre entre authenticité et rénovation que beaucoup apprécie d'une grande classique.
€600,000 - 800,000

Mr. Murphy retained the car for the next 3 decades. At some point during this time the car was repainted in its original colour and many bills on file attest to routine maintenance while in his ownership, but ostensibly it was used for only one or two thousand miles a year and to this day has accrued less than 80,000 miles from new.

Since passing into the current ownership, the car has received considerable mechanical refreshing and modernisation of the air-conditioning system, invoices for this work and in recent years total some $40,000. These join invoices that stretch back into the late 1970s in a well documented file, and are further supported with an Instruction Book and Workshop Manual.

Presented today with the benefit of its charming original interior giving it the feeling of an old car, yet simultaneously with a/c that works and being 'on the button', the DB5 offers a great balance of the right aspects of old and new that many enjoy from a collectable motor car.

341
Hispano-Suiza 15/20 HP omnibus c.1915
Châssis n° 3608

Hispano-Suiza, l'une des marques les plus fameuses de tous les temps, fut créée à Barcelone, en Espagne, en 1904, son nom (littéralement Espagnol-Suisse) identifiant son lieu d'origine et l'apport de son ingénieur en chef, l'ingénieur suisse Marc Birkigt. Celui-ci avait conçu une automobile du nom de La Cuadra à Barcelone en 1900, puis la De Castro. Quand Castro cessa son activité, une nouvelle société fut fondée, la Fabrica De Automoviles, La Hispano-Suiza, dirigée par un riche financier, Damien Mateu. Deux modèles à quatre cylindres furent exposés au Salon de Paris en 1906 et, en 1908, la gamme s'élargit avec deux six cylindres. Le jeune roi d'Espagne Alfonso XIII était un fidèle de la marque. Parmi les premiers clients d'Hispano, il acheta trois modèles quatre cylindres au Salon de Madrid en 1907 et posséda environ une trentaine de modèles pendant son règne. Un modèle gagna la prestigieuse Coupe de L'Auto en 1910 et cette voiturette allait servir de base au modèle Alfons XIII, présenté en 1912. Le succès remporté en France par la voiture après sa victoire amena Hispano-Suiza à créer une usine à Paris en 1911 afin de mieux exploiter le potentiel du large marché français. En fait, bien que d'origine espagnole, ce sont les voitures construites en France qui placèrent la firme au premier rang des marques de luxe après la première guerre.

Alors qu'il produisait les voitures les plus rapides du monde, Hispano-Suiza s'intéressait aussi aux transports publics, concevant de nombreux châssis commerciaux propulsés par les moteurs de ses voitures de tourisme modifiés pour ce rôle moins glorieux. Hispano-Suiza lança également un système par lequel les clients pouvaient, par le biais d'un contrat d'achat à crédit avec la société, payer leur véhicule par traites en dehors des bénéfices d'exploitation. De ce fait, de nombreuses sociétés de transport ajoutaient le nom d'Hispano-Suiza à leur nom. Partiellement restauré autrefois lorsqu'il faisait partie d'une collection privée espagnole, cet omnibus à dix places a été acheté par son actuel propriétaire en 2007. Repeint il y a 20 ans, la carrosserie reste en excellent état et le moteur semble être extérieurement dans le même état. Quoiqu'il en soit l'état mécanique du véhicule n'est pas connu et une révision s'impose par le nouveau propriétaire avant tout usage. Aucun document n'accompagne ce lot.
€170,000 - 220,000

One of the most famous of marques of all time, Hispano-Suiza was founded in Barcelona, Spain in 1904, its name (literally, Spanish-Swiss) recognising both its place of origin and the contribution made by its chief designer, the Swiss engineer Marc Birkigt. The latter had designed the La Cuadra car in Barcelona in 1900 and then the Castro. When Castro went out of business, a new company - Fabrica De Automoviles, La Hispano-Suiza - was formed, headed by wealthy investor Damien Mateu. Two four-cylinder models were shown at the Paris Auto Show in 1906, and in 1908 the range expanded with the addition of two sixes. Spain's young King Alfonso XIII was an early devotee of the marque. One of Hispano's first customers, he purchased a trio of four-cylinder models at the Madrid Show in 1907 and would own some 30-or-so examples during his reign. An Hispano won France's prestigious Coupe de l'Auto race in 1910 and this racing voiturette would form the basis of the Alfonso XIII model introduced in 1912. Its successful exposure in France led to Hispano-Suiza setting up a factory in Paris in 1911, the better to exploit the potential of the large French market. Indeed, although the marque was of Spanish origin, it was Hispano-Suiza's French-built cars that established it in the front rank of luxury automobile manufacturers following the end of WWI.

As well as producing some of the world's fastest cars, Hispano-Suiza was also concerned with public transport, introducing a number of commercial chassis powered by engines developed for its touring cars, modified for this less glamorous role. Hispano-Suiza also ran a scheme whereby a customer could enter into what was effectively a 'hire purchase' agreement with the company, paying for the vehicle in instalments out of their operating profits. Indeed, many of these new transport companies incorporated the name 'Hispano' into their title. An older partial restoration formerly in a Spanish private collection, this ten-seater omnibus was purchased by the current owner in 2007. Repainted 20 years ago, the body remains in excellent condition and the engine appears likewise externally. However, the vehicle's mechanical condition is not known and re-commissioning is advised prior to further use. There are no documents with this Lot.

342
Maserati Mistral 4000 coupé 1966
Carrosserie Frua
Châssis n° AM109.A1.1260

Dans les années 1960, la politique de Maserati pour assurer sa survie consista à orienter ses activités – qui jusque-là avaient été la construction de monoplaces et de voitures de compétition – vers la production de voitures de route. Cette nouvelle ère avait débuté en 1957 avec le lancement de la 3500 GT à carrosserie Touring au Salon de Genève. Cette luxueuse 2+2 profitait largement de l'expérience de Maserati en compétition, avec son châssis tubulaire et son moteur dérivé de celui des 350S Sport de 1956. La suspension indépendante à l'avant se faisait par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière on trouvait un essieu rigide traditionnel avec ressorts à lames semi-elliptiques. Le concepteur de la 3500 GT n'était nul autre que Giulio Alfieri, créateur de la Tipo 60/61 'Birdcage' et celui qui avait conçu la 250 F victorieuse au championnat du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était proche de celui des 250F et développait environ 220 ch à l'origine, les exemplaires ultérieurs affichant 235 ch grâce à l'injection mécanique Lucas. D'abord équipée de freins à tambour et d'une transmission à quatre rapports, la 3500 fut améliorée avec une boîte cinq et des disques à l'avant puis, finalement, des disques aux quatre roues.

Maserati's survival strategy for the 1960s centred on establishing the company - which hitherto had mainly concentrated on its Grand Prix and sports car racing activities - as a producer of road cars. The Modena marque's new era began in 1957 with the launch at the Geneva Salon of the Touring-bodied 3500GT. A luxury '2+2', the 3500GT drew heavily on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a conventional live axle/semi-elliptic arrangement. The 3500GT's designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

Le développement de la gamme continua en 1962. Le coupé Sebring, construit sur le châssis à empattement court du Spyder 3500 GT de Vignale, était équipé d'une boîte à cinq rapports, de freins à disque et de l'injection en série, la transmission automatique, la climatisation et le différentiel à glissement limités étant proposés en option.

La dernière des Maserati classiques à six cylindres, la Mistral, carrossée par Pietro Frua, entra en production en 1963. La version 3, 7 litres du fameux moteur à course longue était utilisé sur toute la gamme, les autres versions étaient le 3, 5 litres ou, à partir de 1966, le 4 litres, tous équipés de l'injection Lucas. La Mistral, une séduisante deux places construite sur un châssis de tubes carrés raccourci, était proposée en coupé et cabriolet, la première s'avérant une sportive particulièrement pratique avec sa lunette arrière ouvrante. Une boîte cinq, des freins à disque et l'injection étaient offerts en série, la transmission automatique, la climatisation et le différentiel à glissement limités étant proposés en option. La production prit fin en 1970 après un total de 827 coupés et 123 spyders.

The next development of the theme arrived in 1962. Built on the short-wheelbase chassis of the Vignale-bodied 3500GT spyder, the Sebring coupé featured a five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection as standard equipment, with automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential available as options.

Last of the classic six-cylinder Maseratis, the Pietro Frua-styled Mistral commenced production in 1963. The 3.7-litre version of the famous long-stroke engine was fitted to most cars, other options being the 3.5-litre or, from 1966, the 4.0-litre unit, all of which came with Lucas fuel injection. A handsome two-seater on a shortened, square-tube chassis, the Mistral was built in coupé and spyder versions, the former's opening rear window hatch making it unusually practical for a sports car. A five-speed gearbox, disc brakes and fuel injection were standard equipment; automatic transmission, air conditioning and a limited-slip differential the options. Production ceased in 1970, by which time a total of 827 coupés and 123 spyders had been built.

MASERATI
153624

OFF. A. MASERATI S.p.A.
MODENA
ITALIA
OMOLOG.
TIPO AM 109 A 1
AUTOTELAIO
N 1260

Immatriculée le 13 juin 1967, cette Mistral est équipée de la transmission manuelle, tandis que la capricieuse injection Lucas a été remplacée par trois carburateurs Weber 40 DCOE double corps, une modification courante sur ces Maserati six cylindres de la dernière série. 10 000 € ont été dépensés pour la restauration en 2007/2008 (voir factures du dossier) et la voiture fut proposée à la vente Bonhams de Reims en septembre 2009 où elle fut acquise par son actuel propriétaire. Depuis, elle a fait l'objet d'une restauration complète (moteur, carrosserie, intérieur, etc) pour un coût de 60 000 € (toutes factures disponibles). Ces travaux ont été menés par de grands spécialistes entre 2010 et 2012, V12 Automobile de Saint-Brice (réfection totale du moteur), la carrosserie Axial de Tinqueux (peinture), la sellerie champenoise de Saint-Brice-Courcelles (réfection totale de l'intérieur) et JMW Racing de Gueux (démontage et ré-assemblage). La voiture affichait 41 500 km au compteur au moment de la restauration et en compte aujourd'hui 46 000.

Restauré sans regarder à la dépense, cette magnifique Mistral est peinte en rouge Cordoba avec sellerie cuir beurre frais et se trouve dans un état exceptionnel. La documentation comprend les factures mentionnées plus haut, une carte grise française, son contrôle technique et un rapport d'expertise mené en juillet 2012 par le cabinet Cérède-Bonoron de Paris.
€90,000 - 130,000

First registered on 13th June 1967, this particular Mistral has the desirable manual transmission, while the sometimes troublesome Lucas fuel infection has been replaced with a trio of twin-choke Weber 40DCOE carburettors, a popular modification among owners of these later six-cylinder Maseratis. Some €10,000 was spent on re-commissioning during 2007/2008 (see invoices on file) and in September 2009 the car was offered for sale at Bonhams' Reims auction (Lot 146) where it was purchased by the current vendor. Since then the Mistral has benefited from a complete restoration (engine, bodywork, interior, etc) costing around €60,000 (all invoices available). These works were undertaken between 2010 and 2012 by recognised specialists including V12 Automobiles, Saint Brice (full engine rebuild); Carrosserie Axial, Tinqueux (repainting); Sellerie Chempenoise, St Brice Courcelles (complete interior re-trim); and JMW Racing, Gueux (dismantling and re-assembly). The odometer reading at time of restoration was 41,500 kilometres and currently is 46,600.

Fully restored with no expense spared, this beautiful Mistral is finished in Rosso Cordoba with butter-coloured leather interior and is presented today in superb condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned invoices, French Carte Grise, Contrôle Technique and a detailed appraisal carried out in July 2012 by Cerede Bonoron Expertises, Paris.

343
Porsche 356 A 1600 Super coupé 1957
Carrosserie Reutter
Châssis n° 100283
Moteur n° 89446

Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude automobile au début des années 1930, son nom n'apparut pas sur une voiture avant 1949. Quand ce fut le cas, il ornait l'une des plus grandes sportive de tous les temps, la Porsche 356. Conçue par Ferry Porsche, la 356 était basée sur la Volkswagen imaginée par son père, Ferdinand, et, comme l'immortelle 'Coccinelle', elle utilisait un châssis plate-forme avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante par barres de torsion. La production débuta avec une petite série de voitures à carrosserie en aluminium construite à Gmünd et se poursuivit en plus grande quantité avec un coupé 356 à carrosserie acier fabriquée dans son ancien siège de Stuttgart, d'abord dans des locaux partagés avec le carrossier Reutter, puis, à partir de 1955, dans son usine originale de Zuffenhausen. En 1951, une voiture d'usine termina première de la classe 1 100 cm3 aux 24 Heures du Mans, initiant une longue et glorieuse liaison avec la Sarthe.

Les premières modifications virent la capacité du moteur de la 356 passer à 1, 3 litre, puis 1, 5 litre, le pare-brise d'origine en deux parties fut remplacé par un élément d'une seule pièce et une boîte synchronisée fut adoptée. La 356 A, redessinée, arriva 1955, se distinguant par son pare-brise bombé et ses roues descendues de 16 à 15 pouces. En même temps, un moteur de 1 600 cm3 remplaçait le vieux 1 500 et fut monté en série sur son héritière, la 356 B.

Immatriculée pour la première fois le 1er janvier 1957, cette 356 A 1600 Super a été restaurée en 1990 et importée des États-Unis vers l'Europe en 2000. On nous signale que le moteur – n° 89446 – correspond à l'époque mais n'est pas le moteur d'origine de la voiture. Les travaux récents les plus importants on été menés en 2012 quand les joints de portes ont été remplacés (avec de nouveaux seuils) ainsi que les joints de fenêtres latérales, le volant repeint, l'intérieur regarni de cuir et une nouvelle batterie installée. La voiture, rouge avec intérieur beige, est décrite comme en bon état général, avec un bon moteur et une bonne carrosserie. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges, un contrôle technique valide et différentes factures d'après 1990.
€55,000 - 75,000

Although Ferdinand Porsche had established his independent automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356. The work of Ferry Porsche, the Type 356 was based on the Volkswagen designed by his father, Ferdinand and like the immortal 'Beetle' employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and all-independent torsion bar suspension. Having commenced manufacture with a short run of aluminium-bodied cars built at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupé at its old base in Stuttgart, at first in premises shared with coachbuilders Reutter and then (from 1955) in its original factory at Zuffenhausen. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe.

The first phase of development saw the 356's engine grow to 1.3 and then to 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the restyled 356A, the newcomer being readily distinguished by its rounded windscreen and 15" - down from 16" - wheels. At the same time, a 1,600cc engine replaced the old 1.5-litre unit and would be standardised on the successor 356B model.

First registered on 1st January 1957 this 356 A was restored in the 1990s and imported from the USA to Europe in 2000. We are advised that the engine – number '89446' – is period correct but not original to this car. The most recent significant works were carried out in 2012 when the door seals (with new thresholds) and side window seals were replaced; the steering wheel repainted; the interior re-upholstered in leather; and a new battery fitted. Finished in red with beige interior, the car is described as in generally good condition, with very good engine and bodywork, and is offered with Belgian registration papers, valid technical control and sundry post-1990 invoices.

344
MGB roadster 1978
Châssis n° GHN5UJ463541G

Lancée en 1962, la MGB était mécaniquement identique à sa devancière, la MGA, bien que sa construction monocoque la rendît plus lourde. Pour compenser ce surpoids, le moteur de la série B fut porté de 1 622 cm3 à 1 798 cm3, les efficaces lignes aérodynamiques de la MGB faisant le reste pour permettre aux 95 ch de dépasser la barre magique des 100 miles à l'heure (160 km/h). Une recette juste du premier coup qui changea peu au cours des ans, si ce n'est un moteur équipé d'un vilebrequin à cinq paliers plus robuste en 1965, un léger lifting en 1970 et l'adoption de pare-chocs en plastique en 1975. La 'B' a connu une production étalée sur 18 ans et ses ventes ont dépassé les 500,000 unités. Toujours populaire, c'est l'une des sportives de son époque les plus faciles à conduire et à entretenir au XXIe siècle, bénéficiant d'un large réseau de pièces détachées et de spécialistes de l'entretien.

Cette MGB roadster, un séduisant modèle à boîte manuelle avec overdrive, avait déjà été complètement restaurée, y compris son moteur refait, quand elle fut achetée en 2008 par son actuel propriétaire, dans une vente aux enchères de charité, organisée au profit de 'FACE for children in need'. Remisée dans un endroit sec, la MG a été peu utilisée depuis son acquisition. Peinte en British Racing Green avec un intérieur beige refait et une capote vert foncé, la voiture est vendue avec les papiers d'immatriculation belge annulé du propriétaire actuel et le reçu d'achat de 2008.
€12,000 - 15,000

Launched in 1962, the MGB was mechanically similar to the preceding MGA, though with heavier, unitary construction bodyshell. To compensate for the increased weight, the existing B-Series engine was stretched from 1,622 to 1,798cc, the MGB's aerodynamically efficient lines making the most of the maximum available 95bhp to achieve a top speed which just bested the magic 'ton'. A right-first-time design that changed little over the years apart from the adoption of a more robust five-main-bearing engine in 1965, a minor facelift for 1970 and the adoption of plastic bumpers for 1975, the 'B' enjoyed an 18-year production life and sales totalling in excess of 500,000 cars. Ever popular, it is one of the easiest sports cars of its era to run and maintain in the 21st Century, being served by a worldwide industry of spare parts and service providers.

A desirable manual/overdrive model, this MGB roadster had already been completely restored, including an engine overhaul, when it was purchased in 2008 by the current owner as part of an auction in aid of the Belgian charity 'FACE for Children in Need'. Kept stored in a dry garage, the MG has seen very little use since acquisition. Finished in British Racing Green with re-trimmed beige interior and dark green soft-top, the car is offered with the current owner's cancelled Belgian registration papers and the 2008 purchase receipt.

345
Réplique d'une voiture de rallye d'usine
Morris Mini Cooper S 1966
Châssis n° KA2S4/851680

Livrée neuve à la concession Frazer d'Aberdeen et immatriculée BSU 634D le 14 juillet 1966, cette Mini Cooper 'S' a été convertie aux caractéristiques d'une voiture de rallye d'usine et équipée d'un moteur de 1275 GT réalésé à 1 293 cm3. Elle a également été convertie de la conduite à droite à la conduite à gauche et mise à niveau avec divers accessoires non d'origine. La couleur est la même qu'à l'origine, bleu Island avec toit blanc et garnitures intérieures gris/doré.

Cette Mini a fini avec succès le Norwich Union RAC Classic Rally en 1986, mais a cassé son moteur en 2005, date depuis laquelle elle n'a pas roulé. La documentation fournie comprend un certificat du British Motor Industry Heritage Trust, un passeport FIA (annulé), des papiers d'immatriculation du Royaume-Uni, des papiers d'immatriculation et un contrôle technique (2002) belges, des documents manuscrits concernant les réparations et les travaux de restauration. On trouve également au dossier une correspondance avec Classic Coopers Marathon daté de 1990 expliquant toutes les modifications apportées pour créer une réplique de 'voiture d'usine'. Une liste de pièces détachées et 60 pages d'informations éditées par le British Leyland Special Tuning Department font aussi partie du lot. Vendue strictement sur son aspect, la voiture nécessite des réparations et une restauration mécanique avant de reprendre la route.
€10,000 - 15,000
Sans Réserve

Delivered new to the Fraser dealership in Aberdeen and first registered as 'BSU 634D' on 14th July 1966, this Mini Cooper 'S' has been converted to 'works' rally car specification and is fitted with a 1275GT engine bored out to 1,293cc. It has also been changed from right- to left-hand drive and updated with various non-period items. The colour scheme is the same as it was originally: Island Blue with white roof and grey/gold interior trim.

This Mini successfully finished the Norwich Union RAC Classic Rally in 1986 but in 2005 the engine broke down and the car has not run since then. Accompanying documentation consists of a British Motor Industry Heritage Trust certificate; FIA passport (cancelled); UK registration document; Belgian registration papers and technical control document (2002); and hand written documents concerning repairs and restoration works. Also on file is correspondence with 'Classic Coopers Marathon' dated 1990 explaining all modifications that have to be made to create a 'Works Replica'. A Mini Cooper 'S' parts list and 60 pages of information issued by the British Leyland Special Tuning Department are included in the sale. Sold strictly as viewed, the car requires engine repairs and mechanical re-commissioning before returning to the road.

346
Land Rover série IIA 4x4 1968
Châssis n° 32300558D

Inspiré de la Jeep de l'armée américaine utilisée pendant la guerre, conçue à la hâte et prévue pour une courte production limitée, le Land Rover allait faire mentir le scepticisme de ses concepteurs. Les patrons de Rover, les frères Wilks, avaient entrevu le besoin d'un véhicule utilitaire robuste à quatre roues motrices pour répondre aux demandes de la filière agricole dans l'immédiat après-guerre, mais son succès galopant prit la marque au dépourvu. La nécessité d'utiliser des panneaux d'aluminium résistant à la corrosion à une époque où l'acier était encore sévèrement contingenté s'avéra un atout pour le type d'usage du Land Rover et l'utilisation de pièces existantes – dont le quatre cylindres à soupapes latérales de 1595 cm3 de la berline P3 – permit d'abaisser les coûts et de réduire le temps de développement. Amélioré progressivement tout au long de sa carrière, depuis son lancement en 1948, et modifié pour servir à d'innombrables tâches spécialisées, l'omniprésent Land Rover semble bien parti pour continuer encore longtemps dans le XXI e siècle.

Ce land Rover série IIA sur l'empattement de 88 pouces (2, 23 m) est équipé du moteur diesel 2286 cm3 de 62 ch, proposé en option. Son actuel propriétaire, l'ancien importateur Land Rover en Belgique, a acheté le véhicule à Eberhard Thiesen à Berlin en 2003, date depuis laquelle il a connu un usage limité. Complètement restauré et peint dans un séduisant assortiment de couleurs, il est présenté en très bon état et marche parfaitement. La voiture est vendue avec ses papiers de transport et d'achat (2003), des factures d'entretien s'élevant à 1 700 € (2003) et un Fahrzeugbrief allemand.
€18,000 - 24,000
Sans Réserve

Inspired by the US Army's wartime 'Jeep', developed in haste and intended for short-term, small-scale production, the Land Rover would defy its creators' initial scepticism. Rover bosses the Wilks brothers saw the need for a tough, four-wheel-drive, utility vehicle to serve the needs of the agricultural community in the immediate post-war years, but the Land Rover's runaway success took the company by surprise. The necessity of using corrosion resistant aluminium panels at a time of severe steel shortage turned into a positive virtue in the Land Rover's sphere of operations, and the use of existing components - including the P3 saloon's 1,595cc, four-cylinder, sidevalve engine - kept production costs down and cut development time. Progressively developed since its launch in 1948 and modified to serve countless specialist requirements, the ubiquitous Land Rover looks set to continue well into the 21st Century.

This Series IIA Land Rover on the 88" wheelbase has the 2,286cc, 62bhp diesel engine option. Its current owner the former Land Rover importer for Belgium, purchased the vehicle from Eberhard Thiesen in Berlin in 2003, since when it has seen relatively little use. Completely restored and painted in an attractive colour combination, it is presented in a very good condition, driving well. The car comes with transportation and purchase documents (2003), maintenance invoice for €1,700 (2003) and German Fahrzeugbrief.

347
Rover 3500 berline 1971
Châssis n° 45400183 A
Moteur n° 42523381 C

Un spacieux compartiment moteur faisait partie du cahier des charges de la Rover 2000, c'est ainsi que lorsque Rover acquit la licence pour le V8 Buick en alliage léger, son installation sur la 2000 fut grandement facilitée. Dévoilée en version avec transmission automatique uniquement, la 3500 qui en résulta représentait un énorme progrès par rapport à sa devancière, le lent et paresseux V8 offrant une bien plus grande souplesse et dans sa version 3500 S de 150 ch autorisait une vitesse de pointe de plus de 190 km/h.

Livrée neuve en Belgique, cette Rover 3500 automatique fut achetée à son premier propriétaire, M. Denis Peeters, d'Anvers, par l'actuel propriétaire l'ancien importateur Rover en Belgique – le 18 mars 1982. La voiture est équipée d'appuie-tête, de la direction assistée, d'une lunette arrière dégivrante et recevait une livrée blanc Davos d'origine avec intérieur en cuir ébène. Elle a depuis été repeinte en vert amande. Les travaux récents comprennent la réfection des freins, l'installation de nouveaux pneus (2007) et une révision de la transmission automatique (2012). De plus, le tapis de sol conducteur a été rénové et les carburateurs SU ont été refaits avec de nouveaux joints. La voiture est vendue avec une brochure Rover 3500, un certificat de conformité belge de Leyland Industries, son livret d'entretien (1974-1981), l'immatriculation annulée du premier propriétaire, ses papiers d'immatriculation belges actuels et un historique complet.
€10,000 - 15,000
Sans Réserve

A capacious engine bay had been part of the Rover 2000's design brief, so when Rover acquired the rights to Buick's light-alloy V8, its installation in the 2000 was accomplished relatively easily. Launched in automatic-only form in 1968, the resulting '3500' model was an immense improvement on its predecessor, the lazy, under-stressed V8 providing much greater flexibility and, in 150bhp 3500S form, boosting top speed to 190km/h-plus.

Delivered new to Belgium, this automatic transmission Rover 3500 was bought by the current owner – the former Rover importer for Belgium - on 18th March 1982 from the first owner, Mr of Antwerp. The car is equipped with headrests, power steering and a heated rear screen, and originally was finished in Davos White with Ebony leather interior. It has since been refinished in Almond Green. Recent works carried out include overhauling the brakes and fitting new tyres (2007) and overhauling the automatic transmission (2012). In addition, the driver's side carpet has been renewed and the SU carburettors rebuilt with new gaskets. The car is offered with a Rover 3500 brochure; Leyland Industries Belgium Certificate of Conformity; service sheet (1974-1981); cancelled first-owner registration; current Belgian registration papers and extensive history.

348
Borgward Isabella coupé 1957
Châssis n° 346845
Moteur n° 107732

La plus vendue des Borgward, l'Isabella, fut présentée en 1954. Baptisée Hansa 1500 jusqu'en 1957, l'Isabella (son code d'usine), avec sa construction monocoque moderne et sa séduisante carrosserie d'influence américaine, était juste ce qu'attendait le public allemand et devint la plus vendue de toutes les Borgward. Les versions cabriolet et coupé, plus puissantes (75 ch), furent ajoutées à la gamme et s'avéraient très performantes, avec une vitesse de pointe de 153 km/h et une tenue de route exemplaire.

Immatriculée en Belgique en 1968, cette Isabella a été achetée par l'ancien importateur Borgward en Belgique, l'actuel propriétaire, en 1986 à Mme Élisabeth van Stalle en Belgique et ré-immatriculée là-bas en 2005. La voiture a été repeinte en 1989 (facture au dossier), tandis que les freins ont été refaits récemment (en 2004), la direction et la suspension révisées et de nouveaux pneus montés (en 2005) et que la pompe à essence à été remplacée (en 2008). De plus, les sièges ont été rénovés et le coffre a reçu une nouvelle moquette. On nous signale que la carrosserie est en très bon état, avec son toit ouvrant fonctionnel, et que la voiture est en état de marche. Affichant aujourd'hui un kilométrage de 35.733 km au compteur, cette Isabella est vendue avec sa brochure d'époque, ses papiers d'immatriculation belge annulée (1968), sa facture d'achat (1986), diverses factures d'entretien et une copie de contrôle technique (2005).
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Borward's best-selling Isabella arrived in 1954. Badged as the 'Hansa 1500' until 1957, the Isabella (its factory code name) boasting a modern, unitary construction body/chassis and eye catching American-influenced styling, was just what the German public had been waiting for and went on to become the most successful Borgward ever. More powerful (75bhp) Cabriolet and Coupé versions joined the range and were excellent performers, with a 153km/h maximum speed and exemplary road manners.

Registered in Belgium in 1968, this Isabella was bought by the former borgward importer for Belgium the current owner in 1986 from Mrs Elisabeth Van Stalle in Belgium and reregistered there in 2005. In 1989 the car was repainted (invoice on file) while more recently the brakes were renewed (in 2004); the steering and suspension overhauled and new tyres fitted (2005), and the fuel pump replaced (2008). Additionally, the seats have been renewed and the boot re-carpeted. We are advised that the body is in very good condition, with working sunroof, and that the car is in driving order. Currently displaying a total of 35,733 kilometres on the odometer, this Isabella comes with a period brochure; cancelled Belgian registration document (1968); purchase receipt (1986); sundry restoration and maintenance invoices; and copy technical control (2005).

349
Saab 92 B De Luxe berline 1953
Châssis n° 06941

Fondée à la fin des années 1930 pour construire des avions, Svenska Aeroplan AB (SAAB), diversifia ses activités dans la construction automobile à la fin de la seconde guerre avec la présentation de son premier modèle, la 92, en juin 1947. En ce qui concerne sa partie technique, la Saab 92 présentait de nombreuses similarités avec la DKW d'avant-guerre, avec sa traction avant entrainée par un moteur bicylindre deux temps monté transversalement. Sa carrosserie aérodynamique reflétait clairement l'expérience aéronautique de Saab, son étonnant Cd de seulement 0, 32 faisant de la 92 la voiture de série la plus aérodynamique du monde, tandis que d'autres éléments de son caractère novateur pouvaient être trouvés dans sa suspension indépendante par barres de torsion, sa direction à crémaillère et ses freins hydrauliques Lockheed. En 1955, la 93, équipée d'un trois cylindres en ligne deux temps de 748 cm3 et d'une suspension modernisée, venait enrichir la gamme.

Propriété actuelle de l'ancien importateur Saab en Belgique, cette berline 92 B, remisée, n'a pas roulé pendant les 20 dernières années et n'est pas en état de marche, et exigera une révision ou une restauration. Le compteur affiche actuellement un total de 58 652 kilomètres. La documentation fournie comprend la facture d'achat émise par Saab automobile ab, diverses lettres datant des années 1980 et deux photos d'époque.
€10,000 - 15,000

Founded in the late 1930s to manufacture aircraft, Svenska Aeroplan AB (SAAB) diversified into automobile manufacture at the end of WW2, announcing its first car, the '92', in June 1947. As far as its mechanical underpinnings were concerned, the SAAB 92 bore a distinct resemblance to the pre-war DKW, being a front-wheel drive design powered by a transversely mounted twin-cylinder two-stroke engine. Its streamlined body though, clearly showed SAAB's aeronautical background, the 92's astounding Cd of only 0.32 making it the world's most aerodynamically efficient production car, while further evidence of advanced thinking could be found in the all-independent torsion bar suspension, rack-and-pinion steering and Lockheed hydraulic brakes. In 1955 the '93' was added to the range, boasting an inline 748cc three-cylinder two-stroke engine and revised suspension.

Currently owned by the former SAAB importer for Belgium, this 92B saloon has been off the road in storage for the last 20-plus years and is presented in non-running condition, in need of re-commissioning/ restoration. A total of 58,652 kilometres is currently displayed on the odometer. Accompanying documentation consists of a 1979 purchase invoice from Saab automobile ab, assorted correspondence dating from the 1980s, and two period photographs.

350
Saab 95 break 1961
Châssis n° 2977

Fondée à la fin des années 1930 pour construire des avions, Svenska Aeroplan AB (SAAB), diversifia ses activités dans le domaine de l'automobile à la fin de la seconde guerre avec la présentation de son premier modèle, la 92, en juin 1947. La partie technique de la Saab 92 présentait de nombreuses similitudes avec la DKW d'avant-guerre, avec sa traction avant entrainée par un moteur bicylindre deux temps monté transversalement. Sa carrosserie aérodynamique témoignait clairement de l'expérience aéronautique de Saab, son étonnant Cd de seulement 0, 32 faisant de la 92 la voiture de série la plus aérodynamique du monde, tandis qu'on trouvait d'autres éléments de son caractère novateur dans sa suspension indépendante par barres de torsion, sa direction à crémaillère et ses freins hydrauliques Lockheed. Le concept était si réussi que, développé au fil des générations, il resta en production jusqu'à la fin des années 1970, la dernière version étant la 96. Le moteur Ford V4 allemand de 1, 5 litre avait été adopté par la 96 en 1966, devenant la seule motorisation après l'abandon des moteurs deux temps en 1968.

Immatriculée le 15 septembre 1961, le véhicule proposé est une version break de la Saab 95. Mécaniquement identique à la berline 96 contemporaine, il partage le moteur deux temps longitudinal, mais avec une boîte de vitesses à quatre rapports montée en série. Achetée en 2005 par le vendeur, l'ancien importateur Saab pour la Belgique, la voiture est vendue avec la facture d'achat de 2005, un ancien contrôle technique, et des papiers d'immatriculation belges.
€20,000 - 35,000
Sans Réserve

Founded in the late 1930s to manufacture aircraft, Svenska Aeroplan AB (SAAB) diversified into automobile manufacture at the end of WW2, announcing its first car, the '92', in June 1947. As far as its mechanical underpinnings were concerned, the SAAB 92 bore a distinct resemblance to the pre-war DKW, being a front-wheel-drive design powered by a transversely mounted twin-cylinder two-stroke engine. Its streamlined body though, clearly showed SAAB's aeronautical background, the 92's astounding Cd of only 0.32 making it the world's most aerodynamically efficient production car, while further evidence of advanced thinking could be found in the all-independent torsion bar suspension, rack-and-pinion steering and Lockheed hydraulic brakes. So successful was the design that, progressively developed, it lasted in production until the end of the 1970s, latterly as the '96'. Ford-Germany's 1.5-litre V4 engine was first introduced on the '96' in 1966, becoming the sole option when the two-strokes were dropped in 1968.

First registered on 15th September 1961, the vehicle offered here is an example of the SAAB 95 estate car. Mechanically identical to the contemporary '96' saloon, it shared that model's longitudinal two-stroke engine but came with the four-speed gearbox as standard. Purchased in 2005 by the current owner, the former SAAB importer for Belgium, the car is offered with the 2005 purchase invoice, old technical control document and Belgian registration papers.

351
Le seul modèle de Saab éligible à la Mille Miglia Storica
Saab 93 berline 1957
Châssis n° 31575

Le constructeur aéronautique Svenska Aeroplan AB (SAAB) diversifia ses activités dans la construction automobile à la fin de la seconde guerre en présentant son premier modèle, la 92, en juin 1947. La partie technique de la Saab 92 présentait de nombreuses similitudes avec la DKW d'avant-guerre, avec sa traction avant entrainée par un moteur bicylindre deux temps monté transversalement. Sa carrosserie aérodynamique témoignait clairement de l'expérience aéronautique de Saab, son étonnant Cd de seulement 0, 32 faisant de la 92 la voiture de série la plus aérodynamique du monde. On trouvait d'autres éléments de son caractère novateur dans sa suspension indépendante par barres de torsion, sa direction à crémaillère et ses freins hydrauliques Lockheed. En décembre 1955, la 93, équipée d'un trois cylindres deux temps de 748 cm3, de suspensions améliorées et de l'habituel boîte de vitesses à trois rapports avec roue libre, vint enrichir la gamme. Charlie Lohmander et Harald Kronegårde participèrent au volant d'une 93 aux Mille Miglia de 1957, la dernière édition de cette grande classique, et remportèrent leur classe. Seule Saab a avoir jamais participé à cette épreuve, la type 93 à pare-brise en deux parties (93A) est le seul modèle éligible à la Mille Miglia Storica moderne. La type 93 vendue ici faisait précédemment partie d'une collection privée appartenant à un passionné d'un certain âge d'Alicante, en Espagne, qui l'a vendue vers 2008. Actuellement propriété de l'ancien importateur Saab en Belgique, la voiture a besoin d'une restauration mécanique avant de reprendre la route. La documentation fournie comprend des lettres, la facture de vente, des factures d'entretien, des coupures de presse et des papiers d'immatriculation espagnole.
€15,000 - 25,000
Sans Réserve

Aircraft manufacturer Svenska Aeroplan AB (SAAB) diversified into automobile manufacture at the end of WW2, announcing its first car, the '92', in June 1947. Mechanically, the SAAB 92 bore a distinct resemblance to the pre-war DKW, being a front-wheel drive design powered by a transversely mounted twin-cylinder two-stroke engine. Its streamlined body though, clearly showed SAAB's aeronautical background, its astounding Cd of only 0.32 making the '92' the world's most aerodynamically efficient production car. Further evidence of advanced thinking could be found in the all-independent torsion bar suspension, rack-and-pinion steering and Lockheed hydraulic brakes. In December 1955 the '93' was added to the range, boasting an inline 748cc three-cylinder two-stroke engine, revised suspension and the customary three-speed gearbox with freewheel. Driving a SAAB 93, Charlie Lohmander and Harald Kronegårde entered the 1957 Mille Miglia, the last running of this historic race, and won their class. As SAAB's sole entry in the original event, the Type 93 with divided windscreen (93A) is the only model eligible for the modern Mille Miglia Storica. The SAAB 93 offered here previously formed part of the private collection belonging to an elderly enthusiast in Alicante, Spain, from which it was sold circa 2008. Currently owned by the former SAAB importer for Belgium, the car requires mechanical re-commissioning before returning to the road. Accompanying documentation consists of correspondence, bill of sale, maintenance invoice, press cutting and Spanish registration papers.

352
Saab Sonett III coupé 1972
Châssis n° 977 2500 1063
Moteur n° 228401S

Présentée en 1970, la Sonett III était un joli petit coupé deux places en fibre de verre, dessiné par le styliste italien Sergio Coggiola et adapté pour la construction en série par l'ingénieur suédois Gunnar A. Sjögren. Elle était animée par le moteur Ford V4 de 1500 cm3 jusqu'en 1971 quand le 1 700 cm3 fut monté en série et, quand la production prit fin, en 1974, il en avait été construit 8 368 unités.

Livrée neuve aux États-Unis dans sa livrée jaune d'origine, cette Sonett III 1700 cm3 a été immatriculée le 15 septembre 1972 et affiche 56.000 miles au compteur. Le dossier historique qui l'accompagne contient les factures d'entretien de l'époque où la voiture était aux États-Unis, dans les années 1970, avec copies de ses papiers d'immatriculation et de son titre de propriété californien. La Sonett arriva plus tard en Belgique et fut achetée en 2005 par son actuel propriétaire, l'ancien importateur Saab en Belgique. Il a fait restaurer la voiture, changeant sa couleur originale pour du noir et refaisant garnir l'intérieur en cuir beige pour un prix avoisinant les 15.000 € (voir photographies et factures au dossier). La boîte de vitesse a été refaite en 2011. La voiture, immatriculée en 2007, est vendue avec une brochure Sonett et d'autres informations relatives au modèle, le livret d'entretien, un jeu de photographie avant restauration, des fiches d'engagements en rallye et une carte d'identité FIVA (2008).
€20,000 - 25,000
Sans Réserve

Introduced in 1970, the Sonett III was a pretty glassfibre-bodied two-seater coupé penned by Italian stylist Sergio Coggiola, with production engineering adaptations by Swedish designer Gunnar A Sjögren. The Sonett III was powered by the 1,500c Ford V4 engine up to 1971 when the 1,700cc unit was standardised, and by the time production ceased in 1974, a total of 8,368 cars had been made.

Delivered new in the USA and original finished in yellow, this 1,700cc Sonett III was first registered on 15th September 1972 and currently displays a total of 56,000 miles on the odometer. The accompanying history file contains detailed maintenance invoices relating to the car's time in the USA dating back to the 1970s, together with registration records and a copy of the State of California Certificate of Title. The Sonett later came to Belgium and in 2005 was purchased by the current owner, the country's former SAAB importer. He had the car restored, changing the colour to black and having the interior re-trimmed in beige leather at a cost of approximately €15,000 (see photographs and invoices on file). The gearbox was overhauled in 2011. Last registered in 2007, the car is offered with a Sonett brochure and other related information; the original service book; assorted pre-restoration photographs; rally entry document; and a FIVA identity card (2008).

353
Mazda Cosmo L10B coupé 1969
Châssis n° L10B10546
Moteur n° 10 A 1708

Bien que fondée dans les années 1920, la société qui allait devenir Mazda Motor Corporation ne construisit pas de voitures de série avant 1960. Seulement quatre années plus tard, la marque japonaise exposait son premier prototype à moteur rotatif, après avoir acquis la licence de production du moteur NSU conçu par Wankel. En 1966, Mazda dévoilait son premier modèle à moteur rotatif, la Cosmo L 10 A, dont la construction en série démarra l'année suivante. Porte-drapeau de Mazda, la Cosmo était animée par un moteur à deux pistons rotatifs de 982 cm3 qui développait 110 ch, suffisamment pour emmener le joli coupé deux places à une vitesse maximale de 185 km/h. En juillet 1968, une version L 10 B, plus puissante et plus rapide (193 km/h), sur un empattement allongé voyait le jour. La production fut assez limitée et, lorsque la Cosmo fut abandonnée en 1972, seulement 1 519 avaient été construites dont 1 176 étaient des versions L 10 B.

Cette Cosmo appartient à l'ancien importateur Mazda en Belgique depuis le début des années 1990 et a été exposée au Salon de Bruxelles en 1992 qui se tenait à l'Autoworld. Affichant aujourd'hui 51.093 km au compteur, la voiture est décrite comme étant en très bon état général, ayant bénéficié d'une révision de sa direction (2010), d'un nouveau démarreur, d'une réfection de son carburateur (2011) et de ses freins arrière (2012). L'intérieur est décrit comme étant en bon état, tandis que le seul défaut signalé est une légère corrosion sous les ailes avant. Cette rare et historique Mazda à moteur rotatif est vendue avec ses papiers d'immatriculation belges et un magazine présentant la Cosmo.
€50,000 - 70,000

Although founded in the 1920s, the company that would become Mazda Motor Corporation did not commence series production of passenger cars until 1960. Only four years later the Japanese firm exhibited its first rotary-engined prototype, having acquired the rights to produce NSU's Wankel-designed engines. In 1966 Mazda launched its first rotary, the Cosmo L10A, which went into production the following year. Mazda's flagship model, the Cosmo was powered by a twin-rotor engine displacing 982cc and producing 110bhp, which was enough to endow the pretty two-seater coupé with a top speed of 185km/h (110mph). In July 1968 a more powerful and faster (128bhp, 193km/h) L10B version on a longer wheelbase was introduced. Production was limited, and when the Cosmo was phased out in 1972 only 1,519 had been made, 1,176 of which were the L10B version.

This Cosmo has belonged to the former Belgian Mazda importer since the early 1990s and in 1992 was exhibited at the Brussels Motor Show at Autoworld. Currently displaying a total of 51,093 kilometres on the odometer, the car is described as in very good driving order, benefiting from overhauled steering (2010); new starter motor and carburettor rebuild (2011); and overhauled rear brakes (2012). The interior is said to be in good condition while the only notified fault is slight corrosion beneath the front wings. This rare and historic Mazda rotary is offered with Belgian registration papers and a magazine featuring the Cosmo.

354

Ex-Pascal Gaban, vainqueur de la coupe FIA en 1988

Mazda 323 Familia, voiture de rallye à 4 roues motrices 1988

Châssis n° JMZ BF 831200285960

Moteur n° B6 519919

Bien que fondée dans les années 1920, la société qui allait devenir Mazda Motor Corporation ne construisit pas de voitures de série avant 1960. Trois ans plus tard, la marque japonaise dévoilait la gamme Familia, aussi vendue sous le nom de 323, qui, régulièrement renouvelée, allait être le socle de la production Mazda pendant les 40 années suivantes. La 323 allait également fournir la base des Mazda de rallye en championnat du monde, après sa première incursion avec la RX7 à moteur rotatif. Après une première tentative avec une 323 deux roues motrices à moteur turbo, la Familia à transmission intégrale définitive faisait ses débuts au Rallye de Monte-Carlo en 1986. Engagée en Groupe A, la 323 tirait 240 ch de son moteur 1, 6 litre turbocompressé, mais elle connut des problèmes de transmission à ses débuts. Néanmoins, à la fin de la saison 1986, l'équipe d'usine gérée par l'Allemagne comptait deux victoires en Groupe A à son crédit. Après l'élimination des Groupe B, Mazda enregistra immédiatement une victoire en 1987 (en Suède), mais dut refaire homologuer la 323 avec une boîte X-Trac à six vitesses. La fiabilité était en net progrès, mais la 323 restait désavantagée par son manque de puissance par rapport à ses concurrentes qui avaient presque toutes recours à des moteurs 2 litres et faisaient plus de 300 ch. La meilleure saison de l'équipe d'usine fut 1989 quand elle termina troisième du championnat du monde des marques.

Engagée par l'équipe de rallye de Mazda Belgique et préparée pour le Groupe N – la catégorie 'série' qui autorisait peu de modifications – cette Mazda 323-ci fut pilotée par Pascal Gaban au cours de la saison 1988, remportant la Coupe FIA des conducteurs de voitures de série. Les moments marquants de la saison furent la victoire de classe en Grèce et en Côte d'Ivoire, avec une deuxième place au classement général dans cette dernière épreuve.

À l'origine noir métallique, la voiture a été repeinte aux couleurs de l'équipe de rallye de Mazda Belgique et a été conservée dans son état de 'dernière course' depuis son acquisition par le vendeur, l'ancien importateur Mazda en Belgique. L'intérieur est réputé en bon état, mais on nous signale que la pompe à essence ne marche plus et que la voiture n'est pas en état de marche.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Although founded in the 1920s, the company that would become Mazda Motor Corporation did not commence series production of passenger cars until 1960. Three years later the Japanese firm introduced the 'Familia' range, also sold as the '323', which, regularly updated, would form the bedrock of production for the next 40 years. The 323 would also form the basis for Mazda's long-term World Rally Championship campaign, following on from its exploratory foray with the RX-7 rotary. After a brief appearance in front-wheel-drive 323 Turbo form, the definitive four-wheel-drive 323 Familia was introduced, making its debut in the Monte Carlo Rally of 1986. Intended for Group A, the Familia had 240bhp on tap from its turbo-charged 1.6-litre engine but initially was plagued by transmission problems. Nevertheless, by the end of 1986 the German-run works team had two Group A victories to its credit. Group B having been axed, Mazda scored an outright victory in 1987 (in Sweden) but then had to re-homologate the car with a more robust X-Trac six-speed gearbox. Reliability improved but the 323 was always at a power disadvantage when compared with its rivals, most of which had a full 2 litres and in excess of 300 horsepower to play with. The works team's best year was 1989 when they finished 3rd in the World Championship for Makes.

Entered by Mazda Rally Team Belgium and prepared for Group N – the 'showroom' category that permitted very little by way of modifications - this particular Mazda 323 was driven by Pascal Gaban throughout the 1988 season, winning the FIA Cup for Drivers of Production Cars. Highlights of the season were class wins in Greece and the Côte D'Ivoire events and a fine 2nd place overall in the latter.

Originally black metallic, the car was repainted in the Mazda Rally Team Belgium's racing livery and has been kept in 'as last raced' condition since its acquisition by the current vendor, the former Mazda importer for Belgium. The interior is said to be in good condition; however, we are advised that the fuel pump is not working and the car is not in running order.

355
Chevrolet Corvette roadster 1954
Châssis n° E548001302
Moteur n° 0298994F54Y6

Quand Chevrolet lança une sportive à deux places en 1953, il s'agissait d'un changement radical de la part d'une marque jusque-là presque exclusivement vouée aux véhicules familiaux. Construite sur la base du concept car de 1952 EX-122 d'Harley Earl, la Corvette faisait appel à des composants mécaniques du catalogue GM, adaptés en conséquence, et à un châssis raccourci habillé d'une séduisante carrosserie en fibre de verre. La fibre de verre, encore nouvelle à l'époque, permettait de réduire les investissements en outillage à un niveau compatible avec une construction en série limitée et permit à la Corvette de passer du design à la production en moins de deux années. La puissance était fournie par le six cylindres en ligne 235,5 ci (3, 8 litres) à soupapes en tête Chevrolet qui, dans la version Blue Flame de la Corvette, offrait 150 ou 155 ch. Plutôt inhabituelle sur une sportive on trouvait une transmission automatique, une boîte GM Powerglide à deux rapports.

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 Harley Earl's EX-122 show car of 1952, the Corvette made use of existing GM running gear, suitably modified, and a shortened chassis frame around which was wrapped striking glassfibre coachwork. A novelty at the time, glassfibre construction kept tooling costs down to a level commensurate with low-volume production and enabled the 'Vette to go from design to introduction in less than two years. Motive power came from Chevrolet's 235.5ci (3.8-litre) overhead-valve straight six, which in 'Blue Flame' (Corvette) specification produced 150 or 155bhp. Unusually for a sports car, there was automatic transmission: GM's two-speed Powerglide.

Conçue comme une concurrente des MG de la série T, la Corvette dépassait largement ses objectifs de prix, plus proche des tarifs de la Jaguar XK 120. Les ventes stagnaient, et la Corvette faillit être abandonnée, mais survécut parce que Chevrolet avait besoin d'une offre face à la Thunderbird de Ford. Elle allait devenir la sportive à la carrière la plus longue et connaître un succès phénoménal.

Daté de la première année complète de production de la Corvette, cet exemplaire a appartenu au vice-président de la filiale belge de GM. En 1960, elle a été achetée par le père de l'actuel propriétaire, l'ancien importateur Saab en Belgique, et est restée en possession de la société ou de sa famille pendant les cinquante années suivantes. Elle fut temporairement exportée le 15 avril 1980 et figura dans le magazine de voiture anciennes Oldtimer Plus en 2003 (numéro au dossier).

L'entretien de la voiture a compris la révision des carburateurs, le nettoyage du réservoir d'essence (2003) et la rénovation de la pompe à essence (2006). La voiture est décrite comme en état de marche avec une carrosserie en fibre de verre en bon état. Dans sa livrée Polo White avec intérieur rouge, cette très belle Corvette de la première série est vendue avec deux manuels d'instruction, une carte de membre de l'American Car Enthusiasts, la facture d'achat, les papiers d'exportation temporaire, et la correspondance avec le Club Corvette de France concernant sa restauration.
€75,000 - 95,000

Intended as competition for the T-Series MG, the Corvette cost way above the target figure, ending up in Jaguar XK120 territory. Sales were sluggish initially and the Corvette came close to being axed, surviving thanks to Chevrolet's need to compete with Ford's Thunderbird. It would go on to become the world's longest running and most successful sports car.

Dating from the first full year of Corvette production, this example previously belonged to the vice president of the GM division in Belgium. In the 1960s the car was purchased by the father of current owner, the former SAAB importer in Belgium, and for the last 50 years has been in his company's or family's possession. It was temporary exported on 15th April 1980 and in 2003 was featured in the 'Oldtimer Plus' classic car magazine (copy available).

Maintenance works carried out include overhauling the carburettors and cleaning out the fuel tank (2003) and renewing the fuel pump (2006). The car is described as in running condition, with glassfibre bodywork in good order. Finished in Polo White with red interior, this beautiful early Corvette is offered with instruction manuals (x2), 'American Car Enthusiasts' membership card, purchase invoice, temporary export paperwork and correspondence with the 'Club Corvette de France' regarding its restoration.

356

Dans la même collection privée depuis les années '50

Rover 8 HP tourer 1910

Châssis n° K143

Moteur n° 9390

Ce qui allait devenir la marque Rover débuta en construisant l'un des jalons historiques du transport humain – la 'bicyclette de sécurité'. Création de John Kemp Starley, la bicyclette Rover avait deux roues de mêmes dimensions et un entraînement par chaîne de la roue arrière, rendant instantanément la peu sûre traction avant 'ordinaire', plus connue sous le nom de 'Penny Farthing', obsolète. La première incursion de la marque dans le transport motorisé arriva en 1888 avec un tricycle électrique, mais il faudra attendre encore seize autres années, époque à laquelle le fondateur J. K. Starley était mort, avant que la Rover Cycle Company ne s'attaque au moteur à combustion interne. L'ingénieur Edmund Lewis, débauché chez Daimler, dessina la première automobile Rover de série, la 8 HP monocylindre sur un châssis en aluminium, un concept audacieux et novateur qui resta en production jusqu'en 1912. Lewis continua ensuite avec une 6 HP plus conventionnelle.

Cette rare Rover des débuts arbore la haute carrosserie deux places typique des derniers modèles. Le moteur monocylindre sans soupapes entraîne les roues par le biais d'un embrayage Rover métal sur métal et d'une boîte à trois vitesses plus marche arrière, tandis que les freins à courroie aux roues arrière sont manœuvrés par un levier latéral. Dans une collection privée depuis 1950, la voiture a été restaurée pour la première fois au cours de cette décennie et une seconde fois par le propriétaire actuel au milieu des années 1990. Cette dernière restauration a été effectuée entre 1994 et 1996 par Arthur Archer de Dunmow, dans l'Essex, le grand spécialiste des Vauxhall et Talbot de l'époque Vintage. Les travaux effectués comprennent la réfection du moteur, de l'embrayage, du système de refroidissement, de la boîte, du châssis, de la direction, des essieux avant et arrière, du différentiel, des freins arrière, de la magnéto, de la pompe à essence et la fabrication d'un toit en vinyl. On trouvera les factures correspondantes pour un montant de 31 250 € accompagnées de photographies de la restauration et des notes techniques d'Arthur Archer ainsi que les instructions de démarrage et de conduite. Le dossier comporte également une copie du manuel et des papiers d'immatriculation belges annulés. La voiture est enregistrée au Veteran Car Club du Royaume-Uni et a participé à de nombreux rallyes de voitures anciennes, notamment celui de Leuven, où elle était la pièce maîtresse sur le stand du club Rover de Belgique (voir correspondance au dossier).
€40,000 - 50,000

What would eventually become the Rover company began by manufacturing one of the landmark designs in the history of human transportation – the 'Safety Bicycle'. Brainchild of John Kemp Starley, the Rover cycle featured two identical sized wheels and chain drive to the rear, thus rendering the precarious front-drive 'Ordinary', better known as the 'Penny Farthing', obsolete at a stroke. The firm's first venture into powered transportation came in 1888 with an electrically powered tricycle but it would be another 16 years, by which time its founder J K Starley had died, before the Rover Cycle Company began experimenting with the internal combustion engine. Designer Edmund Lewis was recruited from Daimler and drew up Rover's first series-production automobile, an 8hp single-cylinder car with aluminium backbone frame, an adventurous and innovative design that remained in production until 1912. Lewis followed up with a more conventional 6hp model.

This rare early Rover has the upright two-seater body typical of later examples The single-cylinder engine drives the three-speeds-plus-reverse gearbox via a Rover metal-to-metal clutch, while the contracting-band rear-wheel brakes are operated by a side lever. In the current private collection since the 1950s, the car was restored for the first time in that decade and for a second time by the current owner, the former importer of Rover in Belgium, in the mid-1990s. The latter rebuild was carried out between 1994 and 1996 by Arthur Archer of Dunmow, Essex the renowned specialist in Vintage-era Vauxhalls and Talbots. Works undertaken included rebuilding the engine, clutch, cooling system, gearbox, chassis, steering, front and rear axles, differential, rear brakes, magneto, water pump, etc and fabricating a new vinyl roof. There are associated invoices on file totalling more than £25,000 (approximately €31,250) together with restoration photographs and Arthur Archer's technical notes and starting/driving instructions. The file also contains a (copy) owner's manual and cancelled Belgian registration papers. The Rover is registered with the Veteran Car Club in the UK and has participated in many rallies including the 1984 Leuven classic car event where it formed the centrepiece of the Belgian Rover Club's stand (see correspondence on file).

357
Affichant 35.173 miles au compteur
Rolls-Royce 40/50 HP Phantom II limousine 1933
Carrosserie Rippon Brothers, Huddersfield
Châssis n° 36MY
Moteur n° AL85

'Tandis que ses performances ont été nettement améliorées par rapport à celles de sa devancière, la nouvelle 40/50 HP conserve toutes les qualités qui ont valu à son ancêtre le titre de 'meilleure voiture du monde'. – extrait de la présentation de la Phantom II par Rolls-Royce Ltd.

La Phantom II fut présentée en 1929 pour succéder à la New Phantom (rétrospectivement baptisée Phantom I), les livraisons débutant en septembre de la même année. Contrairement à sa devancière, qui héritait du châssis du précédent modèle, la 40/50 HP Silver Ghost, la Phantom II avait un châssis entièrement nouveau, inspiré de celui de la plus petite Rolls-Royce 20 HP. Construit en deux longueurs d'empattement, 3, 66 m et 3, 80 m, ce châssis surbaissé avec le radiateur reculé permettait aux carrossiers de l'habiller de formes modernes, créant des dessins plus élégants que les hautes caisses d'autrefois.

'While its performance on the road has been increased beyond that of its predecessors, this new 40/50hp embodies all the qualities which gained its ancestor the title of "The Best Car in the World".' – Rolls-Royce Ltd introducing the Phantom II.

The Rolls-Royce Phantom II was introduced in 1929 as 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.

Le moteur avait également été profondément modifié. Les cotes et la disposition des cylindres de la Phantom I – deux blocs de trois cylindres avec culasse en aluminium commune – étaient conservées, mais les chambres de combustion avaient été redessinées et les têtes de cylindres étaient désormais de type crossflow, avec les collecteurs d'admission et d'échappement de chaque côté. Le double système d'allumage par magnéto et bobine restait identique à celui de la Phantom I. Résultat de toutes ces modifications au moteur, des performances en nette amélioration - notamment sur le modèle Continental - et la possibilité d'adopter des carrosseries plus lourdes.

Très apprécié des carrossiers les plus en vue, le châssis Phantom II fournit la base de quelques carrosseries exceptionnelles pour l'époque et cet imposant exemplaire arbore une carrosserie limousine sept places de Rippon Brothers de Huddersfield, dans le Yorkshire. Les origines de Rippon, le plus ancien carrossier britannique et sans doute l'un des meilleurs, remontaient au milieu du XVIe sicle et avant la guerre, il figurait au rang des Barker, Hooper, H. J. Mulliner et Parkward. Inutile de préciser que les réalisations de Rippon étaient évidemment très chères et qu'on ne les trouvait que sur les meilleurs châssis, ceux de Rolls-Royce, Bentley, Daimler et Delage prédominant dans les années 1930.

Le châssis n° 36MY fut livré neuf à John William Coulthurst de Skipton, dans le West Yorkshire, le 24 mars 1933 et reçut comme première immatriculation YG 3120. En juillet 1942, la propriété passa aux mains de l'épouse de M. Coulhurst. La voiture n'a connu depuis cette date qu'une seule famille de propriétaire, jusqu'à l'achat par l'actuel propriétaire le 25 novembre 1975.

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. The magneto/coil dual ignition system remained the same as on the PI. The result of these engine changes was greatly enhanced performance, particularly of the Continental model, and the ability to accommodate weightier coachwork.

Highly favoured by prominent coachbuilders, the Phantom II chassis provided the platform for some of the truly outstanding designs of its day and this imposing example carries seven-seater limousine coachwork by Rippon Brothers of Huddersfield, Yorkshire. Britain's oldest coachbuilder and without question one of its finest, Rippon could trace its origins back to the middle of the 16th Century and in pre-war days was ranked alongside the likes of Barker, Hooper, H J Mulliner and Park Ward. Needless to say, Rippon products were necessarily expensive and only to be found on the very best chassis, those of Rolls-Royce, Bentley, Daimler and Delage predominating during the 1930s.

Chassis number '36MY' was delivered new to John William Coulthurst of Skipton, West Yorkshire on 24th March 1933 and was first registered 'YG 3120'. In July 1942 ownership was transferred to Mr Coulthurst's wife. The car then enjoyed single family ownership until it was sold to the current owner on 25th November 1975.

Le catalogue de la vente aux enchères, la facture d'achat et les documents des douanes belges figurent au dossier. À l'époque, 36 MY n'avait couvert que 33.000 miles (environ 53.000 km) et aujourd'hui encore, quelque 38 ans plus tard, le compteur n'affiche que 35.173 miles (environ 56.600 km).

Les factures accumulées depuis l'achat en 1975 représentent plus de 100.000 €. Les travaux entrepris comprennent l'habillage du réservoir d'essence, la peinture des capots, le regarnissage de l'intérieur, la rénovation de la carrosserie, la restauration du coffre à bagages, une réfection partielle du moteur (2002), un nouvel embrayage (2004) et quatre pneus neufs (2005). En 2005, les travaux ont totalisé 29.000 €, tandis que la plus récente des factures qui date de 2010 se monte à 11,000 €.

Un grand nombre de documents très utiles sont vendus avec la voiture, un manuel du propriétaire, les instructions pour démarrer, les instruction et recommandations d'entretien de P&A Wood, les instructions pour la jauge d'essence Telegauge, une liste de pièces détachées avec les prix et un ensemble de dessins techniques. Les papiers additionnels comprennent le livre de bord original, des copies du registre d'usine, le dernier disque de taxes du Royaume-Uni (1963), un ensemble de photos de la restauration, des lettres et des rapports d'essai de P&A Wood et un certificat du MoT daté de 2000 affichant 33.629 miles. La voiture est complète avec ses outils Rolls-Royce, un coffre Brooks avec les valises assorties et un jeu de clés.
€90,000 - 110,000

The associated auction catalogue, sales invoice and Belgian customs documents are on file. By that time '36MY' had covered only 33,000 miles (approximately 53,000 kilometres) and even now, some 38 years later, the odometer reading is only 35,173 miles (approximately 56,600 kilometres).

Invoices accumulated since acquisition in 1975 total more than €100,000. Works carried out include re-skinning the fuel tank; repainting the bonnets, rear storage compartment lid, rear panel, coach lines, etc; new front carpets and interior re-trimming; coachwork refurbishment; trunk restoration; partial engine overhaul (2002); new clutch (2004); and four new tyres (2005). In 2005 works carried out cost more than €29,000 while the most recent maintenance invoices date from 2010 and total €11,000.

There is a quantity of very useful literature with the car to include an owner's handbook; starting instructions; operating instructions and maintenance recommendations from P&A Wood; Telegauge fuel level indicator instructions; spares list with prices; and assorted technical drawings. Accompanying documentation includes the original logbook; copy build sheets; last UK tax disc (1963); assorted restoration photographs; P&A Wood correspondence and road test report; and an expired MoT test certificate dated 2000 recording the mileage as 33,629. The car comes complete with its original Rolls-Royce tools; Brooks trunk with fitted suitcases; and a set of keys.

358
Voisin C11 berline 1928
Châssis n° 26610

Gabriel Voisin fut sans doute le plus grand pionnier de l'aviation français. En 1907, il construisit le premier avion utilisable, capable de quitter le sol par ses propres moyens et sa société des Avions Voisin fut la première au monde à produire des avions en série. Mais la fin de la première guerre mondiale mit fin aux constructions aéronautiques de Voisin et le força à chercher d'autres débouchés pour sa main d'œuvre.

Après avoir expérimenté des bicyclettes à moteur et une voiture économique légère à deux places, Voisin décida de produire une automobile qui serait inégalée en termes de prestige, de confort et de vitesse. La Voisin M1 à moteur sans soupapes Knight qui en résulta fut dévoilée en 1919. C'est une des premières voitures vraiment modernes à avoir été commercialisées après l'armistice et fut rebaptisée C1 en 1920, en l'honneur de la mort du frère de Gabriel Voisin, Charles, même si ses caractéristiques techniques restaient inchangées. Voisin resta fidèle au moteur sans soupapes, souple et silencieux, et élargit progressivement son usage vers les petits modèles de la gamme. En 1927, Voisin présenta sa première six cylindres, la C11, animée par un moteur sans soupapes de 2 326 cm3, associé à une boîte manuelle à trois vitesses. La C11, modèle Voisin le plus vendu, et ses dérivés, restèrent en production jusqu'en 1936.

Rare survivante de la marque qui créa les voitures les plus originales de son temps, cette berline C11 faisait partie d'une collection privée en Espagne depuis 1960 et fut immatriculée précédemment à Madrid avec le numéro M-29446. Les caractéristiques remarquables sont les instruments Jaeger et les gros phares Marchal. La Voisin n'a pas été utilisée depuis longtemps et reste dans un état d'origine intéressant, qui mériterait une restauration. On nous signale que le moteur tourne et que quatre pneus neufs ont été montés. Récemment immatriculée au Royaume-Uni, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation V5C et ses anciens papiers espagnols (1940).
€60,000 - 80,000

Gabriel Voisin was perhaps France's greatest aviation pioneer. In 1907 he built the first practical aeroplane capable of leaving the ground under its own power, and his Avions Voisin company was the first mass producer of aircraft in the world. But the end of WWI in 1918 brought a halt to Voisin's aviation ventures and forced him to look elsewhere to provide employment for his workforce.

After experimenting with motorised bicycles and a light two-seater economy car, Voisin decided to produce an automobile that would be unrivalled for prestige, comfort and speed. The resulting Knight sleeve valve-engined 4.0-litre Voisin M1 appeared in 1919. It was one of the first truly modern cars to be delivered after the Armistice and in 1920 was re-designated 'C1' in honour of Gabriel Voisin's dead brother Charles, though the mechanical specification remained the same. Voisin kept faith with the smooth and silent sleeve valve engine and gradually extended its use to the smaller models in the range. In 1927 Voisin introduced his first six-cylinder car, the C11, which was powered by a 2,326cc sleeve valve engine driving via a three-speed manual gearbox. Voisin's most successful model, the C11 and its derivatives remained in production until 1936.

A rare survivor of a marque that created some of the most original cars of all time, this C11 Berline has formed part of a private collection in Spain since the 1960s and was previously registered in Madrid with the number 'M-29446'. Noteworthy features include Jaeger instrumentation and large Marchal headlights. The Voisin has not been used for some time and remains in highly original condition, albeit in need of re-commissioning. We are advised that the engine runs and that four new tyres have been fitted. Recently registered in the UK, the car is offered with V5C registration document and old (1940) Spanish registration papers.

359
Citroën DS21 décapotable 1969
Carrosserie Chapron
Châssis n° 4637254

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, tandis que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence sur les actuels modèles de haut de gamme. Le moteur original de la DS, un 1 911 cm3 à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm3 également proposé dans des versions 2 175 cm3 et 2 347 cm3, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

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. 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.

Les autres modèles offerts parallèlement à la DS originale était l'ID (une version simplifiée meilleur marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes. Cette dernière, l'une des plus élégantes voitures des années 1960, était l'œuvre du célèbre carrossier parisien Henri Chapron. La version décapotable de Chapron ne fut d'abord pas approuvé par Citroën, l'obligeant à acheter des voitures complètes plutôt que des châssis nus, mais le constructeur finit par plier et se mit à construire son propre cabriolet « usine » sur le châssis allongé du break ID. En tout, 1 365 cabriolet usine furent construits sur base de DS 19 et DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron confectionnait 389 cabriolets de son cru, le dernier en 1973.

Cette DS cabriolet a été livrée neuve à son premier propriétaire à Paris le 23 avril 1969 et allait avoir cinq autres propriétaire en France, avant d'être achetée par le vendeur. Ce dernier confia la voiture aux Ateliers Yann Carrat où elle subit une restauration complète, le travail étant mené entre septembre 2010 et septembre 2011. La DS a été totalement démontée et sablée, toutes les pièces endommagées ou usées ont été remplacées par des pièces originales, y compris le système hydraulique dans son entièreté. Cette superbe DS cabriolet est vendue avec un certificat Citroën de conformité, un rapport complet de ses propriétaires et immatriculations, un dossier de sa restauration et une carte grise française.
€160,000 - 190,000

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 that most celebrated Parisian coachbuilder, Henri Chapron. At first, Chapron's décapotable conversion was not approved by Citroën, forcing him 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. In total 1,365 usine convertibles were produced on the DS19 and DS21 chassis between 1960 and 1971, while Chapron manufactured 389 convertibles of his own, the last in 1973.

This DS21 Convertible was delivered new to its first owner in Paris on 23rd April 1969, going on to have five other owners in France before being acquired by the current vendor. The latter entrusted the car to Ateliers Yann Carrat where it was treated to a total restoration, the work being carried out between September 2010 and September 2011. The DS was totally disassembled and sandblasted clean, and any worn or damaged parts replaced with originals, including the entire hydraulic system. This gorgeous DS21 Convertible is offered with Citroën certificate of conformity; a complete record of its owners and registrations; a file of restoration records and French Carte Grise.

360
Restaurée par André Lecoq
Delahaye 135M cabriolet 1949
Carrosserie Guilloré
Châssis n° 800863
Moteur n° 6S103-800863

D'abord installé à Tours puis, à partir de 1906, à Paris, Delahaye construisit sa première automobile en 1894 et diversifia rapidement ses activités dans les véhicules commerciaux. Ses premières productions manquaient pour le moins de panache, mais en 1935 apparut la première voiture d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque, la T 135 Coupe des Alpes. Excellente sportive, la T 135 empruntait assez paradoxalement son moteur à l'un des camions commercialisés par le constructeur. Le 6 cylindres 3, 2 litres à soupes en tête développait 110 ch, grâce à trois carburateurs Solex, tandis que le châssis était doté d'une suspension avant indépendante avec ressort à lames transversal, d'une boîte synchronisée à quatre rapport ou d'une boîte Cotal, de roues fils à fixation centrale et de freins Bendix.

Delahaye améliora le modèle l'année suivante avec la T 135 MS, une 3, 6 litres de 120/130 ch dont la version compétition fit rapidement parler d'elle prenant les 2e, 3e, 4e et 5e places du Grand Prix de France 1936 - couru en catégorie Sport - remportant le rallye de Monte-Carlo et les 24 Heures du Mans, respectivement en 1937 et 1938. Le Prince Bira gagna les 12 heures de Donington en 1938 au volant de la voiture du prince Chula et gagna encore la course de 'La voiture de route la plus rapide' à Brooklands, devant une formidable concurrence. Le modèle réapparut après guerre sous le nom de 135 M avec son 3,6 litres et resta en production jusqu'en 1951.

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

Delahaye improved on the formula the following year with the 3.6-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, taking 2nd, 3rd, 4th and 5th places in the run-to-sportscar-regulations 1936 French Grand Prix and winning the Monte Carlo Rally and Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938 respectively. Prince Bira won the 1938 Donington 12-Hour Sports Car Race in Prince Chula's example and went on to take victory in Brooklands' 'fastest road car in England' race against some formidable opposition. The model reappeared post-WW2 as the 135M with the 3.6-litre engine and lasted in production until 1951.

MOTEUR TYPE 6 S 103
N° DU MOTEUR 800863
JEU DES SOUPAPES: 2/10e A 3/10e
ORDRE D'ALLUMAGE 1.5.3.6.2.4

CHASSIS DELAHAYE
TYPE 135 M N° 800863
10, Rue du Banquier - PARIS

DELAHAYE
PARIS

563
VD 93

Delahaye n'avait pas de carrosserie intégrée, ses châssis étaient donc tous confiés à des carrossiers indépendants qui les habillèrent de leurs plus élégantes créations. Le châssis n° 800863 porte une séduisante carrosserie signée par Guilloré de Courbevoie qui avait carrossé sa première voiture en 1937. Habillant presque exclusivement des châssis Talbot, Delahaye et Delage, Guilloré resta en activité jusque vers 1950, mais continua encore à construire quelques véhicules commerciaux après cette date.

Dotée d'une conduite à droite, comme toutes les voitures de luxe françaises de l'époque, cette Delahaye 135 M est équipée d'une boîte Cotal semi-automatique et arbore une livrée deux tons de bleu avec intérieur en cuir assorti. L'usage de plexiglas transparent pour le volant et les boutons du tableau de bord est remarquable, donnant l'impression que ces accessoires sont faits de cristal. Cet exemplaire à numéros concordants est inscrit au registre du club Delahaye (voir e-mail au dossier). Elle a été immatriculée pour la première fois en 1949 dans la Seine et vendue en 1985 par le marchand Henri Lalanne à un certain Frédéric Buch.

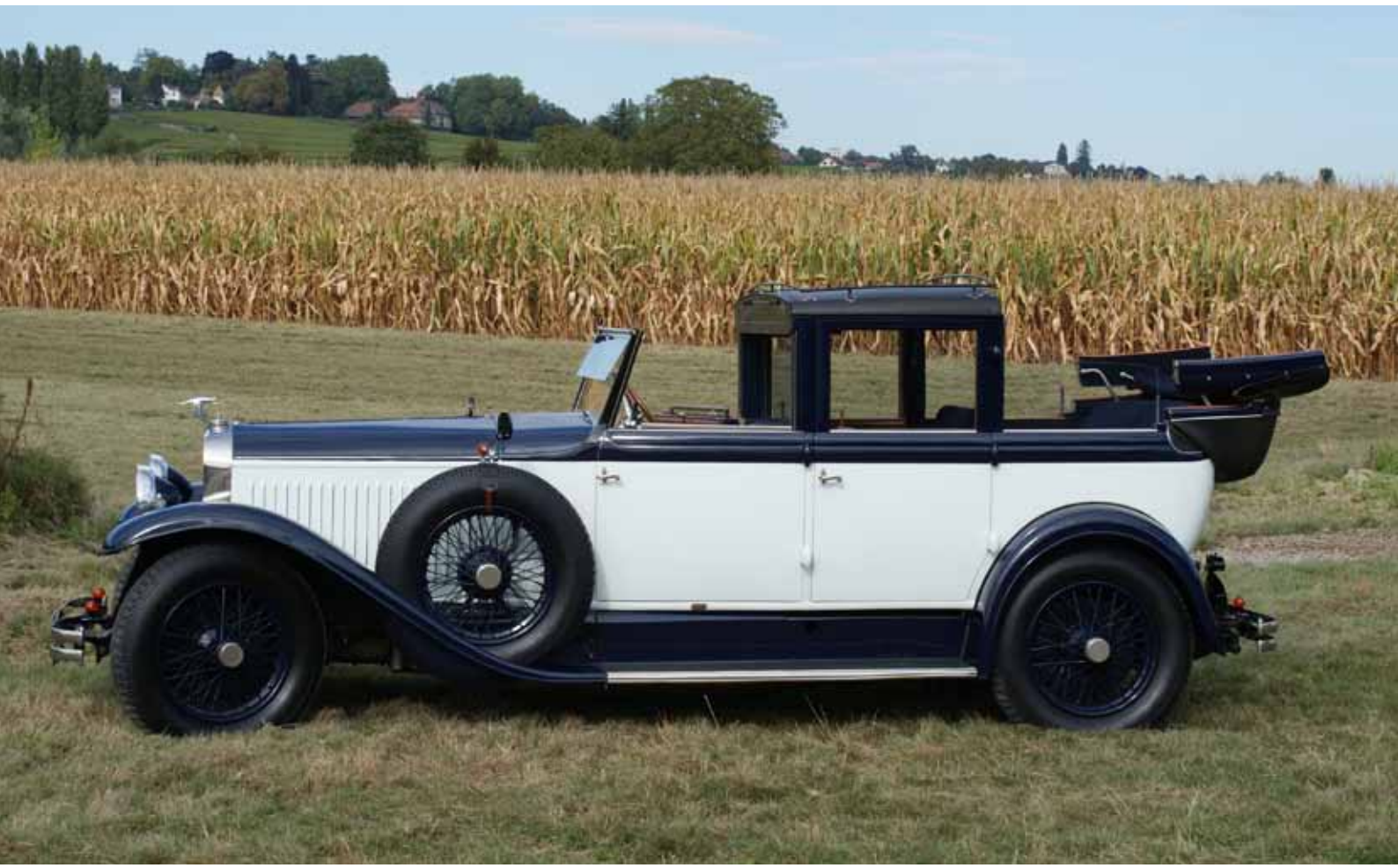
En 1998, la Delahaye a été complètement restaurée par le grand spécialiste français André Lecoq et est restée en très bon état général jusqu'à aujourd'hui. On nous signale que le châssis restauré ne présente aucune trace de corrosion ou d'accident et que la peinture, tout comme l'intérieur, sont tous deux en très bon état, ce dernier montrant quelques signes à peine visible d'usure. La capote bleue assortie a été refaite et l'échappement a été remplacé par un élément en inox, tandis que le moteur, décrit comme 'joliment restauré', conserve tous ses accessoires d'époque. La documentation fournie comprend un rapport d'évaluation (en date d'août 2013), une carte grise française annulée et un formulaire d'immatriculation belge.
€285,000 - 325,000

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents who created some of their most attractive designs on the Type 135. Chassis number '800863' carries elegant cabriolet coachwork by the Courbevoie-based coachbuilder A Guilloré, who bodied his first cars in 1937. Concentrating almost exclusively on Talbot, Delahaye and Delage chassis, Guilloré was active until circa 1950, although manufacture of commercial vehicle bodies continued for some time thereafter.

Right-hand drive like many high quality French cars of the period, this Delahaye 135M has the Cotal semi-automatic gearbox and is finished in two-blue with matching leather interior. The use of transparent Plexiglas for the steering wheel and dashboard buttons is particularly noteworthy, giving the impression that these items are made of crystal. A matching numbers example, the car is well known to the Delahaye Club register (see emailed correspondence on file). It was first registered in 1949 in the Département de la Seine and in 1985 was sold by dealer Henri Lalanne to one Frédéric Buch.

In 1998 the Delahaye was completely restored by the respected French specialist André Lecoq and it remains in generally very good condition today. We are advised that the restored chassis shows no evidence of corrosion or accident damage, and that the paintwork and interior are both in very good condition, the latter showing only insignificant signs of use. The matching blue soft-top has been renewed and the exhaust system changed to a stainless steel item while the engine, described as 'nicely restored', retains all its original ancillaries. Accompanying documentation consists of a detailed valuation report (August 2013), cancelled French Carte Grise and Belgian registration application form.

361 Ω
Hispano-Suiza H6B Landaulet Découvrable 1923
Carrosserie Franay
Châssis n° 10762
Moteur n° 300813



Choisie par les membres de familles royales européennes, les Maharajah indiens, les vedettes d'Hollywood et les capitaines d'industrie, la légendaire Hispano-Suiza était magnifiquement conçue et fut imitée sans vergogne par quelques-uns des plus grands constructeurs. Bien que la marque soit d'origine espagnole, ce sont les Hispano-Suiza construites en France qui la placèrent au premier rangs des constructeurs de prestige et de luxe au lendemain de la première guerre mondiale. Pendant la guerre, les moteurs Hispano-Suiza équipaient les plus prestigieux chasseurs alliés et après le conflit la marque adopta comme emblème la cigogne de l'escadrille des cigognes de l'as français Georges Guynemer dont le biplan Spad utilisait un V8 Hispano.

Sans surprise les premières Hispano d'après guerre faisait largement appel à cette expérience, dotées un six cylindres à arbre à cames en tête de 6 597 cm3, conçu par Marc Birkigt à partir de la moitié d'un V12 aéronautique. Ce dernier, construit avec sa boîte à trois rapports intégrée, reposait sur sept paliers avec une lubrification sous pression et recevait des pistons en alliage d'aluminium coulissant dans des chemises en acier vissées au bloc en alliage. La puissance maximale était de 135 ch, atteints à 2 400 tr/min, la courbe de couple presque plate permettant d'accélérer d'une allure de marche à pied jusqu'à 140 km/h sur le seul rapport supérieur. Une poignée de prototype fut construit à l'usine de Barcelone – le roi Alphonse XIII prenant livraison d'un exemplaire en avril 1918 – avant que la véritable production ne démarre à l'usine de Bois-Colombe, près de Paris.

The choice of European Royalty, Indian Maharajahs, Hollywood film stars and industrial tycoons, the legendary Hispano-Suiza was superbly engineered and imitated unashamedly by some of the world's leading car manufacturers. Although the marque was of Spanish origin, it was Hispano-Suiza's French-built cars that established it in the front rank of luxury automobile manufacturers following the end of WWI. During the conflict, Hispano engines had powered some of the Allies' finest fighter aircraft, and post-war the marque would adopt the stork emblem of French 'ace' Georges Guynemer's Escadrille des Cicognes, whose SPAD biplanes had used Hispano's V8 aero engine.

Not surprisingly, the first post-war Hispano drew heavily on this expertise, being powered by a Marc Birkigt-designed, 6,597cc, overhead-camshaft six derived from one half of a proposed V12 aero engine. A seven-bearing design enjoying the benefit of pressure-fed lubrication, the latter was built in unit with the three-speed gearbox and featured aluminium-alloy pistons running in steel cylinder liners screwed into the light-alloy block. Maximum power was a heady 135bhp produced at just 2,400rpm, and the almost flat torque curve afforded walking-pace-to-85mph performance in top gear. A handful of prototype H6s was made at the company's Barcelona factory - King Alfonso XIII taking delivery of an early example in April 1918 - before production proper commenced at Bois-Colombes, Paris.

Vedette du Salon de Paris en 1919, la H6 reposait sur un châssis rigide équipé de freins aux quatre roues, à la hauteur de l'excellence de son moteur en matière d'innovations. Ses freins assistés étaient si bons que Rolls-Royce en acquit les droits de production sous licence. La H6 associait performance et souplesse, confort et tenue de route et sécurité et fiabilité qui faisaient d'Hispano-Suiza un concurrent redoutable pour Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Isotta-Fraschini et les grandes marques de luxe américaines. Assez grandes pour recevoir des carrosseries statutaires, elles étaient aussi assez rapides pour séduire les sportifs, le rois de l'apéritif André Dubonnet gagnant la Coupe Boillot à Boulogne en 1921, tandis que les carrossiers européens se disputaient leurs châssis de véritable pur-sang pour les habiller de leurs carrosseries. La finition des Hispano était du plus haut niveau et l'aura dont elles jouissaient était telle que l'Hispano fut la vedette de deux romans, L'Homme à l'Hispano et Le Chapeau vert. Voiture la plus sophistiquée au moment de sa présentation et encore plusieurs années après, la H6 resta au catalogue jusqu'en 1936, date à laquelle 2 158 châssis de tous types avaient été construits.

Cette Hispano-Suiza H6B, numéro de châssis 10762, porte une carrosserie unique due à la carrosserie Franay de Levallois-Perret, alors dans la Seine. La carrosserie française était l'une des plus réputée dans les années 1920 et 1930, à une époque où posséder un châssis carrossé par les Kellner, Labourdette, Franay ou Saoutchik était considéré comme une marque indéniable de prestige. Le carrossier Jean-Baptiste Franay avait créé sa société en 1903, la direction revenant à son fils Marius en 1922.

Sensation of the 1919 Paris Show, the H6 featured a light yet rigid four-wheel-braked chassis that matched its state-of-the-art power unit for innovation. Indeed, so good were its servo-assisted brakes that Rolls-Royce acquired the rights to build the design under licence. The H6 combined performance with flexibility, comfort with good handling, and safety with reliability in a manner which enabled Hispano-Suiza to compete successfully with Rolls-Royce, Bentley, Bugatti, Isotta Fraschini and the United States' luxury marques. Large enough to accommodate formal coachwork, it was also fast enough to appeal to the more sportingly inclined: aperitif king André Dubonnet won the Coupe Boillot at Boulgone in 1921, while Europe's coachbuilders vied to build their finest coachwork on this genuinely thoroughbred chassis. The finish of the Hispano-Suiza was superlative and the car's inherent glamour was such that it was featured in two popular novels of the early 1920s, l'Homme de l'Hispano and The Green Hat. The world's most advanced automobile at the time of its introduction and for many years thereafter, the H6 was catalogued until 1933, by which time 2,158 chassis of all types had been completed.

This Hispano Suiza H6B, chassis number '10762', carries unique coachwork by the French Carrosserie Franay of Levallois-Perret, Seine. French coachbuilding ranked alongside the world's best throughout the 1920s and 1930s, when owning an expensive chassis equipped with bespoke coachwork by the likes of Kellner, Labourdette, Franay or Saoutchik was regarded as a mark of immense prestige. Coachbuilder Jean-Baptiste Franay had founded his company in 1903, control passing to his son, Marius in 1922.

Franay s'était spécialisé dans les châssis de luxe et s'était fait une réputation d'excellence, gagnant de nombreux prix aux concours d'élégance dans les années 1930. Cette élégante carrosserie six glaces donnant un habitacle particulièrement lumineux contraste avec celles plus formelles de nombreux cabriolets dont les passagers arrière sont assis dans l'obscurité une fois la capote relevée.

En 1971, l'Hispano fut achetée par un musée bien connu des Pays-Bas et fut complètement restaurée au plus haut niveau durant son séjour, il y a une trentaine d'année, la voiture ayant peu roulé depuis. On dispose de quelques photos et de factures de la restauration dans le dossier historique avec un échantillon du matériau d'origine de l'intérieur. Plus récemment la voiture a été révisée et essayée par le mécanicien du vendeur sur 1200 km pour s'assurer de sa tenue de route (voir notes et factures du mécanicien au dossier, pour environ 20 000 F suisses). On notera que des clignotants ont été ajoutés pour se conformer à la réglementation.

Le conséquent dossier historique contient également un assortiment de courrier des propriétaires précédents remontant à 1969, des photos d'avant la restauration du début des années 1970, des articles de magazines, une publicité Hispano-Suiza d'époque, des détails sur les autres carrosseries Franay, une adhésion à l'America Hispano Register et les papiers d'immatriculation hollandaise cacheté pour l'export. Préparée pour passer le contrôle technique suisse, '10762' est une rare opportunité d'acquérir un exemplaire entièrement restauré d'un modèle légendaire de l'une des marques les plus prestigieuses du monde.
€190,000 - 240,000

Franay specialised in bodying quality chassis and gained a reputation for excellence, winning several Concours d'Élégance awards in the 1930s. This elegant body's six wind-up side windows make for a particularly light and airy interior, contrasting with that of many more formal limousines where passengers sit in a dark environment once the top closed.

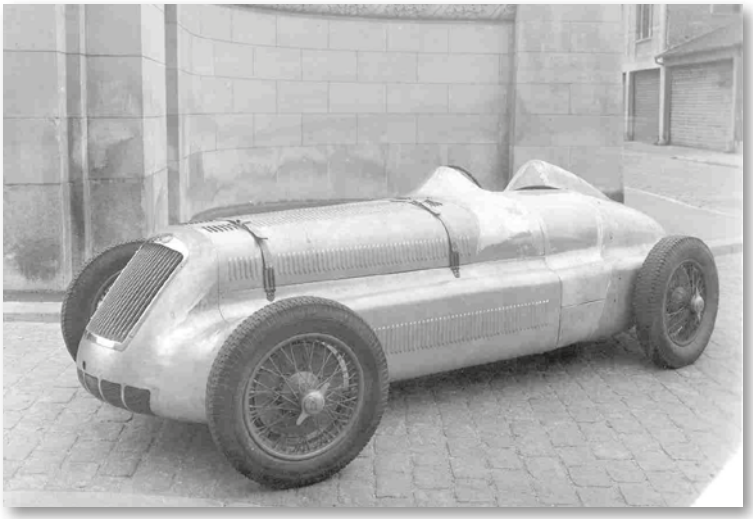
In 1971 the Hispano was purchased by a well-known motor museum in the Netherlands and while in its care was completely restored to a very high standard, the work being carried out some 30 years ago, since when the car has seen relatively little use. There are some photographs and invoices relating to the restoration contained within the history file together with a sample of the original interior trim material. More recently the car was thoroughly serviced and test-driven by the current vendor's mechanic for 1,200 kilometres to ensure that it is roadworthy (see mechanic's notes and invoices on file for circa CHF20,000). It should be noted that flashing indicators have been fitted to comply with technical regulations.

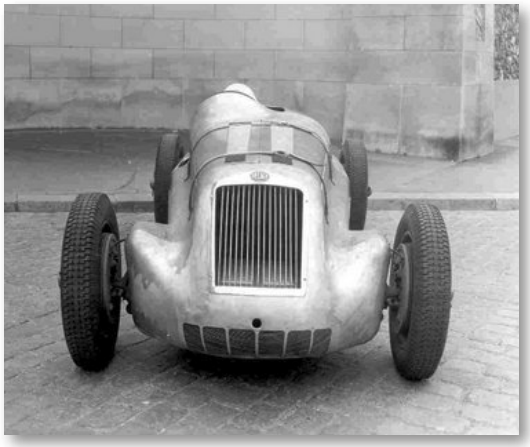
The substantial history file also contains assorted previous-owner correspondence dating back to 1969; pre-restoration photographs from the early 1970s; copies of magazine articles; an original Hispano Suiza newspaper advertisement; details of other Franay-bodied Hispano Suizas; an application to the America Hispano Register (1974); and Dutch registration documents stamped for export. Prepared to pass the Swiss MoT, '10762' represents a rare opportunity to acquire fully restored example of a legendary model from one of the world's most prestigious makes.

362
Ex-Phillippe Étancelin, Maurice Trintignant, August Veuillet, Charles Pozzi
Delage D6 3 litres compétition 1947
Grand Prix/Sport biplace
Châssis n° 880003

© LAT

24 heures du Mans, 25-26/6/1949





GP de Perpignan, 27/4/1947

Nous sommes absolument ravis d'offrir une voiture de compétition française classique, dans un état magnifique, issue de cette période si romantique de la résurrection du sport automobile au lendemain du grand traumatisme causé par la seconde guerre en Europe. Dans un climat de reconstruction marqué par les rigoureuses pénuries de l'après-guerre – dans laquelle la récession privait de tout ce qui est considéré aujourd'hui comme indispensable à la vie quotidienne – un noyau dur de passionnés de sport automobile cherchait la joie et la gaité libératrice et l'occasion tant attendue de reprendre la compétition automobile.

Au cours de cette époque, la grande confrérie du sport automobile, en France, en Belgique, en Italie et au Royaume-Uni, se retrouvait pour mettre en pratique toutes les vieilles recettes, et quelques-unes fraîchement improvisées, pour naviguer entre les restrictions, les pénuries et les tracasseries administratives de l'après-guerre, pour gagner une existence qu'ils espéraient fructueuse, grâce à leurs activités en compétition. En Europe continentale, la fourniture de pneus, d'huile, de bougies et même d'essence pour la compétition était extrêmement limitée. La situation au Royaume-Uni était un peu meilleure, notamment en ce qui concernait les pneumatiques, l'essence et l'huile, et la plupart des équipes britanniques qui se déplaçaient se rendait place de la Madeleine, à Paris, où elles faisaient une première étape à chacune de leur tournée européenne, afin de vendre à des passionnés français, volontaires et entreprenants, leurs pièces de rechange, souvent à moitié usées, des pneus, des bougies et même de l'essence et de l'huile. Les affaires se faisaient au prix fort, toujours en liquide, et tandis que les équipes britanniques poursuivaient en utilisant leur papier-monnaie pour payer leurs frais, les équipes françaises, tout particulièrement, préparaient fébrilement leurs voitures pour courir avec ces fournitures toutes fraîches.

Here we are delighted to offer a delightfully presented classical French competition car from that most romantic period of motor racing's re-emergence after the European trauma of the Second World War. In a climate of shocked recovery through the most stringent postwar austerity – in which recession and scarcity of everything that is today considered indispensible to normal every day life – a hardcore of committed motor racing enthusiasts sought the escapist fun and jollity and earning opportunity of racing's resumption.

This was the period in which the racing fraternity of France, Belgium, Italy and the United Kingdom jointly used every trick in the book, plus a few new ones freshly invented, to navigate their way around postwar shortages, restrictions and petty bureaucracy to achieve a hopefully profitable existence from their racing activities. Within mainland Europe supplies of specialized racing tyres, oils, spark plugs and even fuel itself were extremely limited. The situation in the UK was rather better, certainly so far as provision of tyres, fuel and oil were concerned, and many of the travelling British teams would make the Place de la Madeleine in Paris their first stop on any European tour, there to sell to willing French enthusiasts and entrepreneurs any spare, and often part-used, tyres and spark plugs, plus fuel and oil. Deals were done at premium prices, always for cash, and while the British teams would move on using the paper currency to pay their expenses, the French teams in particular would eagerly prepare their cars to race on these fresh supplies.

1, GP de Suisse, 8/6/1947

2, GP de Suisse, 8/6/1947

C'est dans ce climat que les automobiles Delage de l'écurie Watney, comme le magnifique exemplaire présenté ici, allaient courir après la guerre. En 1938-1939, Delage avait gagné à Donington Park et terminé second aux 24 Heures du Mans. Après la guerre, la marque Delage réapparut sur la scène de la compétition automobile, sous la houlette de l'homme d'affaire parisien Walter Watney.

La voiture châssis n°880003, proposée aujourd'hui à la vente, faisait partie d'un lot de seulement cinq voitures semblables, préparées par l'usine Delage pour son retour à la compétition. Elle fut engagée au cours des saisons 1947 à 1949 comme voiture d'usine dans des épreuves telles que le Grand Prix de Pau et le Grand Prix de Belgique 1947, les 24 Heures de Spa et les 12 Heures de Paris 1948 et les 24 Heures du Mans 1949. Durant cette période, elle fut confiée à de grands pilotes français, des vedettes comme Philippe « Phi-Phi » Étancelin, futur vainqueur au Mans et au Grand Prix de Monaco sur Ferrari et Cooper, Maurice Trintignant, l'importateur Porsche en France Auguste Veuillet et par le futur importateur Ferrari Charles Pozzi.

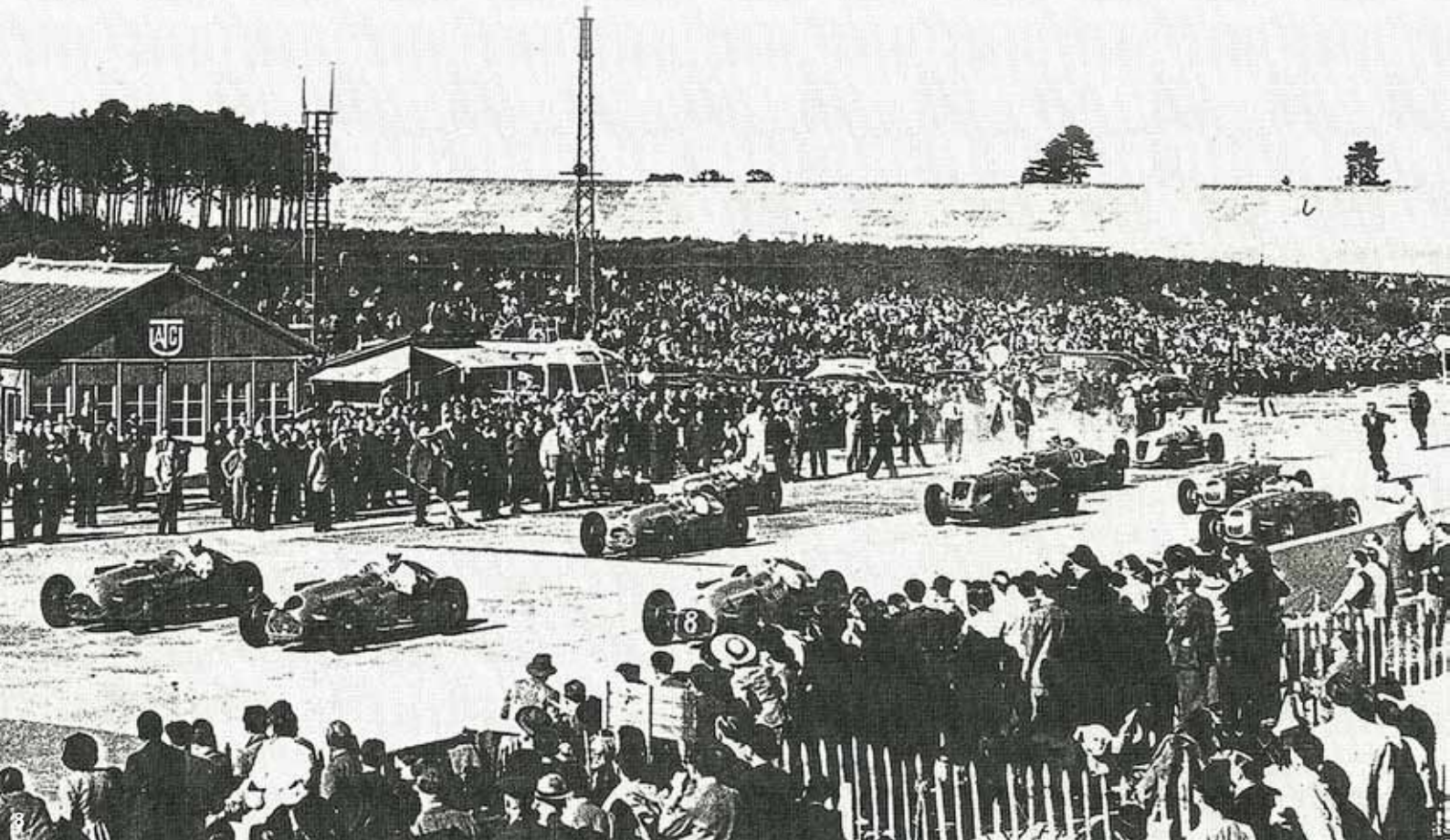
Inutile de présenter l'illustre marque Delage. Sous la direction de son fondateur Louis Delâge, elle fut, pendant plusieurs décennies, le véritable joyau de la couronne de l'industrie automobile française. Sous la direction dynamique et novatrice de Louis Delâge, la marque fit connaître son nom au monde entier dès 1906 dans la Coupe de L'Auto des voiturettes. En 1913, Delage présenta son premier six cylindres en ligne et la marque sortit de la Grande Guerre 1914-1918 suffisamment forte pour s'engager dans un ambitieux programme de compétition en Grand Prix, tandis que Louis Delâge lui-même confirmait sa sulfureuse réputation de noceur, toujours accompagné des plus belles jeunes femmes de la société Parisienne. Il s'acheta un somptueux château à la campagne, une luxueuse maison de ville à Paris et, bien sûr, un yacht sur la Côte d'Azur.

It was within this climate that the postwar Ecurie Watney racing team of Delage cars such as the beautiful example now offered here went racing. In 1938-39 Delage had won at Donington Park and had finished second in the Le Mans 24-Hour race. Postwar the Delage company re-emerged upon the motor racing scene, under the control of Paris-domiciled businessman Walter Watney.

Chassis no '880003' now offered here was one of a mere five such cars prepared by the Delage factory for that postwar racing return. It was campaigned through1947-1949 as a Delage factory entry in such events as the 1947 Pau GP, the Belgian Grand Prix, the 1948 Spa 24-Hours, the Paris 12-Hours and the 1949 Le Mans 24-Hours. It was driven during this period by such renowned French racing stars as Phillippe 'Phi-Phi' Etancelin, subsequent Le Mans and Monaco Grand Prix winner for Ferrari and Cooper, Maurice Trintignant, by French Porsche importer Auguste Veuillet and by future Ferrari importer Charles Pozzi.

The illustrious Delage marque requires no introduction. Under company founder Louis Delage it was for many decades an absolute jewel in France's automotive industry crown. Under Louis Delage's dynamic and innovative leadership the marque first made its name Internationally as early as the 1906 Coupe des Voiturettes de L'Auto.By 1913 the first inline six-cylinder Delage was introduced, and Delage emerged from the Great War 1914-18 strong enough to embark upon an ambitious programme of Grand Prix racing, while Louis Delage himself cemented his spectacular reputation for high living and keeping company with some of the most glamorous young ladies of Parisian society. He acquired a lavish country chateau, a luxurious town house in Paris and of course a yacht on the Cote d'Azur.

3, GP de Suisse, 1947



Au cours des années 1920, Delage offrit dix-sept moteurs différents, à quatre, six et huit cylindres, et quelque sept voitures de course différentes dont le point culminant fut la fabuleuse 8 cylindres en ligne suralimentée de 1 500 cm3 qui domina outrageusement les saisons de Grands Prix 1926 et 1927.

Mais la grande marque vacilla et finalement tomba pendant la grande dépression de 1929-1933, se retrouvant insolvable en 1935. Walter Watney, son distributeur pour la région parisienne, acquit les droits de la marque, ses projets et ses avoirs pour 2 millions de francs, mais, réalisant que continuer à construire des voitures n'était pas dans ses moyens, il en céda la production à Delahaye.

Toujours est-il que la Delage personnelle la plus raffinée de Walter Watney qui était équipé d'un moteur D6 3 litres conçu par Michelat et monté dans un châssis Delahaye 135, impressionna le jeune fils de Louis Gérard, « le roi des machines à sous de Paris » à l'époque. Gérard père la lui acheta –la payant en sacs de pièces de 20 centimes, dit-on – et il l'engagea aussitôt dans un programme de courses pour le plaisir et le profit.

Il pilota sa Delage en compagnie de Jacques de Valence aux 24 Heures du Mans 1937 où il termina quatrième en remportant la classe 3 litres. Il gagna ensuite le Tourist Trophy du RAC britannique en 1938 à Donington Park et amena Watney à suivre son exemple en ramenant Delage à la compétition à peu de frais.

During the 1920s Delage offered seventeen different engine types with four, six and eight cylinders, plus some seven different racing designs culminating in the fabulous supercharged straight-8 1.5-litre which utterly dominated major-league Grand Prix racing 1926-27.

The grand marque eventually faltered, then failed, during the Depression of 1929-33 and in 1935 ran out of funding. Paris-area distributor, Walter Watney, acquired the company's rights, designs and inventory for 2 million francs, but appreciating that continuing automobile manufacture would be beyond his means he transferred the process to Delahaye.

However, Walter Watney's finest personal Delage using a 3-litre Michelat-designed D6 engine in a Delahaye 135S chassis, impressed the young son of Louis Gérard, the contemporary 'slot machine king of Paris.' Gérard Sr. purchased it - reputedly paying with a sack of 20-centime coins – and promptly embarked upon a racing programme, for fun and profit.

He co-drove his Delage with Jacques de Valence in the 1937 Le Mans 24-Hours, finished fourth and won the 3-litre class. He then won the 1938 British RAC Tourist Trophy at Donington Park and inspired Watney to follow his inexpensive lead into a resumption of Delage factory racing involvement.

Watney fit construire et préparer deux Delage D6-70 de compétition, profondément modifiées et préparées par son directeur technique, Antoine Pinier, équipées de moteurs de 2 988 cm3 à trois carburateurs, de 150 ch. Les voitures coururent sous les couleurs de l'écurie Walter Watney, avec Gérard et Georges Monneret comme pilotes habituels. Une carrosserie deux places, austère et légère, fut réalisée à la main pour les deux voitures par OLD (Olivier-Lecanut-Deschamps), avec des ailes motocyclettes amovibles et un éclairage pour la route qui permettaient aux D6-70 de courir aussi bien en Grand Prix qu'en Sport dans les courses d'endurance.

Au Mans en 1939, Gérard et Monneret terminèrent seconds au classement général et remportèrent la classe 3 litres. Pour les Mille Miglia de 1940, bien que la France soit déjà en guerre, les Delage de l'écurie Watney furent confiées aux équipages italiens Piero Taruffi/Luigi Chinetti et Gianfranco Comotti/Archimede Rosa, mais tous deux abandonnèrent.

En tout, seulement sept de ces Delage D6 3 litres furent construites, les deux voitures d'avant-guerre, suivies par cinq autres D6-70 après la guerre, dont la voiture proposée ici fait partie. Leur conception et leur construction solides – associées à leur puissance élevée, leur tenue de route et leur freinage – en faisaient de redoutables concurrentes tant en Grand Prix qu'en endurance.

Pesant environ 900 kg prête à courir, 880.003, telle qu'elle se présente ici, peut dépasser les 220 km/h. Au cours de la saison 1947, cette Delage alors neuve est, pense-t-on, celle qui fut pilotée par Étancelin/Henry Grignard au Grand Prix de Pau. Elle fut ensuite pilotée par Étancelin à Perpignan, Marseille et Nîmes, puis par René Achard à Saint-Hélier, sur l'île de Jersey, avant que le grand Maurice Trintignant ne la reprenne pour le Grand Prix de Suisse à Berne (où il termina septième) et le Grand Prix de Belgique à Spa-Francorchamps (une excellente 5e place). Au Grand Prix de la Marne, sur le circuit de Reims-Gueux, Trintignant/Henri Louveau se partageaient 880.003.

Watney had two highly-modified D6-70 racing cars built and prepared by chief mechanic Antoine Pinier with 2,988 cc, three-carburettor, 150-horsepower engines. The cars were campaigned under the Ecurie Walter Watney banner, with Gérard and Georges Monneret as regular drivers. Stark and lightweight two-seat bodywork was hand-crafted for the cars by O.L.D. (Olivier-Lecanut-Deschamps), featuring detachable cycle fenders and road lighting which enabled the D6-70 3-litre cars to compete in both Grand Prix Formula and sports car endurance races.

At Le Mans in 1939 Gérard and Monneret finished second overall and won the 3-litre class. Even with France at war, for the 1940 Mille Miglia race the Watney team Delages were entrusted to Italian drivers Piero Taruffi/Luigi Chinetti and Gianfranco Comotti/Archimede Rosa, but both retired.

Only seven of these fabled Delage D6 3Ls were built overall, the two pre-war cars followed by five more D6-70s postwar, of which the machine offered here is one. Their robust design and construction – combined with their competitive power, handling and braking – made them consistent performers at both Grand Prix Formula and endurance sport car racing level.

Weighing around 900Kg ready-to-race '880.003' as offered here is capable of more than 220km/h/136mph. During the 1947 season this Delage as new is believed to have been the car co-driven by Etancelin/Henry Grignard in the Pau Grand Prix. It was then driven by Etancelin at Perpignan, Marseilles and Nimes, and by Rene Achard at St Helier, on the island of Jersey, before the great Maurice Trintignant took over for the Swiss Grand Prix at Berne (finishing 7th) and the Belgian Grand Prix at Spa-Francorchamps (a fine 5th). In the 1947 Marne Grand Prix at Reims-Gueux Trintignant/Henri Louveau co-drove '880.003'.

4

© LAT

4, 24 heures du Mans, 25-26/6/1949

5, 24 heures du Mans, 25-26/6/1949

6, 24 heures du Mans, 25-26/6/1949

7, 24 heures du Mans, 25-26/6/1949

La voiture fut achetée par Auguste Veuillet en 1948. Ses résultats avec la voiture comprennent une belle 4e place au 24 Heures de Spa où il partageait la voiture avec Varet, tandis qu'il apparaissait aussi à son volant à Chimay, au Grand Prix de Paris et aux 12 Heures de Paris à Montlhéry. Veuillet conserva la voiture en 1949, la partageant avec Mouche au Mans dans le premier Grand Prix d'endurance de 24 Heures ressuscité après la guerre, puis pilotant seul, il termina second à Sarrebruck et 6e au Grand Prix de l'ACF.

En 1950, cette Delage D6-70 était devenue obsolète face aux nouvelles Sport et aux voitures de Grand Prix qui étaient apparues, mais Veuillet continua d'engager la voiture, termina 9e à Rouen, puis abandonna au Grand Prix de Paris et aux 12 Heures de Paris à Montlhéry.

Auguste Veuillet – qui allait plus tard fonder la fameuse société Sonauto – vendit cette voiture à Charles Pozzi en 1951. Charles Pozzi engagea alors la voiture vieillissante pendant la saison 1951, à la course en ville d'Oporto, au Portugal, où il termina 13e. Par la suite, il la conserva pendant plusieurs années, la conduisant à nouveau pour le rallye Delage en 1966 et au Grand Prix historique de La Baule, jusqu'en 1979. En 1981, elle passa aux mains de Claude Achain et, en 2002, elle fut achetée par le vendeur.

Into 1948 the car was acquired by August Veuillet. His record with the car includes a great 4th place in the Spa 24-Hours co-driving with Varet, while he also appeared in it at Chimay, in the Grand Prix de Paris and in the Paris 12-Hours at Montlhery. Veuillet retained the car for 1949, when he shared it with Mouche at Le Mans in the postwar revival 24-Hour Grand Prix d'Endurance race, and driving solo he placed 2nd at Sarrebruck and 6th in the Grand Prix de l'ACF.

By 1950 this Delage D6-70 was becoming obsolescent as more modern Grand Prix and sports-racing cars had emerged but Veuillet still campaigned the car, taking 9th place at Rouen, while retiring from both the Grand Prix de Paris and Paris 12-Hours at Montlhery.

Auguste Veuillet- subsequently founder of the famous 'Sonauto' concern – sold this car to Charles Pozzi in 1951. Charles Pozzi then campaigned the ageing car during 1951, taking it to the Portuguese city-race at Oporto in which he placed 13th. Thereafter he retained ownership for many years, running the car again in the Rallye Delage of 1966 and the GP de la Baule historic event as late as 1979. In 1981 ownership passed to Claude Afchain and in 2002 it was acquired by the present vendor.

13

Rallye Delage, 1966

Telle que proposée ici, cette Delage de compétition évocatrice, avec sa provenance exceptionnelle chargée d'émotion et son histoire si romantique – est accompagnée d'un rapport d'expertise du spécialiste Hervé Charbonneaux. Il confirme qu'elle est « dans un état d'origine exceptionnel, le seul exemplaire survivant toujours équipé de sa carrosserie d'époque, avec un historique connu, tant en compétition qu'en collection (Étancelin, Veuillet, Pozzi, Achain), depuis son origine. Elle a connu des succès importants, en Grand Prix comme en endurance, entre 1947 et 1951 et a été pilotée par M. Trintignant et P. Étancelin…

Que dire de plus ? Il s'agit d'une voiture de compétition bleu de France particulièrement importante et parfaitement authentique de cette période si particulière des années 1940. C'est une voiture agréable à conduire et avec laquelle courir, elle procurera un grand plaisir et offrira de remarquables performances avec un panache qui fera la joie de n'importe quel acheteur passionné. Son historique limpide et son magnifique pedigree en compétition feront de cette Delage complètement d'origine et parfaitement préservée une concurrente de première importance dans la plupart des manifestations et représente une occasion unique d'acquérir une importante pièce de l'histoire de la compétition française. Nous recommandons la plus grande considération et l'inspection la plus minutieuse et souhaitons remercier Patrick Delâge et Hervé Charbonneaux pour leur aide précieuse dans les recherches sur cette voiture exceptionnelle.
€1,100,000 - 1,700,000

As offered here this remarkably evocative racing Delage, with its impeccable provenance and so evocative, so romantic history – is accompanied by a notice of expertise from specialist Hervé Charbonneaux. He confirms that it is in "Exceptionally original condition, the only surviving example still with its period bodywork, its history known in competition and collection (Veuillet, Veuillet, Pozzi, Achain) since origination. It has important successes in Grand Prix and endurance (racing) 1947-1951, and was driven by M. Trintignant and P. Etancelin….".

Could we say more? This is a very important and highly original French Racing Blue competition car from that most evocative period of the later-1940s. It is a rewarding car to drive and in which to compete, and promises great enjoyment and reliable performance motoring in grand style to any enthusiastic new owner. With continuous history and a magnificent racing pedigree this highly original and preserved Delage represents a top level entry to many events and a rare opportunity of acquiring an important part of French motor racing history.
We recommend the closest inspection and consideration and would like to thank both Patrick Delâge and Hervé Charbonneaux for their help in researching this particular car.

363
Austin Seven Ruby Deluxe berline 1938
Châssis n° 283438

Succès phénoménal dès les premières livraisons, en janvier 1923, l'Austin Seven resta en production jusqu'en 1939. Construite simplement, économique et facile à entretenir soi-même, la Seven mettait l'automobile à la portée financière de l'homme de la rue. Au milieu des années 1920, elle dominait le marché des petites voitures en Grande-Bretagne. La Seven changea fondamentalement peu au cours de ses 17 années de production, conservant son châssis en A, ses ressorts transversaux à l'avant, ses quart elliptiques à l'arrière et son quatre cylindres à soupapes latérales jusqu'à la fin. Il y eut bien sûr de nombreuses améliorations de détail au long du chemin. L'arrivée de la Ruby en 1934 marqua un important pas en avant dans la carrière de la Seven avec une nouvelle carrosserie aux lignes plus souples, aux ailes ourlées et au radiateur plus haut et mieux intégré. La taille des roues passait de 19 à 17 pouces de diamètre, des flèches de directions escamotables à fleur de carrosserie étaient adoptées et les trois vitesses supérieures de la boîte étaient désormais synchronisées. La dernière modification de l'increvable Seven intervint en août 1936 quand la voiture reçut un moteur plus puissant à trois paliers et des freins « semi-Girling » qui furent portés aux caractéristiques Girling en 1938. Modèle « semi-Girling » dans l'avant-dernière version de la très estimée Seven, cet exemplaire a couvert plus de 1 500 km depuis sa restauration à la fin des années 1980.
€8,000 - 12,000
Sans Réserve

A huge success from the moment deliveries commenced in January 1923, the Austin Seven remained in production until 1939. Simply constructed, economical and easily maintained by the home mechanic, the Seven brought motoring within the financial reach of the man in the street. By the mid-1920s it dominated the light car market in Britain. In essence the Seven changed little in the course of its 17 years in production, retaining the 'A'-frame chassis, transverse front spring, rear quarter elliptics and four-cylinder sidevalve engine to the end. There were, of course, numerous detail improvements along the way. The introduction of the Ruby in 1934 marked an important step in the Seven's development; new body styles featured flowing lines, valanced wings and taller, cowled-in radiators. The wheel size was reduced from 19" to 17" diameter, flush-fitting self-cancelling trafficators were fitted and synchromesh was now present on 2nd as well as 3rd and top gears. The final development of the long-running Seven arrived in August 1936 when the car was upgraded with a more powerful, three-bearing engine and semi-Girling brakes, the latter changed to full Girling specification in June 1938. A 'semi-Girling' model representing the much-loved Seven in its penultimate form, this example has covered more than 1,500 kilometres since its restoration in the late 1980s. The car is offered without reserve.

364
Métallurgique 12/15 HP berline c.1921
Carrosserie Vanden Plas
Châssis n° 5566
Moteur n° 5566

Destiné à devenir un constructeur éminent de voitures de sport, Métallurgique construisit sa première automobile – une bicylindre proche des Daimler – à la fin des années 1890. Des créations plus modernes suivirent, dont, en 1906, la fabuleuse 60/80 HP un rapide tourer équipé d'un superbe quatre cylindres à admission au-dessus de l'échappement. Marque novatrice, Métallurgique adoptait une boîte à quatre rapports sur tous ses modèles avant la première guerre et des freins aux quatre roues juste après le conflit. Voitures de grande qualité, les Métallurgiques à carrosserie Vanden Plas étaient très admirées outre-Manche, leur succès amenant Warwick Wright à acquérir une licence pour le nom Vanden Plas au Royaume-Uni. La marque continua de produire de grandes et rapides voitures après la première guerre et ajouta un modèle plus petit équipé d'un moteur à soupapes latérales à sa gamme. Au début des années 1920, elle lança la 12/15, conçue par Paul Bastien, un modèle entièrement moderne, équipée d'un quatre cylindres 2 litres à arbre à cames en tête et de freins aux quatre roues. Tourer très rapide de grande qualité, la 12/15 allait former l'essentiel de la production de Métallurgique jusqu'au rachat de la marque par Minerva, en 1927.

Cette rare Métallurgique a quitté les ateliers de la marque à Marchiennes-au-Pont le 15 septembre 1921 et demeurait en République d'Irlande dans les années 1960/1970, comme le montre un ancien livre de bord au dossier. La voiture est également vendue avec son certificat VCC de millésime belge, un assortiment d'imprimés sur Métallurgique et une liste des toutes les Métallurgiques recensées.
€20,000 - 25,000
Sans Réserve

Destined to become Belgium's foremost producer of sporting cars, Métallurgique built its first automobile - a Daimler-like twin-cylinder - in the late 1890s. More modern designs followed including, in 1906, the fabulous 60/80hp fast tourer equipped with a magnificent 100bhp, inlet-over-exhaust, four-cylinder engine. An innovative concern, Métallurgique adopted four-speed gearboxes for all its models before WWI and four-wheel brakes immediately afterwards. Automobiles of high quality, the Vanden Plas-bodied Métallurgiques were much admired across the Channel, their success leading to Warwick Wright acquiring rights to the Vanden Plas name in the UK. The company continued to build big, fast tourers after WWI and added smaller sidevalve-engined models to the range. In the early 1920s it launched the Paul Bastien designed 12/15, a thoroughly modern design featuring a 2.0-litre, overhead-camshaft, four-cylinder engine and four-wheel brakes. A fast tourer of high quality, the 12/15 would form the bulk of Métallurgique production until the company's acquisition by Minerva in 1927.

This rare Métallurgique left the company's Marchiennes-au-Pont factory on 15th September 1921 and during the 1960s/1970s was in the Republic of Ireland, as evidenced by an old-style logbook on file. The car also comes with VCC Belgium dating certificate, copies of assorted Métallurgique literature and a list of known Métallurgique cars.

365
Panhard et Levassor X-21 15 HP berline 1913
Carrosserie Vanden Plas
Châssis n° 287/19051
Moteur n° 30.366

En 1891, Panhard et Levassor commercialisait ce qu'il faut bien appeler la première voiture de série et la marque acquit rapidement une réputation de motoriste de qualité, d'excellent faiseur à l'excellente fiabilité et aux performances extraordinaires. L'année 1911 marqua un tournant pour le constructeur français, lorsqu'apparut sa gamme de moteurs à double chemise coulissante Knight. Connue sous le nom de « sans soupapes », le moteur Knight était proposé en option sur la X-21, pour un supplément de 2 000 francs au prix de base, un surcoût de 16% dans le cas de la conduite intérieure quatre places, comme celle que nous proposons ici.

Si l'on en croit les copies de fiches de construction qui figurent au dossier, cette voiture a quitté l'usine Panhard d'Ivry le 26 septembre 1913. L'acheteur, un certain M. Outheim de Neuilly, près de Paris, spécifiait les options suivantes : trois phares et deux phares additionnels plus un klaxon, un compteur de vitesse, un porte-bagages, un coffre, des coulisses de sièges pliants et des roues fils. Sortie de grange en ruine dans les années 1960, la Panhard a été complètement restaurée sur une période de deux années aux alentours de 1968 par un médecin résidant à Mons, en Belgique, où elle est restée par la suite (voir dossier de restauration). Cette X-21 fut conduite régulièrement après sa restauration, participant à de nombreux rallyes classiques, avant d'être achetée par le vendeur, il y a une quinzaine d'années. La voiture est vendue avec un album de photos, des copies d'articles d'époque, une correspondance avec le service des archives Citroën concernant ses origines et ses papiers d'immatriculation belge.
€45,000 - 55,000

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. The year 1911 was a landmark year for the French manufacturer, seeing the introduction to its range of the Knight double sleeve-valve engine. Known as the 'sans soupapes' (valve-less) engine, the Knight was an option on the X-21, adding 2,000 Francs to the price, an increase of 16% in the case of the four-seater 'Conduite Intérieur' (saloon) model as seen here.

According to copies of factory records on file, this car left Panhard's Ivry factory on 26th September 1913. The buyer, a Mr Outheim of Neuilly, Paris specified the following options: three headlights and two additional lights plus a horn, odometer, luggage rack, chest, folding seat slide and wire wheels. A dilapidated 'barn find' by the 1960s, the Panhard was completely restored over a two-year period circa 1968 by a doctor resident in Mons, Belgium where it remained thereafter (see restoration photographs on file). This X-21 was driven very frequently after restoration, taking part in numerous classic rallies before being purchased by the current owner around 15 years ago. The car is offered with an album of photographs; copies of period Panhard literature; SAA Citroën correspondence concerning its origin; and Belgian registration papers.

366
Lion-Peugeot 10 HP type VD torpédo 1913
Châssis n° 6777
Moteur n° 7713

Peugeot d' abord fabricant d'outils, de moulins à café, de baleines de parapluie et de corsets, Peugeot débuta sa longue carrière dans les transports en 1885, en ajoutant la construction de bicyclettes à ses activités. Parmi les plus anciens constructeurs du monde à survivre, la marque aborda la production automobile en 1889 avec une voiture tricycle à vapeur qu'elle abandonna rapidement en faveur du moteur à combustion interne, construisant des voitures de plus en plus grandes avant de présenter la première de ses fameuses voiturettes Bébé en 1900. Progressivement, Peugeot modernisa le concept adoptant le volant en 1901 sur la type 36 et le moteur avant sur tous ses nouveaux modèles en 1902. La famille avait séparé ses activités, la société d'Armand Peugeot, la Société Anonyme des Automobiles Peugeot, construisant les automobiles, tandis que la construction des bicyclettes et motocyclettes étaient abandonnée à la branche cadette, Les Fils de Peugeot Frères, ces derniers s'étant peu après mis à produire leurs propres voitures légères sous le nom de Lion-Peugeot. En 1910, les deux branches de la famille s'étaient accordées et commencèrent à concentrer leur production sur le seul site de Sochaux et, en 1916, la marque Lion-Peugeot était abandonnée.

Cette 10 HP a été construite dans l'usine des Fils de Peugeot Frères de Beaulieu-sur-Doubs (aujourd'hui Mandeure) le 23 juin 1913 et livrée à Marseille, peinte en bleu outremer avec intérieur en cuir noir. Son moteur est un V4 à angle fermé de 1 889 cm3 associé à une boîte à quatre rapports, un moteur qui précède celui, plus connu, de Lancia de plusieurs années. Depuis sa restauration à la fin des années 1970, la Peugeot a pris part à de nombreuses manifestations notamment le Rally Fens Castles, le Hesbaye Hiking, le Hiking Semois, le Rallye de Mons, le Hiking Hain, etc, parcourant plus de 2 000 kilomètres. La voiture est vendue avec des lettres d'authentification de Peugeot, un certificat du Royal Veteran Car Club de Belgique et des copies de documents imprimés originaux de l'usine.
€40,000 - 50,000

Peugeot 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. Amongst the world's oldest surviving motor manufacturers, the company commenced motor 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. Step by step Peugeot modernised its designs, adopting the steering wheel in 1901 on the Type 36 and front-mounted engines on all its new models in 1902. Meanwhile, the family firm had split, Armand Peugeot's company SA des Automobiles Peugeot concentrating on the manufacture of motor cars while the bicycles and motorcycles businesses were left to Les Fils de Peugeot Frères, though the latter soon commenced production of light cars under the 'Lion-Peugeot' name. In 1910, the two branches of the family firm agreed to recombine and began taking steps towards concentrating manufacture at a single factory in Sochaux. By 1916 the 'Lion-Peugeot' brand had been phased out.

This particular 10hp car was produced at Les Fils de Peugeot Frères factory in Beaulieu-sur-Doubs on 23rd June 1913 and delivered to Marseille finished in ultramarine blue with black leather interior trim. Its power unit is a narrow-angle V4 of 1,889cc driving via a four-speed gearbox, an advanced design predating the better-known Lancia V4 by many years. Since its restoration in the late 1970s, the Peugeot has taken part in many events including the Rally Fens Castles, Hesbaye Hiking, Hiking Semois, Rallye de Mons, Hiking Hain, etc, travelling more than 2,000 kilometres. The car is offered with Peugeot letter of authenticity, Royal Veteran Car Club Belgium certificate and copies of some original factory literature.

367
Restaurée concours et certifiée Ferrari Classiche
Ferrari 275GTB/4 berlinette 1968
Châssis n° 10905
Moteur n° 10905

‘La 275 GTB est donc supérieurement nerveuse, très agile et rapide. Son confort, la qualité de sa finition, la ligne originale de sa carrosserie justifient un prix d’achat exceptionnel pour voiture d’exception. C’est un pur sang, d’un luxe sans mollesse, d’un tempérament fougueux…’ José Rosinski, *Sport Auto*, juillet 1965.

Quand la lignée à succès des 250 fut remplacée par la 275 en 1964, Pinin Farina fut à nouveau sollicité pour mettre sa magie au service de Maranello, faisant de la 275 GTB une sportive vraiment classique. Museau effilé, long capot, ouïes latérales fonctionnelles, haute ceinture de caisse et arrière tronqué à becquet, tous les ingrédients de la recette étaient là, mais le résultat était bien plus que la simple addition de tous ces éléments. Le becquet arrière et les roues en alliage avaient déjà été utilisés sur les Ferrari de compétition, tandis que sous le capot on trouvait une preuve supplémentaire que la course améliore la race, la suspension arrière indépendante – pour la première fois sur une Ferrari de route – à double triangulation et ressorts hélicoïdaux, similaire à celle de la 250 LM. L’adoption d’une boîte transaxle à cinq rapports associée au différentiel dans un carter commun sur l’essieu arrière améliorait la répartition des masses, une caractéristique qu’on allait retrouver sur les futures générations de Ferrari à moteur avant.

‘The 275 GTB is… a superlatively vigorous, very agile and quick automobile. Its comfort, the quality of its finish, the original lines of its bodywork all justify its exceptionally high price, for it is an exceptional automobile. It is a thoroughbred, with luxury devoid of excess, and a fiery temperament… ’ Jose Roskinski, *Sport Auto*, July 1965.

When Ferrari’s highly successful ‘250’ series was superseded in 1964 by the ‘275’, Pininfarina was once again called upon to work his magic for the Maranello concern, creating a true classic of sports car design for the 275GTB. Penetrative nose, long bonnet, purposeful side vents, high waistline and short be-spoilered tail: these were all ingredients of the recipe, yet the result was so much more than merely the sum of its parts. The tail spoiler and cast-alloy wheels echoed developments first seen on Ferrari competition cars, while beneath the skin there was further evidence of racing improving the breed, the independent rear suspension - seen for the first time on a road-going Ferrari - employing a double wishbone and coil-spring arrangement similar to that of the 250LM racer. The adoption of a rear-mounted five-speed transaxle combining the gearbox and differential in a single unit helped improve weight distribution, and this feature would characterise future generations of front-engined Ferrari road cars.

Le moteur était toujours l'habituel V12 à 60° Colombo, porté à 3, 3 litres et développant 280 ch à 7,600 tr/min en série. Une version 300 ch dotée de six carburateurs Weber, était proposée en option et montée sur les quelques 275 GTB/C (*Competizione*) à carrosserie aluminium, bien que les clients de la 275 GTB de route aient également eu la possibilité de demander une carrosserie aluminium et/ou le moteur à six carburateurs.

Malgré son allure presque parfaite, les modifications à la 275 GTB originale ne se firent pas attendre, un nez allongé, une lunette arrière agrandie et des charnières de coffre extérieures firent leur apparition, vers la fin de l'année 1965. Mécaniquement le seul changement important concernait un tube protégeant l'arbre de transmission. L'ultime version du modèle – la 275 GTB/4 – apparut en 1966, le suffixe /4 indiquant la présence de quatre arbres à cames en tête à la place de deux précédemment.

Au milieu des années 1960, de nombreux constructeurs proposaient des sportives à quatre arbres à cames en tête, Alfa Romeo, Aston Martin, Jaguar et Maserati pour ne citer que ces quatre-là. De son côté, Ferrari semblait se satisfaire de son moteur V12 à simple arbre à cames, estimant qu'en proposant plus de cylindres que tous ses rivaux, il pourrait tenir la concurrence à l'écart. Mais l'arrivée inopinée de Lamborghini avec son V12 quatre arbres, conçu par Bizzarrini, avait suscité une certaine émotion à Maranello. La réponse de Ferrari – la 275 GTB/4 – fut dévoilée au Salon de Paris en octobre 1966. En dehors d'une bosse sur le capot, la voiture était identique à la 275 GTB 'nez long', mais sous ce capot modifié, son V12 3, 3 litres était désormais doté de quatre arbres à cames. Le système de commande avait également changé – les culbuteurs du moteur simple arbre étant remplacés par de simples poussoirs en contact direct avec les cames – de même que l'angle entre les soupapes d'admission et d'échappement – passant de 57 à 54° - pour obtenir une chambre de combustion plus compacte.

Now enlarged to 3.3 litres, the 60-degree V12 engine remained the familiar Colombo type, in standard form producing 280bhp at 7,600rpm. A higher - 300bhp - state of tune employing six Weber carburettors was available, and this was used for the handful of aluminium-alloy bodied 275GTB/C (*Competizione*) models built, though customers purchasing a 275GTB for road use could also specify aluminium coachwork and/or the six-carburettor engine.

Despite its near-perfect appearance, revisions to the original 275GTB were not long in coming: a longer nose, enlarged rear window and external boot hinges being introduced towards the end of 1965. Mechanically the only major change was the adoption of torque tube enclosure for the prop shaft. The model's ultimate incarnation - the 275GTB/4 - appeared in 1966, the '/4' suffix denoting the presence of four, rather than the original's two, overhead camshafts.

By the mid-1960s there were manufacturers aplenty producing sports cars with twin-overhead-camshaft engines: Alfa Romeo, Aston Martin, Jaguar and Maserati to name but four. Ferrari, on the other hand, seemed content to soldier on with its single-overhead-cam V12 engine, confident that providing more cylinders than any of its rivals would be sufficient to keep the opposition at bay. So the arrival of upstart Lamborghini with its Bizzarrini-designed four-cam V12 must have caused something of a stir at Maranello. Ferrari's response - the 275GTB/4 - first appeared at the Paris Salon in October 1966. Apart from an identifying bonnet bulge the new car was virtually identical to the existing 'long nose' 275GTB, but beneath that altered bonnet its 3.3-litre V12 now sported four overhead camshafts. The method of valve actuation too had changed - the roller-ended rocker arms of the two-cam engine being replaced by simpler inverted bucket tappets - as had the included angle between the inlet and exhaust valves - down from 57 to 54 degrees for a more compact combustion chamber.

MADE
TIPO
TIPE
TYPE
MOTORE
MOTEUR
ENGINE
AUTOTELAIO
CHASSIS
ITALY

Côté admission, une batterie de six carburateurs Weber double corps 40 DCN – en option sur la 275 GTB simple arbre – était monté en série sur la /4, tandis que l'adoption d'une lubrification par carter sec, alimentée par un réservoir de 16 litres d'huile, apportait un petit surcroît de puissance. Avec 300 ch à 8,000 tr/min cette dernière affichait 20 ch de plus par rapport à la simple arbre, alors que le couple passait de 29, 5 à 32mkg(217 à 240 lb/ft) à 6,000 tr/min. Autant que l'amélioration des performances - la vitesse maximale avoisinait désormais les 265 km/h, 15 de plus qu'avant – le moteur modifié apportait d'autres avantages. Selon *Road &Track*, 'le plus surprenant sur ce nouveau moteur, c'est que l'accent a été mis sur l'amélioration du couple sur chaque rapport et sur le silence et la souplesse de fonctionnement, lors de sa conception. Voilà un moteur qui tourne à 800 tours au ralenti, doucement et calmement, et offre une plage de régime de 1,500 à 8,000 tours sur la route. Il peut être poussé depuis 2,000 tours en cinquième avec une remarquable facilité'.

Malheureusement, en 1968, les nouvelles réglementations sur les émissions avaient mis la 275 GTB et ses semblables hors-la-loi sur le plus lucratifs des marchés de Ferrari, les États-Unis, et le modèle fut discontinué au cours de l'année.

La voiture portant le numéro de châssis 10905 a été construite en janvier 1968 et livrée à son premier propriétaire à Maione, en Italie, en mars de cette même année. Dans les années 1970, la voiture a été exportée aux États-Unis et en 1979 était la propriété de W. Michael Gray de Los Gatos, en Californie, un dirigeant de société. Décrite comme restaurée, elle fut vendue par Gray à Walter Storz de Lörrach en Allemagne,en 1980. À cette époque, la voiture était rouge avec intérieur noir et était équipée de roues à rayons Borrani. En septembre 1985, Storz la vendit à Jacques Borloz de Roche en Suisse (bon d'achat dans le dossier). En Suisse la voiture fut entretenue par le garage Weibel et par TARF Rénovation (factures disponibles). Lorsqu'elle fut inspectée par le spécialiste de la marque, Marcel Massini, dont le rapport figure au dossier, en septembre 2006, le compteur affichait 42,694 km (46,700aujourd'hui).

On the induction side, a sextet of twin-choke Weber 40 DCN carburettors - optional on the two-cam 275GTB - was standard equipment on the '/4', while the adoption of a dry-sump lubrication system fed by a 16-litre oil tank added a few extra horsepower to the total. Now 300bhp at 8,000rpm, the latter represented a 20bhp improvement on the two-cam engine's figure, while maximum torque increased from 217 to 240lb/ft at 6,000rpm. As well as the expected improvement in performance - top speed was now in the region of 165mph, 10mph better than before - the revised engine brought with it other benefits. According to *Road & Track* magazine, 'the most surprising thing about this new engine is that the emphasis in its design was upon improved torque throughout the speed range and smoother, quieter running. Here's an engine that idles at 800rpm, smoothly and quietly, and has a useful on-the-road rev range of 1,500-8,000rpm. It can be lugged from 2,000rpm in fifth with a remarkable head of steam.'

Sadly, by 1968 the progress of automobile emissions legislation had effectively outlawed the 275GTB and its like from Ferrari's most lucrative export market, the United States, and the model was phased out later that same year.

Chassis number '10905' was completed in January 1968 and delivered to its first owner in Maione, Italy in March of that same year. In the 1970s the Ferrari was exported to the USA and by 1979 had passed into the ownership of W Michael Gray of Los Gatos, California, a corporate president. Described as completely restored, it was sold by Gray in 1980 to Walter Storz of Lörrach, Germany. At this time the car was finished in red with black interior, and featured Borrani wire wheels. In September 1985 Storz sold the Ferrari to Jacques Borloz of Roche, Switzerland (purchase receipt on file). While in Switzerland the car was maintained by Garage Weibel and by TARF Rénovation (invoices available). When inspected in September 2006 by marque authority Marcel Massini, whose report is on file, the odometer reading was 42,694 kilometres (it is currently *circa* 46,700).

'10905' a passé les dernières années aux mains d'un collectionneur irlandais bien connu qui a confié la voiture Martin Chisholm. Ce dernier l'a immédiatement cédé au vendeur vers la fin de l'année 2011. Le nouveau propriétaire a commandé à Bob Houghton Ltd, l'un des spécialistes Ferrari les plus renommés du Royaume-Uni, une restauration complète. Terminée au cours de l'été 2013, celle-ci était une commande du genre 'sans regarder à la dépense' comme le confirme la note de Bob Houghton Ltd figurant dossier qui s'élève à 176,919 £, plus les factures de pièces détachées du moteur pour 20,854 £ portant le total à 197,773 £ (environ 237,300 €). Le vendeur a alors entamé une prudente période de rodage au cours des mois d'été 2013, parcourant 1,000 km avant de renvoyer la voiture chez Bob Houghton pour les vérifications de routine comme le serrage de la culasse et quelques réglages mineurs. La documentation joint comprend des papiers d'immatriculation britanniques V5C, un certificat du MoT valable jusqu'au 30 avril 2014, une copie de l'ancienne carte grise suisse et un CD-Rom de photographies de la restauration par Bob Houghton Ltd. Le certificat de *Ferrari Classiche* est fourni avec la voiture.

Probablement la meilleure de sa lignée à être proposée à la vente, cette 275 GTB/4 tout à fait exceptionnelle représente une chance incroyable d'acquérir un très bon exemplaire de ce qui est considéré comme l'une des GT les plus raffinées jamais construite par Ferrari.
€2,100,000 - 2,600,000

'10905' spent the following few years in the hands of a well-known Irish collector who then consigned the car to Martin Chisholm. The latter immediately sold it to the current vendor towards the end of 2011. Its new owner then commissioned one of the UK's foremost Ferrari specialists, Bob Houghton Ltd, to carry out a complete restoration. Only finished in the summer of 2013, the latter was clearly a 'no expense spared' project, as evidenced by Bob Houghton's bills on file totalling £176,919 plus engine parts invoices for £20,854, making the total spent £197,773 (approximately €237,300). The vendor undertook a period of careful running in during the summer months of 2013, completing some 1,000 kilometres following which the car was returned to Bob Houghton for usual running in works such as tightening down of the cylinder head along with minor 'snagging' rectification. Additional accompanying documentation consists of a current UK V5C registration document; MoT certificate valid until 30th April 2014; (copy) old Swiss *Carte Grise*; and a CD-ROM of photographs recording Bob Houghton's restoration. Ferrari Classiche documentation is supplied with the car.

Almost certainly the best of its type currently on sale anywhere, this quite exceptional 275GTB/4 represents a wonderful opportunity to acquire an excellent example of what many regard as the finest road-going *Gran Turismo* ever produced by Ferrari.

368
Livrée neuve à la princesse Ashraf Pahlavi d'Iran
Aston Martin V8 coupé 1975
Châssis n° V8/11366/LCA
Moteur n° V/540/11366

Immatriculée le 28 janvier 1975, cette Aston Martin V8 à conduite à gauche fut livrée neuve en France à la princesse Ashraf Pahlavi. Née en 1919, la princesse est la sœur jumelle de feu Reza Shah Pahlavi, le dernier shah de la dynastie des Palahvi d'Iran qui fut déposé à la suite de la révolution islamique de 1978. Un document daté de 1999 et signé du précédent propriétaire, M. Shahin Aghayan de France, indique que la voiture (alors immatriculée 4677 WD 06) affichait un total de 17 000 km au compteur lorsqu'il l'avait achetée à la princesse Ashraf Palahvi en 1987. Le kilométrage était de 23 000 km lorsque l'actuel (et troisième propriétaire) a acheté l'Aston Martin à M. Aghayan en 1999 et il est aujourd'hui de 52 400 km.

La voiture, à transmission automatique, peinte en bleu Midnight avec intérieur en cuir beige, est vendue avec ses factures d'entretien remontant à 1999 et totalisant un montant de 62 000 francs et d'autres factures de la période 2002 à 2013 pour un montant de 6 000 €. Les travaux les plus récents incluent le remplacement du radiateur, de la pompe à eau et du ventilateur. On nous affirme que la voiture est en bon état, avec toutefois des fuites au boîtier de direction et à la boîte de vitesses détectées, et on signale que l'air conditionné et la radio ne sont probablement pas d'origine. La documentation afférente consiste en factures mentionnées ci-dessus, une carte grise française, et des contrôles techniques datant de 1989, 2000, 2002, 2004 et 2007.
€70,000 - 90,000

First registered on 28th January 1975, this left-hand drive Aston Martin V8 was delivered new in France to the Princess Ashraf Pahlavi. Born in 1919, the Princess is the twin sister of the late Mohammad Reza Shah Pahlavi, the last Shah of the Pahlavi dynasty of Iran, who was deposed following the Islamist revolution of 1978. A document dated 1999 and signed by previous owner Mr Shahin Aghayan of France states that the car (registered '4677 WD 06' at that time) had a total of 17,000 kilometres recorded on the odometer when it was bought from the Princess Ashraf Pahlavi in 1987. The total when the current (third) owner bought the Aston from Mr Aghayan in 1999 was 23,500 kilometres and currently is 52,400.

An automatic transmission model finished in Midnight Blue with beige leather interior, the car comes with maintenance invoices dating from 1999 totalling 62,000 French Francs and others for the period 2002 to 2013 amounting to some €6,000. Recent works carried out include replacing the radiator, water pump and fan. We are advised that the car is in generally good condition, though it should be noted that there are leaks from the steering rack and gearbox, and that the air conditioning and radio are believed to be non-original. Accompanying documentation consists of the aforementioned invoices, French Carte Grise and Contrôles Techniques dating from 1989, 2000, 2002, 2004 and 2007.

369

Exemplaire à numéros concordants

Jaguar XK150 SE 3.4-Litre roadster 1958

Châssis n° S830162
Moteur n° V3378-8

Celle qui allait devenir la dernière et glorieuse incarnation de la fabuleuse lignée de sportives XK de Jaguar arriva au printemps 1957. Comme le suggère son nom, la XK 150 était une évolution des XK 120 et XK 140, construites sur le même châssis de base, avec le moteur 3, 4 litres et la boîte Moss de ses devancières, tout en bénéficiant d'une nouvelle carrosserie qui offrait une meilleure habitabilité et améliorait la visibilité, grâce à un pare-brise bombé d'un seul tenant. De façon judicieuse, la nouvelle carrosserie faisait appel à de nombreux éléments emboutis des XK 120 et 140, l'augmentation de la largeur étant obtenue par une bande de tôle centrale. Des ailes avant plus hautes et une calandre plus large faisaient partie des modifications les plus visibles, mais la nouveauté la plus remarquable était les freins à disque Dunlop, une première sur une voiture de série. Le freinage répété à grande vitesse qui diminuait en efficacité était un problème sur les voitures équipées de freins à tambours, mais désormais la XK avait un freinage à la hauteur de sa phénoménale vitesse en ligne droite.

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in the spring of 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same basic chassis, 3.4-litre engine and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece wrap-around windscreen. Cleverly, the new body used many XK120/140 pressings, the increased width being achieved by means of a central fillet. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes, a premiere on series cars. Fade following repeated stops from high speed had been a problem of the drum-braked cars but now the XK had stopping power to match its prodigious straight-line speed.

Cette XK 150 rouge carmin est connue pour avoir été commandée neuve par l'écrivain et directeur de théâtre Brunello Rondi, lorsqu'il travaillait au script de La Dolce vita avec son ami Federico Fellini. On dit que Rondi fut fasciné par la vedette du film, Anita Ekberg, et aurait acheté la Jaguar pour faciliter leur liaison. Quand il vit que cela ne menait à rien, il mit la voiture de côté et elle ne fut pas immatriculée avant la sortie du film, en février 1960. Il n'existe malheureusement aucun témoignage écrit de cette histoire.

Rare exemplaire à numéros concordants (châssis, moteur et boîte) datant du premier mois de production du roadster, la Jaguar a subi une restauration en règle par un spécialiste romain en 2010. Avant de quitter l'Italie, la voiture a été immatriculée à Milan par Rossella Ferrandi où elle a été entretenue par le concessionnaire officiel Jaguar (document au dossier) auquel elle a été vendue. C'est là que l'actuel vendeur l'a achetée en juillet 2013. Depuis, elle a été entretenue par ERS Classic et n'a couvert que 6 000 km depuis sa restauration. La documentation fournie comprend un certificat du Jaguar Heritage, le Libretto et le Certificato di proprieta italien, diverses factures d'entretien, des douzaines de photos de la restauration, un certificat du ministère des transports et des immatriculations belge. La trousse à outils, le manuel et la housse de protection sont inclus dans la vente. Cette sportive britannique emblématique avec son flamboyant passé italien est vendue en excellent état et prête à prendre la route, aussi excitante aujourd'hui qu'elle l'était en 1958.
€75,000 - 95,000

Reputedly, this Carmen Red XK150 roadster was ordered new by scriptwriter and theatre director, Brunello Rondi while he was working on the motion picture La Dolce Vita with his friend, Frederico Fellini. Rondi is said to have been captivated by the film's star, Anita Ekberg, and bought her the Jaguar to further the romance. When the latter came to nought, he set aside the car, which was not first registered until after the film's launch in February 1960. There is, unfortunately, no written proof of this story.

A rare matching numbers example (chassis, body, engine, gearbox) dating from the first month of Roadster production, the Jaguar was treated to a 'body off' restoration by a specialist in Rome in 2010. Before leaving Italy, the car was registered in Florence by Rossella Ferrandi, where it was serviced by the official Jaguar dealership (documented) to whom it was sold. That's where the current vendor purchased the car in July 2013. Since then it has been maintained by ERS Classic, covering only some 6,000 kilometres post-restoration. Accompanying documentation consists of a Jaguar Heritage Certificate, Italian libretto and Certificato di proprieta, sundry maintenance invoices, dozens of restoration photographs, Belgian MOT certificate & Belgian registration. All of its on-board tools, owner's handbook en car storage covers are included in the sale. This iconic British sports car with flamboyant Italian past is offered in excellent condition and is ready to be enjoyed on the open road, as exciting today as it was in 1958.

370
Vendue neuve à Briggs Cunningham
Lagonda V12 Drophead Coupé 1939
Châssis n° 14106
Moteur n° 14106

« En évaluant les meilleures automobiles britanniques, la Lagonda V12 doit être certainement considérée comme une excellente voiture et de celles qui contribuent à en élever le niveau technique, sans oublier le fait qu'il s'agit probablement là du chef-d'œuvre de W. O. Bentley. » *Road & Track*, octobre 1978.

Remarquable exemple de technique automobile aboutie, la Lagonda V12 conçue par W. O. Bentley fut en son temps un modèle britannique extraordinaire et une des rares routières des années 1930 capable de dépasser 160 km/h en version standard. En outre, le superbe moteur V12 de 4,5 litres, qui délivrait un couple suffisant pour passer sans quitter la prise directe de l'allure du pas à la vitesse maximale, est considéré par beaucoup comme sa plus belle étude.

'In making an evaluation of the better British cars, the Lagonda V12 certainly must be considered an excellent design and one that contributed to raising the state of the art - not forgetting, of course, that it probably should be considered W O Bentley's masterpiece.' - *Road & Track*, October 1978.

A quite remarkable piece of automotive engineering, the W O Bentley-designed Lagonda V12 was one of the outstanding British models of its day and one of the exclusive handful of 1930s road cars that could exceed 100mph in standard tune. Not only that, but the magnificent, 4.5-litre, V12 engine produced sufficient torque to endow the car with a walking-pace-to-maximum capability in top gear. It is considered by many to be the great man's finest design.

Dévoilée en 1936, la Lagonda V12 ne fut livrée qu'en 1938 et 189 exemplaires seulement virent le jour avant la déclaration de guerre de 1939. Ce châssis moderne qui offrait une suspension avant indépendante par triangles superposés était disponible dans une grande diversité de carrosseries. Frank Feeley, styliste des « DB » d'Aston Martin d'après guerre, signa l'élégante carrosserie d'usine.

L'annonce de la V12 signifia que la société Lagonda restructurée s'était bien réimplantée sur le marché, impression que la décision de la firme de s'engager aux 24 Heures du Mans 1939 ne pouvait que conforter. La marque pouvait déjà se vanter d'un palmarès enviable au Mans avec une victoire absolue en 1935 et une série d'essais de vitesse au cours desquels le V12 avait fait preuve de la plus totale fiabilité permettait de penser que la voiture était une candidate crédible au succès et susceptible de rehausser le prestige britannique au Mans. En conséquence, on décida d'engager une équipe de deux voitures en 1939 dans le but de recueillir de précieuses données et de préparer un assaut plus définitif l'année suivante. En course, les deux biplaces profilées effectuèrent une performance supérieure à ce que l'on en attendait, MM. Brackenbury et Dobson terminant à la troisième place et Lord Selsdon et Lord Waleran à la quatrième. Si une stratégie plus audacieuse avait été appliquée, une victoire n'aurait pas été impossible.

First seen in 1936, the Lagonda V12 did not commence deliveries until 1938 and only 189 had been built before the coming of WW2 ended production. The advanced chassis employed double-wishbone independent front suspension and was available with a varied choice of coachwork. Frank Feeley, stylist of Aston Martin's post-war 'DB' cars, was responsible for the elegant factory bodywork.

The V12's announcement demonstrated that the revitalised company was very much back in business, an impression Lagonda's decision to enter the 1939 Le Mans 24-Hour Race can only have encouraged. The marque already possessed a creditable Le Mans record, having won the endurance classic outright in 1935, and a series of high-speed tests, during which the V12 had shown complete reliability, indicated that it would be a highly suitable candidate for reviving British prestige at Le Mans. Accordingly, it was decided to enter a two-car team in 1939 with the aim of securing valuable data and then to mount a full-strength challenge the following year. In the race the two streamlined two-seater Lagondas fared better than expected, Messrs Brackenbury and Dobson finishing in third place with Lords Selsdon and Waleran fourth. Had a less conservative race strategy been employed then either might have won.

Offrant une combinaison sans égale de performance et d'excellent comportement, la V12 Lagonda éveilla l'intérêt de quelques amateurs de conduite parmi les plus compétents à l'époque dont le millionnaire américain Briggs Cunningham. Héritier d'une très riche famille active dans l'industrie alimentaire et la banque, Cunningham consacra une partie de sa fortune personnelle à la course automobile. Au début des années 1950, il créa ses propres machines de sport compétition Cunningham à moteur Chrysler dans l'intention de remporter les 24 Heures du Mans - où il affronta malheureusement Jaguar - tout en gagnant trois fois à Sebring. Après l'arrêt de la production des Cunningham en 1955, l'écurie poursuivit ses activités avec d'autres marques, notamment Maserati, dans les épreuves internationales et du SCCA jusqu'au début des années 1960 en fournissant des volants à plusieurs grands pilotes de niveau mondial. Briggs finit par raccrocher son casque en 1966 et ouvrit à Costa Mesa (Californie) le célèbre Musée Briggs Cunningham qui fonctionna jusqu'en 1985. Il mourut le 2 juillet 2003 à l'âge de 96 ans.

L'union entre Cunningham et Lagonda débuta par l'emprunt d'une V12 à l'usine pour visiter le Royaume-Uni en 1939 avant de passer commande d'un cabriolet, précisément la voiture proposée ici. Plus tard, on cita ses propos quand il décrivit la voiture comme étant « d'un fonctionnement très doux, très silencieux et avec un excellent châssis offrant un bon comportement routier ». Pour faire bonne mesure, Cunningham spécifia que le moteur devait être préparé « comme ceux du Mans ». Le châssis n° 14106 fut achevé en octobre 1939 pour un prix de 8 675 dollars, bien supérieur à celui de la plus chère des Cadillac V16.

Boasting an unequalled combination of performance and handling, the V12 Lagonda attracted the attention of some of the most discerning drivers of its day including American millionaire Briggs Cunningham. Scion of a wealthy family, whose business interests included meatpacking and banking, Cunningham spent his considerable personal fortune on going motor racing. In the early 1950s he developed his own Chrysler-engined Cunningham sports-racers with the intention of winning the Le Mans 24-Hour Race only to be thwarted by Jaguar, though his entries did win at Sebring on three occasions. After the manufacture of Cunningham cars stopped in 1955, the team continued to be a major force with other makes, most notably Maserati, in SCCA and international racing into the early 1960s, providing cars for some of the world's foremost drivers. Briggs finally hung up his crash hat in 1966 and opened the famous Briggs Cunningham Car Museum in Costa Mesa, California, which operated successfully until 1985. He died on 2nd July 2003 aged 96.

Cunningham's association with Lagonda began when he borrowed a V12 from the factory while touring the UK in 1939 and immediately placed an order for a drophead coupé, the car offered here. He was later quoted as describing it as 'very smooth running as well as quiet and the chassis was excellent with good road handling.' For good measure, Cunningham specified that the engine be prepared to 'Le Mans' specification. Chassis number '14106' was completed in October 1939 at a cost of $8,675, making it considerably more expensive than the dearest V16 Cadillac.

Après plusieurs décennies passées dans le Musée Briggs Cunningham, cette Lagonda V12 fut vendue, passant aux mains de trois autres propriétaires avant d'être acquise par le vendeur actuel en 2000. Une copie d'un document d'immatriculation V5 britannique figurant au dossier nous apprend que la voiture fut immatriculée pour la première fois (au Royaume-Uni) le 17 décembre 1992 au nom de Polytrust Partners de Londres SW4. En 1997, la Lagonda fut exportée et immatriculée aux Pays-Bas (documents au dossier). Le compteur affiche actuellement 7 538 miles (environ 12 000 km), chiffre vraisemblablement exact qui fait de cette voiture probablement la V12 ayant effectué le plus faible kilométrage. L'outillage de bord et le manuel sont joints.

Le cabriolet Lagonda V12 de W. O. Bentley est une des grandes automobiles inscrites par l'histoire parmi les plus raffinées, les plus séduisantes et les plus exclusives de la période d'avant guerre et cet exemplaire d'excellente provenance et bien documenté offre au connaisseur une opportunité unique dans une vie d'acquérir un de ces légendaires pur-sang britanniques.
€360,000 - 440,000

After several decades in the Briggs Cunningham Museum, this Lagonda V12 was sold, passing through the hands of three other owners before its acquisition by the current vendor in 2000. A copied UK V5 registration document on file records that the car was first registered (in the UK) on 17th December 1992 and lists the owner as Polytrust Partners of London SW4. In 1997 the Lagonda was exported to and registered in the Netherlands (papers on file). The current odometer reading is a believed genuine 7,538 miles, which probably makes this car the lowest mileage example of its kind. The tool kit and handbook are included in the sale.

W O Bentley's Lagonda V12 drophead coupé is one of the most sophisticated, attractive and exclusive cars of the pre-war era and this example, with its tremendous and well-chronicled provenance, offers the discerning buyer a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of these legendary British thoroughbreds.

371
Aston Martin DB4 GT
(série IV) coupé 1962
Châssis n° DB4/886/L
Moteur n° 370/0209GT

‘Reprenant la vieille tradition des coupés sportifs, l’Aston Martin DB4 3, 7 litres porte la modernité à son plus haut degré. Ce luxueux coupé deux places pouvant transporter quatre adultes au besoin, a presque atteint les 225 km/h dans les deux sens sur le mile mesuré. Nous avons aussi pu enregistrer des accélérations depuis 16 km/h sur le même rapport.’ *The Motor*.

C’est grâce à son magnifique moteur que la DB4 pouvait offrir un tel cocktail de performance et de souplesse. Conçu par Tadek Marek, le six cylindres à double arbre à cames en tête de la DB4 tout en alliage affichait des cotes d’alésage x course carrées de 92 mm pour une cylindrée de 3 670 cm3 et développait une puissance maximale de 240 ch à 5 500 tr/min.

‘Following in the classic tradition of close-coupled sports saloons, the 3.7-litre DB4 Aston Martin carries orthodox modernity to its highest pitch. A luxurious two-seat saloon which can carry four adults when necessary, it recorded almost 140mph as a two-way mean speed over the measured mile. Yet we were able to record acceleration figures from 10mph in the same gear ratio.’ - *The Motor*.

That the DB4 was able to manifest this rare combination of un-restrained high performance and civilised docility was down to its magnificent engine. A new design by Tadek Marek, the DB4’s all-alloy, twin-overhead-camshaft six featured ‘square’ bore and stroke dimensions of 92mm for a displacement of 3,670cc, and developed its maximum output of 240bhp at 5,500rpm.

Une version compétition à empattement court - la DB4 GT – fut dévoilée au Salon de Londres en 1959. Facilement identifiable à ses phares carénés, la GT était équipée d'un moteur préparé, doté d'un double allumage et de trois carburateurs Weber 45 DCOE, délivrant 302 ch. Même si sa véritable puissance se situait environ 30 ch au-dessous, le moteur de la GT représentait néanmoins un joli progrès en termes de puissance par rapport au modèle de série. Fabriquée d'octobre 1958 à juin 1963, la DB4 a connu cinq versions, la dernière, la série V étant construite sur un empattement allongé de 8, 9 cm, dotée de roues de 15 pouces, d'un ventilateur de radiateur électrique et du tableau de bord de la GT en série.

Cette voiture à conduite à gauche, aux numéros de série concordants, numéro de châssis DB4/886/L, est l'une des cinq série IV livrées avec le moteur GT à double allumage, dont seulement trois étaient des conduites à gauche, ce qui en fait une des plus rares variantes de la DB4. Elle a été livrée neuve en 1962 à sir Henry Dingley qui l'a commandée avec le tableau de bord type GT, un chauffage Bray et, bien sûr, le moteur GT. Le deuxième propriétaire était S. A. Tayloe un Américain. Le vendeur pense être le troisième propriétaire, ayant acheté l'Aston en 1992, alors qu'elle affichait un kilométrage, probablement original, de 69 000 km au compteur.

A short-wheelbase competition version, - the DB4GT - was launched at the 1959 London Motor Show. Instantly recognisable by its faired-in headlamps, the GT used a tuned engine, equipped with a twin-plug cylinder head and triple Weber 45DCOE carburettors, producing a claimed 302bhp. The true output was in the region of 30bhp less but the GT engine nevertheless represented a very useful gain in horsepower over the standard unit. Manufactured between October 1958 and June 1963, the DB4 developed through five series, the final Series V cars being built on a 3.5" longer wheelbase and gaining 15" wheels, an electric radiator fan and the DB4GT-type instrument panel as standard.

This matching-numbers car, left-hand drive chassis 'DB4/886/L', is one of only five Series IV saloons delivered with the twin-plug GT engine installed, three of which were left-hand drive, and is thus one of the rarest of all DB4 variants. We are advised that the car was delivered new in 1962 to Sir Henry Dingley, who ordered it with the GT-type dashboard and a Bray block heater as well as the GT engine. The second owner was S A Tayloe (USA). To the vendor's knowledge he is the third owner, having acquired the Aston in 1992, at which time it displayed a believed-genuine total of 43,000 miles on the odometer.

Le temps qu'elle fut en sa possession, la voiture a été entièrement restaurée (carrosserie, mécanique, moteur, transmission, suspension, freins, électricité, etc), carrosserie mise à nu pour être repeint en Deep Carriage Green (une couleur du nuancier Aston Martin). La réfection du moteur et les réglages ont été effectués par Roos Engineering de Safenvil, en Suisse, pour un coût de 55 000 €. L'intérieur a été entièrement rénové avec les matériaux d'origine : cuir Connolly, moquette Wilton, etc. Elle a couvert environ 1 600 km depuis sa restauration en 2005, le compteur affichant 48 000 miles. Les vieilles roues Dunlop originales ont été remplacées par des Borrani de 16 pouces chaussées de pneus compétition Dunlop neufs, ils ont 800 km. Tous les aspects de la restauration sont documentés, factures et photos à l'appui et la voiture est vendue avec ses papiers de livraison, ses documents douaniers et son contrôle technique.
€580,000 - 680,000

During the years of his ownership the car has been completely restored (body, mechanicals, engine, transmission, suspension, brakes, electrics, etc) including a bare metal re-spray in Deep Carriage Green (an original Aston Martin colour). The extensive engine overhaul and tune up was carried out by Roos Engineering of Safenwil, Switzerland at a cost of €55,000. The interior was completely refurbished using correct original materials: Connolly leather, Wilton carpeting, etc. Approximately 1,000 miles have been covered since the rebuild's completion in 2005, the current odometer reading being 48,000. Some 500 miles ago the old original Dunlop wire wheels were exchanged for new 16" Borrani style wheels shod with new Dunlop racing tyres. Most aspects of the restoration are documented by bills and photographs on file, and the car also comes with factory delivery document, customs papers and *Contrôle Technique*.

372
Jaguar Type E 4.2-Litre série 1½ coupé 2+2 1968
Châssis n° 1E78377
Moteur n° 7E54673-9

Les changements de législation aux États-Unis furent à l'origine de la Type E série 2, lancée en octobre 1968. Dès la fin de 1967, la Type E commença à adopter quelques-unes des modifications futures, ces voitures d'intérim étant connues sous l'appellation de série 1 ½, bien qu'il n'y ait jamais eu d'appellation officielle pour ce modèle. Avec l'apparition de la série 2, les Type E destinées aux Etats-Unis furent équipées de deux carburateurs Stromberg CD à la place des trois SU habituels retenus pour les modèles européens. Quelques série 1 ½, comme celle proposée ici, en étaient équipées.

Construit en 1968, pendant cette période de transition, ce coupé 2+2 série 1 ½ fut livré à Denver dans le Colorado en marron opalescent avec intérieur assorti, sa livrée actuelle. Elle passa ensuite quelques décennies à Wichita, dans le Kansas, avant d'être achetée par le quatrième et actuel propriétaire pour sa collection privée, en Allemagne. En 2012/2013, d'importants travaux ont été entrepris pour mettre la voiture dans son excellent état actuel, incluant une peinture dans sa couleur d'origine et le remplacement de nombreuses pièces mécanique et autres constituants. Environ 35 000 € ont été dépensés, comme en attestent les factures et la Type E n'a couvert que 1 500 km depuis sa remise en état. La documentation fournie comprend les factures citées plus haut, une sélection de photos de sa restauration, un rapport par un professionnel illustré sur son état (daté de mars 2013) et ses TÜV et Fahrzeugebrief allemands.
€45,000 - 50,000

Changes to the USA's motoring legislation resulted in the revised Series 2 E-Type, announced in October 1968. From late 1967 the E-Type began to embody some of the forthcoming modifications, these interim cars becoming known as 'Series 1½', although there was never a fixed specification for this unofficial model. With the introduction of the Series 2, E-Types destined for the USA were fitted with twin Stromberg CD carburettors in place of the original triple SUs, which continued in Europe. Some 'Series 1½' cars, like that offered here, had this feature.

Manufactured in 1968 during this transitional period, this 'Series 1½' 2+2 Coupé was delivered new in Denver, Colorado, USA and originally finished in opalescent maroon with matching interior, its present colour scheme. It then spent some decades in Wichita, Kansas before being purchased for the current (fourth) owner's private collection in Germany. During 2012/2013 extensive works were undertaken to bring the car to its present excellent condition, including a repaint in original livery and the replacement of numerous mechanical and other parts. Around €35,000 was spent, as evidenced by bills on file, and since completion the E-Type has covered only some 1,500 kilometres. Accompanying documentation consists of the aforementioned bills; a selection of restoration photographs; an illustrated professional condition report (dated March 2013); and German TüV and Fahrzeugbrief.

373
Triumph TR6 roadster 1974
Châssis n° 1CR5107/C
Moteur n° CR3115HE

Reposant jusque-là sur des 4 cylindres, Triumph s'était tourné vers les 6 cylindres pour prolonger la lignée des très appréciées TR et améliorer leurs performances. Semblable à la TR4A – première TR à suspension arrière indépendante - qui l'avait précédée, mais équipée d'un 6 cylindres 2, 5 litres à la place de l'ancien 4 cylindres de 2, 1 litres, la TR5 fut produite au cours de l'année-modèle 1968, en attendant l'arrivée de la TR6. Redessinée par Karmann d'Osnabrück pour 1969, la TR6 arborait une calandre sur toute la largeur et un arrière tronqué. Sous la carrosserie, le châssis restait à peu près identique à celui de la TR4A, tandis que le moteur 2, 5 litres à injection Lucas était inchangé développant 150 ch, puis 124 ch à partir de 1973. La tenue de route était améliorée par rapport à la TR5, grâce à la présence de roues plus larges et d'une barre anti-roulis à l'avant.

Donnée pour 190 km/h avec des accélérations à l'avenant, les TR 6 cylindres sont vraiment les plus excitantes des Triumph jamais construites, continuant de générer des légions d'amateurs, aidés par un large réseau de revendeurs de pièces détachées et de spécialistes de l'entretien.

Cette TR6 a toujours résidé dans le sud de l'Italie, d'abord dans la province de Benevento en Campanie et ensuite à Naples. Restaurée il y a une douzaine d'années et rarement utilisée depuis, elle est décrite comme étant en bon état général par le vendeur et s'est parfaitement comportée lors d'un récent essai. La capote et le couvre-tonneau ont récemment été refaits. La documentation comprend le Libretto italien, le certificat ASI et l'ancien Foglio Complementare.
€12,000 - 15,000

Having relied exclusively on four-cylinder engines, Triumph turned to six cylinders to extend the life and improve the performance of the much loved 'TR' sports cafrs. Similar to the preceding TR4A - the first TR with independent rear suspension - but with Triumph's 2.5-litre, six-cylinder engine installed in place of the old 2.1-litre four, the TR5 was produced during the 1968 model year only pending the arrival of the TR6. Restyled for 1969 by Karmann of Osnabruck, the TR6 sported a full-width nose and squared-off tail. Under the skin the chassis remained basically the same as its TR4A ancestor's while the 2.5-litre Lucas fuel-injected power unit was unchanged, producing 150bhp initially then 124bhp from 1973 onwards. Handling was improved over that of the TR5 courtesy of wider wheels and a front anti-roll bar.

Good for 120mph with acceleration to match, the six-cylinder TRs are arguably the most exciting Triumphs ever made, continuing to enjoy an enthusiastic following and an extensive network of spare parts and service providers.

This TR6 has always resided in Southern Italy, first in the province of Benevento in Campania and then in Naples. Restored approximately 12 years ago and rarely used since, it is described by the vendor as in generally good condition and performed well on a recent short test drive. The hood and full tonneau cover were renewed recently. Accompanying documentation consists of Italian Libretto, Certificato di Proprieta, ASI Certificate and old Foglio Complementare.

374 Ω

Même propriétaire depuis 1972

Mercedes-Benz 300SL Roadster 1958 avec son hard-top d'usine

Châssis n° 198.042.8.500.075

Conçue pour marquer le retour de Mercedes-Benz à la compétition internationale après la guerre, la 300 SL fit ses débuts à la Mille Miglia 1952 où elle termina aux 2e et 4e places au général. Suivirent des victoires à la Carrera Panamericana et au Mans et la 300 SL fut prête à entrer dans la légende du sport automobile. Les premières machines de course étaient découvertes, mais avant la fin de la saison 1952, le Coupé doté des typiques portes 'papillon' fit son apparition. Les seuils de porte étant exceptionnellement hauts du fait du châssis en treillis tubulaire, l'accès à bord ne posait pas de problème avec les voitures découvertes, mais l'adoption d'une carrosserie de coupé imposa de trouver une solution, d'où les portes 'papillon'.

Lancée en 1954, la 300 SL de production qui conserva le châssis en treillis de la machine de course reçut un moteur à six cylindres en ligne à 1 ACT de 2,996 cm3 incliné latéralement à 45 degrés pour abaisser la hauteur du capot et améliorer l'aérodynamique. Utilisant un système d'injection directe d'essence, ce groupe à la pointe du progrès donnait 215 ch à 5,800 tr/min. Une boîte à quatre rapports passait le couple à un pont arrière à couple hypoïde. La suspension était à quatre roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et par essieu brisé et ressorts hélicoïdaux à l'arrière. Il s'agissait très certainement de la première supercar du monde.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. The first racers were open-topped but before the '52 season's end the distinctive gull-wing doored Coupé had appeared. Unusually high sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the adoption of coupé bodywork required innovative thinking, hence the gull-wing doors.

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

Essayée par le magazine Road & Track en 1955, la 300 SL accélérait de 0 à 100 km/h en 7,4 secondes et atteignait en pointe 225 km/h – des chiffres impressionnants à l'époque. À l'évidence, le Coupé 300 SL était une création difficilement surpassable, mais la version Roadster introduite seulement trois ans après réussit à améliorer le comportement routier déjà remarquable de son prédécesseur. Doté de portes conventionnelles, le Roadster 300 SL dévoilé au Salon de Genève de mai 1957 allait survivre au Coupé de plusieurs années. La production d'une 300 SL découverte imposa de revoir l'habitacle là où le treillis tubulaire fut modifié afin d'abaisser les seuils de porte pour faciliter l'accès à bord. Parallèlement, la suspension arrière était révisée avec adoption d'un point de pivotement du demi-essieu oscillant abaissé.

Tested by Road & Track magazine in 1955, the 300SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph - outstanding figures for its day. Clearly the 300SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Conventionally doored, the 300SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and would outlive the Coupé by several years. The production of an open 300SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was re-designed to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles.

1 Mercedes-Benz 300SL, 1970s

Le comportement neutre en direction fut dûment salué par Road & Track lors de leur essai routier de 1958. 'Avec l'abaissement du pivot de suspension arrière et des pneus plus adhérents, la voiture se comporte magnifiquement dans tous les cas. C'est un progrès considérable par rapport au coupé qui avait tendance à survirer plutôt violemment en cas de vitesse excessive.' Avec un temps de 7 secondes de 0 à 100 km/h et une vitesse maximale de 210 km/h, la 300 SL Roadster était un des cabriolets le plus rapides du monde en son temps. R&T concluait : 'Il ne fait aucun doute que la 300 SL Roadster est une véritable voiture de sport ambivalente, également à l'aise dans la circulation et sur route libre comme sur la piste.' C'est encore vrai aujourd'hui.

Livrée neuve en Suisse, cette 300 SL Roadster fut achetée par le vendeur actuel en mars 1972. En 1972-1973, la voiture fut restaurée à Modène (Italie) comme en témoignent les factures présentes au dossier émises par Mercedes-Benz Modena pour les travaux mécaniques. D'autres factures concernent la restauration de la carrosserie et d'autres plus récentes (1975) émanent de Mercedes-Benz Stuttgart. Peinte en rouge avec intérieur en cuir beige à la sortie d'usine, la voiture, complète de son hard-top d'origine, de son cric, de son manuel de l'utilisateur et de sa liste de pièces détachées, est offerte avec un catalogue Mercedes-Benz, un choix de photos d'archives et son 'permis de circulation' suisse.
€650,000 - 850,000

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

Delivered new to Switzerland, this 300SL roadster was purchased by the current vendor in March 1972. In 1972/73 the car was restored in Modena, Italy, there being related invoices on file issued by Mercedes-Benz Modena for mechanical work; others relating to the body's restoration; and subsequent (1975) bills from Mercedes-Benz Stuttgart. Finished in red with beige leather interior, as it left the factory when new, the car comes complete with its original factory hardtop, jack, owner's manual and part list, and is offered with a Mercedes-Benz sales brochure, a selection of archive photographs and Swiss Permis de Circulation.

375 Ω

Vendue neuve à Henri Garat, même propriétaire depuis 1969
Un des 31 exemplaires de cabriolet A produits

Mercedes-Benz 500 K Cabriolet A 1935
Carrosserie Sindelfingen

Châssis n° 205 178
Carrosserie n° 817607

Clou du Salon de l'Automobile de Berlin 1934, la légendaire 500 K de Mercedes-Benz qui coûtait neuve une petite fortune vaut aujourd'hui l'équivalent d'une rançon royale tant elle est rare. La décennie des années 1930 fut une période d'une fertilité sans précédent en matière de style automobile et la 500 K fut un sommet d'excellence. Son charme intemporel n'a jamais été remis en question.

La 500 K qui bénéficiait d'une ingénieuse suspension arrière indépendante à essieu brisé fut une création de l'ingénieur Hans Nibel qui avait débuté chez Benz au début du XXe siècle et qui succéda à Marius Barbarou au poste d'ingénieur en chef en 1904, conçut (et pilota) les énormes Benz construites à l'époque qui culminèrent avec la Blitzen Benz (l'éclair Benz) de 200 ch. Après la fusion avec Mercedes, il remplaça Ferdinand Porsche et créa les châssis les plus raffinés de l'époque tant pour les routières que pour les voitures de course dont celui de la première des 'flèches d'argent' de Grand Prix. Les Mercedes de route à compresseur des années 1930 sont un splendide hommage à sa créativité technique.

Sensation of the 1934 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary pre-war 500K supercar cost a small fortune when new and today commands a king's ransom, such is its rarity. The 1930s decade was a period of unprecedented fertility in motor car styling, of which the sublime 500K represented the very pinnacle of excellence. Its timeless appeal endures to this day.

The 500K, which boasted an ingenious swing-axle independent rear suspension layout, was created by Hans Nibel, who having started with Benz in the early years of the 20th Century, succeeded Marius Barbarou as chief engineer in 1904 and designed (and raced) the huge Benz cars of the period, culminating in the 200hp 'Blitzen' Benz. After the merger with Mercedes he replaced Ferdinand Porsche and created the most sophisticated chassis of their day for road and track, including the first of the 'Silver Arrow' racers. The supercharged road-going Mercedes of the 1930s are a wonderful tribute to his engineering skills.

1 Henri Garat

Comme sa remplaçante, la 540 K, la superbe 500 K fut probablement le modèle de production le plus remarquable jamais produit par Stuttgart au cours des années 1930. La 500 K était propulsée par un moteur à huit cylindres en ligne de 5,018 cm3 qui se distinguait par le système de suralimentation par compresseur type Roots caractéristique de la marque selon lequel, en enfonçant l'accélérateur au maximum, la pédale permettait à la fois d'embrayer le compresseur et de couper l'alimentation atmosphérique du carburateur. Ce système avait été expérimenté avec succès sur les séries précédentes des voitures Type S du Dr Ferdinand Porsche et, de fait, les 500/540K furent les dernières Mercedes de production suralimentées jusqu'à une époque assez récente.

Sous un capot interminable, le moteur à huit cylindres de la 500 K développait 100 ch avec alimentation atmosphérique et 160 avec le compresseur engagé. La boîte était à quatre rapports dont le quatrième surmultiplié. Compresseur embrayé, la 500 K frôlait 177 km/h, vitesse compensée par des freins hydrauliques assistés. Son potentiel de performances était tel que Mercedes-Benz au Royaume-Uni retint les services du pilote Goffredo 'Freddy' Zehender comme conseiller technique et démonstrateur car la Mercedes à compresseur était une des rares voitures des années 1930 capable d'atteindre 100 miles à l'heure (160 km/h).

Si les châssis 500/540 K retinrent l'attention des meilleurs carrossiers de l'époque, les propres ateliers de carrosserie de l'usine de Sindelfingen ne leur permirent guère de faire mieux. Le cabriolet se présenta sous une grande variété de styles, l'exemplaire proposé ici étant du type Cabriolet A à deux portes et conduite à gauche. Œuvre du talentueux Hermann Ahrens, directeur du style de la carrosserie Mercedes-Benz de Sindelfingen, le Cabriolet A offrait une carrosserie à deux places combinée à de performances époustouflantes.

Together with its successor the 540K, the magnificent Mercedes-Benz 500K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s. The 500K was powered by a 5,018cc supercharged straight-eight engine that 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 500/540K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Beneath its seemingly endless bonnet, the 500K's straight-eight engine developed 100bhp un-supercharged or 160bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speeder with overdrive top ratio. With the supercharger engaged, the 500K had 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 supercharged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Although the 500K/540K chassis attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, the company's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement. The cabriolet came in a variety of styles, this example carrying the Cabriolet A option with two-door, left-hand drive coachwork. The work of the gifted Hermann Ahrens, design chief at Mercedes-Benz's in-house Sindelfingen coachworks, the Cabriolet A offered two-seater accommodation allied to breathtaking performance.

2 Tangiers, mid 1950s

3 Switzerland, mid 1960s

Après avoir essayé un cabriolet 500 K en 1936, le magazine *The Autocar* écrivit : 'C'est une maîtresse automobile et pour une petite élite. La seule insolence de sa formidable puissance est déjà une expérience en soi.'

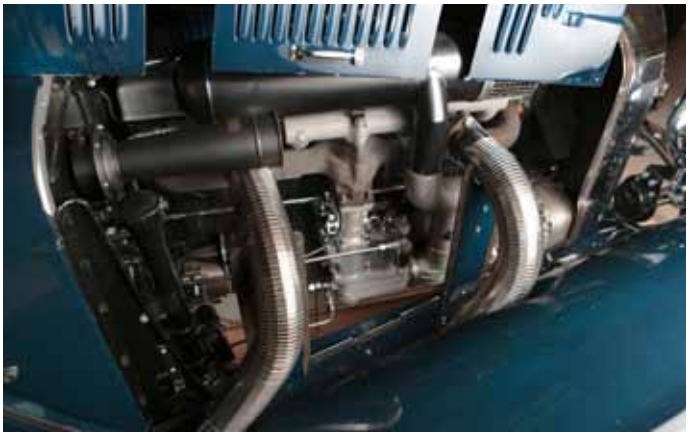
Les statistiques de production de la 500 K révèlent son caractère exclusif: 105 unités en 1934, 190 en 1935 et 59 en 1936 pour un total de 354 voitures seulement dont 31 cabriolets A. Récemment, la rareté, le style et la performance de ces grandes Mercedes à compresseur en ont fait une des plus recherchées de toutes les automobiles classiques lors des rares fois où elles sont apparues en vente publique.

Le Cabriolet 500 K au caractère imposant et à l'élégance suprême que nous proposons ici fut livré neuf à Berlin (Allemagne) le 15 juin 1935 à son premier propriétaire, le célèbre acteur français Henri Garat. Né Emile Henri Garascu le 3 avril 1902 à Paris, Garat tourna dans plus de 40 films presque tous réalisés dans les années 1930. La 500 K de Garat est illustrée dans l'ouvrage de Jan Melin 'Mercedes-Benz – The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' avec son heureux premier propriétaire (Volume 1) et à Paris au Concours d'élégance de juin 1936 en compagnie de deux élégantes jeunes femmes (Volume 2).

After testing a 500K cabriolet in 1936, '*The Autocar*' declared: 'This is a master car, for the very few. The sheer insolence of its great power affords an experience on its own.'

The manufacturing record of the 500K reveals its exclusive nature: 105 being produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936 making a total of only 354 cars of which a mere 31 cabriolet A versions. 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.

The imposing and supremely elegant 500K Cabriolet we offer here was delivered new to Berlin, Germany on 15th June 1935 and first owned by the celebrated French actor, Henry Garat. Born Emile Henri Camille Garascu on 3rd April 1902 in Paris, France, Garat appeared in some 40 movies, all but a tiny handful made during the 1930s. He died on 13th August 1959 at Hyères in Var, France. Garat's 500K is illustrated in Jan Melin's book 'Mercedes-Benz – The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' with its proud first owner (Volume 1) and at the Paris Concours d'Élégance of June 1936 in the company of two elegant young ladies (Volume 2).



4 Geneva, 1966

5 Rally Mont Blanc, 1978

Le propriétaire actuel acheta la 500 K en décembre 1969. Totalement restaurée entre 2001 et 2007, la voiture est accompagnée d'un dossier de factures émises par Nusbaumer SA de Delémont en Suisse (travaux mécaniques), du spécialiste de la marque Reifen-Wagner Mercedes-Benz Kompressorwagen Restaurierung de Landshut, Allemagne (pièces) et de Mercedes-Benz, Stuttgart (pièces). La Carrosserie Berthelet de Genève (Suisse) a réalisé les travaux de carrosserie.

Le dossier historique contient aussi la correspondance avec Mercedes-Benz Stuttgart concernant cette voiture, des copies des extraits du livre des commandes de l'usine, un catalogue de 500 K, un catalogue des Cabriolets Mercedes-Benz, deux affiches de films d'Henri Garat , un lot de photos de la restauration et le 'permis de circulation' suisse en cours de validité. Un cric et les manuels de l'utilisateur et des pièces détachées sont joints à la voiture. Parfaite représentante de ce que la grande fortune pouvait offrir de mieux au milieu des années 1930, cette automobile est un excellent exemple d'une grande classique allemande et un testimonial du goût et du raffinement de son propriétaire.
€2,000,000 - 2,500,000

The current owner purchased the 500K in December 1969. Fully restored between 2001 and 2007, the car comes with numerous related invoices from Nusbaumer SA of Delémont, Switzerland (mechanical works); marque specialist Reifen-Wagner Mercedes-Benz Kompressorwagen Restaurierung of Landshut, Germany (parts); and Mercedes-Benz, Stuttgart (parts). Carrosserie Berthelet of Geneva, Switzerland carried out the bodywork refurbishment.

The accompanying history file also contains correspondence with Mercedes-Benz Stuttgart concerning this car; copy extracts from the factory commission book; a 500K sales brochure; a Mercedes-Benz Cabriolets sales brochure; two Henry Garat movie posters; assorted restoration photographs; and current Swiss Permis de Circulation. A jack and original owner's and parts manuals are included in the sale also. Representative of the very best that money could buy in the mid-1930s, this car is an excellent example of this classic German model and a credit to its owner's refined good taste.

6 Rally Mercedes Nanytua, 1982

7 Founex, 1988

376

Livrée neuve en France par les Ets. Thépenier.

Maserati Bora 4.7 litres coupé 1972

Châssis n° AM117270

Moteur n° AM107/07/47*880

La vedette du Salon de Genève 1971 était sans conteste la sensationnelle Maserati Bora. Avec la Bora, le grand constructeur modénais emboîtait le pas des autres constructeurs de supercars en adoptant le moteur central et en abandonnant simultanément le châssis tubulaire pour une structure monocoque. Baptisée du nom d'un vent, la Bora était l'œuvre de Giorgetto Giugiaro d'Ital Design, tout du moins en ce qui concerne sa carrosserie. Le moteur, installé au centre, est l'habituel V8 Maserati à quatre arbres à cames en tête de 4, 7 litres, la boîte transaxle à cinq rapports est une ZF et la suspension indépendante par doubles triangulations est due à Giulio Alfieri, co-auteur de la légendaire 250 F. Parmi les premiers modèles de la nouvelle génération qui suivit le rachat de Maserati par Citroën, la Bora utilise la technologie hydraulique de la marque française pour le réglage du pédalier et des sièges, la manœuvre des phares escamotables et pour les freins hydrauliques assistés. Un dessin fluide et plus de 310 ch en faisaient une voiture très rapide – la vitesse maximale atteignait 258 km/h – et la Bora avait des accélérations et une tenue de route à l'avenant.

The highlight of 1971 Geneva Salon was undoubtedly the sensational new Maserati Bora. With the Bora's introduction, the great Modenese manufacturer followed other supercar constructors in going mid-engined, at the same time abandoning its traditional tubular chassis technology in favour of unitary construction. Named after a wind, the Bora was the work of Giorgetto Giugiaro's Ital Design, at least as far as its bodyshell was concerned; the mid-mounted engine was Maserati's familiar four-cam V8 in 4.7-litre form, the five-speed transaxle came from ZF and the all-independent double-wishbone suspension was penned by Giulio Alfieri, co-designer of the legendary 250F. One of the first 'new generation' models to appear following Maserati's acquisition by Citroen, the Bora used the latter's hydraulic technology to adjust seats and pedals, raise the headlamps and operate the excellent power-assisted brakes. A slippery shape plus 310bhp made for a very fast car - top speed was around 160mph (258km/h) - and the Bora had acceleration and handling to match.

En janvier 1976, la direction de Maserati avait apparemment envisagé d'arrêter la production de la Bora, mais plus tard dans l'année décida de la prolonger avec son moteur V8 porté à 4, 9 litres. Au total, seulement 25 Bora furent construites cette année-là et la production totale de 1971 à 1978 fut seulement de 571 voitures. Le modèle fut abandonné en 1979. Le magazine Motor concluait son essai de mars 1973 par ces mots : 'La Bora nous a impressionné, c'est à notre avis l'une meilleures et des plus civilisées des sportives à moteur central que nous ayons essayées, mieux conçues que beaucoup de ses concurrentes et extrêmement gratifiante à conduire, notamment sur les petites routes'. Que peut demander de plus le passionné ?

La Bora est une vraie supercar à tout point de vue, hier comme aujourd'hui. Cet exemplaire affiche un kilométrage apparemment d'origine de 75,000 km au compteur et a appartenu au même propriétaire, en France, entre 1986 et 2007. Depuis 2007, elle appartenait à une collection privée en Italie. La seule entorse à l'origine concerne sa livrée passée de l'argent au jaune. Un travail effectué par un vrai professionnel, l'actuel propriétaire n'ayant trouvé aucune trace de la couleur originale. Récemment entretenue en prévision de la vente, la voiture est vendue avec ses papiers français annulés (carte grise) et une attestation de Maserati Classiche confirmant qu'elle a été construite en juillet 1972 et livrée à l'importateur français Thépenier.
€90,000 - 110,000

By January 1976, Maserati's management apparently had discussed shelving the Bora, but later that year decided to continue, though with an enlarged 4.9-litre V8 engine. Only some 25 Boras were made in all that year, and the total produced from 1971 to 1978 was only 571. The type was finally phased out in 1979. Motor magazine concluded its March 1973 road test thus: 'The Bora impressed us as one of the best and most civilised mid-engined exotics we've tried, better developed than most of its ilk and immensely rewarding to drive, especially to drive fast on cross-country roads.' What more could any enthusiast want?

The Bora was a stunning supercar by any standards, both then and now. This particular example displays a believed-genuine total of 75,000 kilometres on the odometer, and between 1986 and 2007 belonged to one owner in France. Since 2007 it has formed part of a private collection in Italy. The only deviation from original specification is a change of colour from silver to yellow. This was done professionally and the owner reports that he has found no trace of the original colour. Fresh serviced prior to sale, the car comes with cancelled French documents (Carte Grise) and confirmation from Maserati Classiche it was produced in July 1972 and delivered new to the French Maserati importer, Thépenier.

377
Eligible aux Mille Miglia
Livrée avec volant à gauche d'origine
Aston Martin DB2/4 MkI 3 litre coupé 1955
Châssis n° LML/812
Moteur n° VB6J/292

Lors de l'essai de la DB 2/4 en 1954, *Autocar* affirmait que les Aston Martin 'était reconnues depuis de nombreuses années comme des voitures de sport à hautes performances de grande qualité', tandis que concernant le dernier modèle de l'usine de Newport Pagnell, il concédait que c'était 'une voiture chère, conçue pour satisfaire le connaisseur de sportives qui ne s'encombre pas de considérations pécuniaires'.

Dévoilée en octobre 1953, la DB 2/4 élargissait l'attrait déjà considérable de la DB 2 en y installant tout simplement deux sièges d'appoint à l'arrière, grâce à un arrière complètement redessiné. En plus de ces deux places supplémentaires, on pouvait emporter plus de bagages dans le coffre, accessible par un hayon. Le toit surélevé, le pare-brise d'une seule pièce, les pare-chocs plus épais et d'autres détails différenciaient encore la nouvelle 2+2 de sa devancière. Par ailleurs, la DB 2/4 restait mécaniquement presque identique à la DB 2, le moteur Vantage (125 ch) étant désormais monté en série. Un total de 565 DB 2/4 fut produit avant l'arrivée de la DB 2/4 MkII en octobre 1955, date à laquelle le 3 litres de 140 ch VB6J était installé en série.

La fiche constructeur fournie avec la voiture atteste que cette conduite à gauche châssis n° 812 fut d'abord la propriété d'un certain J. G. de Thouars, résidant à l'ambassade de Hollande à Madrid, en Espagne. Livrée le 24 mars 1955, la voiture était alors bleu Haze avec un cuir Connolly assorti et était dotée de phares antibrouillard Lucas, de ceintures de sécurité, de sangles pour les bagages et d'un compteur en km. En 1990 et 1991, la voiture a participé à la Mille Miglia Storica, le registre Aston Martin la créditant de la 36e place la seconde année avec Casella/Vigevana. Restaurée en 2002, son moteur refait par un spécialiste italien en 2012, la voiture est blanche avec intérieur en cuir noir et est décrite par le vendeur comme en excellent état général. La documentation fournie comprend la copie de la fiche de construction mentionnée plus haut, le Libretto italien, le Certificato di Proprieta, les papiers ASI Oro et la carte d'identité FIVA.
€160,000 - 200,000

Testing the new DB2/4 in 1954, *Autocar* acknowledged that the Aston Martin had, 'been well known for very many years as a sports car of fine quality and high performance,' while characterising the Newport Pagnell manufacturer's latest offering as, 'an expensive car designed to cater for the connoisseur of sportscars who is not limited by financial considerations.'

Introduced in October 1953, the DB2/4 widened the already considerable appeal of the DB2 by the simple expedient of installing two occasional rear seats, the latter being facilitated by extensive revisions to the car's rear end. As well as the extra accommodation, there was also room for more luggage, the latter being accessed via a hatchback rear door. A raised roofline, one-piece windscreen, larger bumpers and other detail styling changes further differentiated the new '2+2' from its predecessor. Otherwise, the DB2/4 remained mechanically much the same as the DB2, though the Vantage (125bhp) engine became the standard specification. A total of 565 DB2/4s was produced before the arrival of the MkII in October 1955, by which time the 3.0-litre 140bhp 'VB6J' engine had been standardised.

Its accompanying copy build sheet shows that left-hand drive chassis number '812' was first owned by one J G de Thouars, residing at the Netherlands Embassy in Madrid, Spain. Delivered on 25th March 1955, the car was originally finished in Blue Haze with matching Connolly hide interior trim, and was equipped with twin Lucas fog lamps, passenger seat safety belt, luggage straps and a 'kph' speedometer. In 1990 and 1991 the Aston competed in the Mille Miglia Storica, the AMOC Register recording that it finished 36th in the latter year driven by Casella/Vigevana. Restored from 2002 onwards, the engine being completed in 2012 by Italian specialists, the car is finished in white with black leather interior and is described by the vendor as in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of the aforementioned copy build sheet, Italian Libretto, Certificato di Proprieta, ASI Oro and FIVA identity card.

378
Porsche 356B 1600S T6 coupé 1962
Carrosserie Reutter
Châssis n° 117932
Moteur n° 700283 616/12

Cette Porsche 356 B à numéro correspondant est l'une des dernières versions T6 avec la double grille sur le capot moteur qui apparut sur ce modèle. Elle est équipée du moteur 1600 S 616/12 de 75 ch. Livrée neuve au Texas à un docteur, cette fut immatriculée le 1er janvier 1962. En mai 1987, la voiture a été vendue à un collectionneur du Texas qui a commandé une restauration complète 'comme neuve' par le spécialiste de la marque Jones Autowerks Inc. – (concessionnaire Porsche à San Antonio, Texas). Les travaux effectués incluent une réfection complète du moteur, des trains roulants, de la direction et de la suspension, une remise à neuf de l'intérieur (sièges, ciel de toit, joints caoutchouc, etc), un faisceau électrique neuf, la vérification de tous les équipements électriques, le chromage ou rénovation des chromes et une peinture Glasurit rouge Ruby, conforme à la couleur d'époque (6202). On a utilisé que des pièces d'origine Porsche pour la restauration, le but étant de tout préserver conforme à l'origine et toutes les entorses précédentes aux spécifications d'usine ont été corrigées. Le travail qui a pris cinq années et a coûté 50,000 $, a été achevé en 1992, année où la voiture a remporté le 1er prix du concours de l'Antique Automobile Club of America.

Importée par la suite en France, la Porsche a été achetée en septembre 2010 par son propriétaire actuel qui ne l'a conduite qu'occasionnellement - en fait il n'a parcouru que 9,000 km à son volant depuis la restauration. On nous confirme que la voiture est en état concours mécaniquement et extérieurement, comme si elle venait de quitter l'usine. En 2012 au Mans Classic elle a remporté le 1er prix de la catégorie classiques du concours d'élégance organisé par le club Porsche de France (voir *RS magazine, spécial Le Mans Classic* d'août 2012).

Inscrite au Porsche 356 Registry, la voiture est complète avec son manuel et sa trousse à outils d'origine, ses factures d'entretien récentes de l'atelier Porsche Classic de Vélizy, sa carte grise française et son contrôle technique, son certificat d'authenticité Porsche confirmant sa conformité aux spécifications d'usine (couleur, numéros, options, etc).
€60,000 - 90,000

The matching numbers Porsche 356B offered here is a last-of-the-line T6 variant featuring the twin cooling grilles in the engine lid that were introduced on that model. It has the Type 616/12 1600S engine delivering 75bhp. Delivered new in Texas, USA to a doctor, the Porsche was first registered on 1st January 1962. In May 1987 the car was sold to a Texas-based collector who commissioned a body-off restoration to 'as new' condition by marque specialists Jones Autowerks Inc.- (Porsche San Antonio Texas dealer). Works carried out included a complete overhaul of the engine, drivetrain, steering and suspension; complete new interior (seats, headlining, rubber seals, etc); new electrical wiring harness; all electric components checked; re-plating or renewing the brightwork; and a re-spray using period-correct Glasurit Ruby Red (6202) paint. Genuine Porsche parts were used in the rebuild, the main goal being to keep everything original, and any previous departures from factory specification were corrected. Costing over $50,000, the project took five years and was finished in 1992, and later that same year this car won the 1st Prize at the Antique Automobile Club of America concours.

Subsequently exported to France, the Porsche was purchased in September 2010 by the current (fourth) owner, who has driven it only occasionally; indeed, only 9,000 kilometres have been covered since restoration. We are advised that the Porsche remains in concours condition both mechanically and cosmetically, looking like it has only just left the factory. In 2012 at the Le Mans Classic it was a 1st Prize winner in the Classics category in the Concours d'Élégance organised by Club Porsche de France (see *RS Magazine, Le Mans Classic Special*, August 2012).

Registered with the Porsche 356 Registry, the car comes complete with its original owner's manual and tool kit; recent maintenance invoices from the Porsche Classic workshop in Velizy; French Carte Grise and Contrôle Technique; and Porsche Certificate of Authenticity confirming that it conforms to factory specification (colour, numbers, options, etc).

379
Voisin C23 Berline 'Lumineuse' 1930
Châssis n° 47001
Moteur n° 47001

Gabriel Voisin fut probablement le plus grand pionnier de l'aviation en France. En 1907, il construisit le premier aéroplane capable de quitter le sol par ses propres moyens et sa société Avions Voisin fut la première usine de production d'avions du monde. Mais la fin de la Grande Guerre, en 1918, mit un terme à ses activités aéronautiques et il dut envisager une reconversion afin de maintenir l'emploi et poursuivre l'exploitation de ses moyens industriels.

Après avoir expérimenté une bicyclette motorisée et une voiturette légère biplace, Voisin décida de produire une automobile qui serait sans concurrence quant au prestige, au confort et à la vitesse. Développé initialement pour André Citroën duquel Voisin racheta l'étude du type, la Voisin M1 à moteur sans soupapes système Knight de 4 litres qui fit son apparition en 1919 fut une des automobiles vraiment modernes apparues après l'armistice. En 1920, celle-ci fut redésignée C1 sans modification des spécifications mécaniques, en hommage au frère de Gabriel Voisin, Charles, décédé en 1913. Une version spéciale fut engagée dans des épreuves de vitesse et des courses de côte afin de démontrer les qualités de vitesse et d'économie du châssis Voisin et, en 1921, un châssis C1, pris sur la ligne de production et doté d'une légère carrosserie en aluminium battit de 6 heures le légendaire Train Bleu entre Paris et Nice.

Voisin resta fidèle au moteur sans soupapes qu'il développa selon ses propres idées et l'étendit à ses plus petits modèles. Introduite fin 1930, la C23 se plaça dans la gamme Voisin entre la 13 CV et les 28 et 33 CV plus importantes et plus chères. La nouvelle Voisin était propulsée par un six-cylindres sans soupapes de trois litres donnant 88 ch qui suffisaient à lui conférer une vitesse de pointe de 130 km/h environ.

Gabriel Voisin was perhaps France's greatest aviation pioneer. In 1907 he built the first practical aeroplane capable of leaving the ground under its own power, and his Avions Voisin company was the first mass producer of aircraft in the world. But the end of WWI in 1918 brought a halt to Voisin's aviation ventures and forced him to look elsewhere to provide employment for his workforce.

After experimenting with motorised bicycles and a light two-seater economy car, Voisin decided to produce an automobile that would be unrivalled for prestige, comfort and speed. Developed for André Citroën from whom Gabriel Voisin purchased the design, the resulting Knight sleeve valve-engined 4.0-litre Voisin M1 appeared in 1919. It was one of the first truly modern cars to be delivered after the Armistice and in 1920 was re-designated 'C1' in honour of Gabriel Voisin's dead brother Charles, though the mechanical specification remained the same. A special version took part in speed trails and hill climbs to demonstrate the speed and economy of the Voisin chassis, and in 1921 a C1 chassis, taken straight off the production line and fitted with a skimpy aluminium body, beat the legendary Blue Train from Paris to Nice by six hours.

Voisin kept faith with the sleeve valve engine, developing the design himself and extending it to the smaller models in the range. Introduced in 1930, the C23 fitted into Voisin's line-up between the 13CV and the larger and more expensive 28CV and 33CV cars. The newcomer was powered by a 3.0-litre sleeve valve six producing 88bhp, which was good enough for a top speed of around 130km/h.

Une des innovations le plus célèbres de Gabriel Voisin en matière de dessin de carrosserie fut connue sous l'appellation 'Lumineuse' parce qu'elle combinait de grandes surfaces vitrées à une inhabituelle forme de caisse très anguleuse. Le procédé de construction inspiré de l'aéronautique comportait des panneaux d'aluminium fixés sur une structure complexe de petits bois qui donnaient une carrosserie à la fois robuste et légère, le gain de poids étant une des préoccupations majeures de Voisin. Le positionnement des coffres à bagages sur les côtés de la voiture et bien dans l'empattement permettait de centrer mieux les masses et d'améliorer la stabilité. La position du centre de gravité et le rôle de l'aérodynamique étaient d'une particulière importance pour Gabriel Voisin qui, grâce à son expérience d'avionneur, fut un des premiers à en tenir compte dans l'étude d'une automobile. On dit que le couturier Paul Poiret dessina les premiers draps à motifs art déco spécifiquement pour habiller les Voisin à carrosserie 'Lumineuse'.

La technique moderne, les lignes non conventionnelles et le prix élevé des Voisin fit leur succès auprès des chefs d'état, des artistes et autres célébrités. Le style 'Lumineuse' séduisit quelques-uns des artistes les plus célèbres du moment comme Rudolph Valentino, Maurice Chevalier et Joséphine Baker. L'architecte d'avant-garde Le Corbusier fit souvent poser une 'Lumineuse' sur les photos des bâtiments qu'il avait dessinés.

L'histoire de cette C23 'Lumineuse' reste ignorée avant le début des années 1980 lorsqu'elle fut exportée du Royaume-Uni vers la Hollande. Il existe dans le dossier une photo prise au Royaume-Uni dans les années 1950 portant au dos l'annotation : 'ex Prince Bira'. Si l'on n'a pas de preuve écrite de l'appartenance de cette Voisin au célèbre pilote siamois, ce pourrait être une intéressante piste de recherche pour son futur propriétaire.

One of Gabriel Voisin's many famous design innovations is the 'Lumineuse' ('luminous') style of coachwork that combined unusually large window openings with striking angular contours. The aircraft-inspired construction used aluminium panels attached to a multiplicity of wooden ribs, making the body strong yet exceptionally light in weight, lightness being another of Gabriel Voisin's preoccupations. Locating the luggage compartments at either side, well within the wheelbase, helped centralise the mass of the car, increasing stability. The centre of gravity's location and the role of aerodynamics were of the utmost importance to Gabriel Voisin, who, thanks to his prior aeronautical experience, was among the first to take them into consideration when designing an automobile. It is said that couturier Paul Poiret designed the first Art Deco-style fabrics specifically to for use in Voisin's Lumineuse-bodied models.

The Voisins' advanced technology, unconventional looks and necessarily high price made them particularly popular with royalty, artists and other celebrities. The Lumineuse style was favoured by some of the most famous artists of the day, including Rudolph Valentino, Maurice Chevalier and Josephine Baker. Radical architect Le Corbusier often included his Lumineuse in photographs of buildings he had designed.

This C23 Lumineuse's history is not known prior to the early 1980s when it was exported from the UK to Holland. There is a photograph on file taken in the UK in the 1950s, which is annotated on the reverse 'ex Prince Bira'. There is no written proof that the Voisin once belonged to the famous Thai racing driver but this might well prove to be a fruitful area of research for the next owner.

Appartenant à un collectionneur hollandais, la Voisin a été conservée dans le musée de l'aviation de Soesterberg jusqu'en 1992, date à laquelle elle fut acquise par le frère (décédé) du propriétaire actuel qui utilisa la voiture jusqu'à son décès en 2001. Le dossier contient une autre photo montrant la C23 dans le musée.

Le vendeur actuel entra en possession de la voiture de feu son frère en 2005 et ordonna une restauration depuis le châssis. Commencée en Hollande, la restauration fut menée avec un soin extrême en préservant presque tous les éléments originaux. Totalement refait par Superleggera, le moteur bien entretenu a pu conserver de nombreuses pièces internes. La carrosserie a été repeinte par Martin Dijkhof.

Après le transfert de la voiture en France par le vendeur, la restauration a été complétée par Ventoux Moteurs (Laurent et Raphaël Rondoni). L'intérieur avait été regarni, probablement au Royaume-Uni, en utilisant un matériau incorrect. Heureusement, pendant la restauration, un morceau de drap ancien et probablement du motif original fut découvert, et copié en France. Autre élément intéressant, le blason jusqu'ici non identifié qui orne les coffres latéraux et le flasque de la roue de secours doit dater de l'époque où la voiture était au Royaume-Uni.

Peinte selon un schéma bicolore rouge et noir avec un intérieur assez étonnant brun et beige style art déco, la voiture qui se présente en état totalement restauré est accompagnée de ses papiers d'immatriculation néerlandais (périmés). Survivante d'une marque ayant produit certaines des automobiles les plus typiques de son temps, cette rare et originale C23 'Lumineuse' est une parfaite expression du génie créatif de son légendaire concepteur.
€300,000 - 400,000

The property of a Dutch collector, the Voisin was kept at the Airforce Museum in Soesterberg until 1992 when it was purchased by the current owner's late brother, who enjoyed the car until his death in 2001. There is another photograph on file depicting the C23 at the Museum.

The current vendor assumed ownership of his late brother's car in 2005 and commissioned a 'ground upwards' restoration. Commenced in Holland, the work was carried out with great care, preserving almost all its original components. Fully overhauled by Superleggera, the engine had been well maintained, enabling many of the internal parts to be retained. The body was repainted by Martin Dijkhof.

After the vendor moved his cars to France, the restoration was completed there by Ventoux Moteurs (Laurent and Rafael Rondoni). The interior had been re-trimmed, probably in the UK, with an incorrect material. Fortunately, during restoration a piece of older material was discovered, presumably the original design, which was copied in France. Another point of interest is the so far unidentified coat of arms adorning the side boxes and the spare wheel disc, which dates from the car's time in the UK.

Finished in two-tone red/black with a quite breathtaking brown/beige Art Deco interior, the car is presented in fully restored condition and offered with cancelled Dutch registration papers. A survivor of a marque responsible for some of the most exceptional cars of all time, this rare and original C23 Lumineuse is a perfect automotive expression of its legendary designer's creative genius.

380
3,890 km au compteur
Ford RS200 coupé c.1986
Carrosserie Ghia/Tickford
Châssis n° SFACXXBJ2CGL000137

Imaginée par le patron européen de Motor Sports, Stuart Turner, la RS 200 était l'ambitieux projet de Ford pour produire une Groupe B capable de remporter le championnat du monde des rallyes. Supervisée par John Wheeler, le directeur technique de Motor Sports, le projet RS 200 commença en 1983 par la construction des 200 voitures nécessaires à l'homologation en Groupe B, d'où son nom. Le concept, dû à Tony Southgate, se présentait sous la forme d'un coupé à moteur central compact animé par une version turbocompressée du 1, 8 litre 16 soupapes Cosworth BDA (le BDT) et doté d'une transmission intégrale. Ce moteur développait 250 ch en version route et pouvait atteindre jusqu'à 500 ch en version compétition.

La Carrozzeria Ghia, filiale italienne de Ford, en charge du style proposait un dessin fonctionnel et élégant qui a bien résisté à l'épreuve du temps, comme peu de ses contemporaines. Tickford, alors propriété d'Aston Martin, construisait les carrosseries en matériau composite à Newport Pagnell.

Masterminded by its European Motor Sports boss, Stuart Turner, the RS200 was Ford's ambitious attempt at producing a championship winning Group B rally car. Overseen by Ford Motor Sports Chief Engineer, John Wheeler, the RS200 project commenced in 1983 with production of 200 cars planned in order to meet Group B requirements, hence the name. The design, by Tony Southgate, eventually crystallised as a compact mid-engined coupé powered by a turbo-charged version of the 1.8-litre 16-valve Cosworth BDA engine (the BDT) and equipped with four-wheel drive. This engine produced 250bhp in road going trim with up to 500bhp available in rally tune.

Ford's Italian subsidiary, Carrozzeria Ghia, was entrusted with the styling, producing a purposeful yet elegant design that has stood the test of time like few of its contemporaries. Aston Martin-owned Tickford built the composite bodyshells at Newport Pagnell.

La RS 200 fut dévoilée publiquement pour la première fois en 1984 et homologuée en février 1986, après les 200 exemplaires requis, tous, en dehors des six premiers prototypes, étant assemblés chez Reliant à l'usine de Shenstone, dans le Staffordshire. Sa première épreuve du championnat du monde fut le rallye de Suède cette même année, où la voiture pilotée par Kalle Grundel finit 3e au classement général, un début prometteur. La RS 200 engrangea 19 victoires et 32 podiums de niveau international avant la fin de l'année, s'assurant plusieurs championnats nationaux par la même occasion. Malheureusement, ce fut là toute sa carrière en rallye, la FISA interdisant les Groupe B à la fin de la saison, endeuillée par plusieurs accidents mortels, certains incluant des spectateurs. Espérant récupérer une partie des 10 millions de livres investies dans le projet, Ford déshabilla 120 RS 200 et les reconstruisit en version homologuée pour la route pour les vendre environ 50,000 livres pièce.

On nous signale que la RS 200 à conduite à gauche vendue ici – numéro de châssis 137 – est un modèle original de 350 ch. Son premier propriétaire M. Stephan Shollwoek de SSC Classics & Cabriolet de Francfort, en Allemagne, a acheté la voiture le 24 octobre 1990. Il lui en a coûté 70,000 £(transport à Francfort inclus) si l'on se réfère à la facture de Ford Motor Sport. Deux semaines plus tard, l'actuel propriétaire a acheté la voiture à M. Schollwoek et l'a importée au Luxembourg (facture de la vente au dossier). À l'époque (novembre 1990), le compteur affichait 470 km, aujourd'hui il en compte 3,890. Dotée d'un nouvel embrayage (monté en 2013, facture au dossier), la voiture est décrite comme en très bon état, moteur et carrosserie 'comme neufs'. Les caractéristiques notables sont les quatre roues neuves et deux sièges Recaro orange. La voiture est vendue complète avec son manuel d'origine et sa trousse à outils, ses papiers d'inscription au Ford RS 200 Owner's Club, son expertise technique et ses papiers luxembourgeois annulés. Chef-d'œuvre de la technologie automobile de l'époque, et plus belle réalisation de Ford depuis la GT 40, la RS 200 est l'acquisition de choix pour tout collectionneur de Ford.
€120,000 - 160,000

The RS200 was first publicly displayed in 1984 and homologated in February 1986 after the required 200 examples had been built, all apart from the initial six prototypes being completed at Reliant's factory at Shenstone, Staffordshire. Its first World Championship event was that year's Swedish Rally where the car driven by Kalle Grundel finished 3rd overall, a most promising debut. The RS200 went on to achieve a total of 19 wins and 32 podium finishes at international level before the year's end, securing several national championships along the way. Sadly, that would be the limit of its rallying achievements, as FISA pulled the plug on the Group B supercars at the end of a season blighted by a number of fatal accidents, some involving spectators. Seeking to recoup some of the £10 million rumoured to have been spent on the project, Ford stripped down 120 RS200s and rebuilt them as road-legal supercars to be sold at around £50,000 apiece.

We are advised that the left-hand drive RS200 offered here - car number '137' - is an original evolution model with 350bhp engine. The first owner, Mr Stefan Schollwoek of SSC Classics & Cabriolets in Frankfurt, Germany, bought the car on 24th October 1990. It cost £70,000 (transport to Frankfurt included) according to the invoice on file from Ford Motorsport. Two weeks later the current owner bought the RS200 from Mr Schollwoek and imported it into Luxembourg (bill of sale on file). The odometer reading at that time (November 1990) was 470 kilometres and today is 3,890. Benefiting from a new clutch (installed in 2013, invoice on file) the car is described as in generally very good condition, with engine and body 'like new'. Noteworthy features include four new wheels and two new Recaro seats in orange. The car comes complete with its original owner's manual and tool kit; Ford RS200 Owner's Registration document; technical expertise; and cancelled Luxembourg registration papers. State-of-the-art automotive technology in its day and Ford's finest achievement since the GT40, the RS200 is the ultimate acquisition for the serious Ford collector.

381
Bentley 4 ¼ Liter à portières ‘parallèles’, coupé-sedanca 1937
Carrosserie James Young

Châssis n° B28KT
Moteur n° H4BE

À la fin des années 1930, les Bentley ‘Derby’, présentées au début de la décennie, après la reprise de la marque par Rolls-Royce, avait subi un certain nombre de modifications importantes, dont la moins importante n’était pas l’accroissement de l’alésage en 1936 qui portait la cylindrée à 4,257 cm3 et coïncidait avec l’adoption des paliers de vilebrequin Hall de meilleure qualité. Ce nouveau moteur, similaire à celui de la Rolls-Royce équivalente – la 25/30 HP – comme c’était déjà le cas avec le précédent modèle 3 ½ Liter - bénéficiait de caractéristiques supérieures sur la Bentley, équipé de deux carburateurs SU, d’un taux de compression plus élevé et de cames ‘plus sportives’. En conséquence, la nouvelle 4 ¼ Liter offrait plus de puissance qu’avant tout en conservant l’ancien châssis, désormais bien au point, avec sa boîte infaillible et ses freins assistés par servo. C’est la construction d’autoroutes modernes en Europe centrale, permettant aux voitures de rouler longtemps à des vitesses soutenues, qui avait poussé à l’adoption des paliers à coussinets Hall et qui allait entraîner l’installation d’une boîte avec overdrive et l’amélioration du système de lubrification de l’incomparable grande routière de Bentley, des progrès qui correspondaient à l’arrivée des voitures de la série M, en 1939.

By the end of the 1930s the ‘Derby’ Bentley, introduced towards the beginning of that decade following the firm’s take-over by Rolls-Royce, had undergone a number of significant developments, not the least of which was an increase in bore size in 1936 that upped the capacity to 4,257cc, a move that coincided with the adoption of superior Hall’s Metal bearings. This new engine was shared with the equivalent Rolls-Royce - the 25/30hp - and as had been the case with the preceding 3½-Litre model, enjoyed a superior specification in Bentley form, boasting twin SU carburettors, raised compression ratio and a more ‘sporting’ camshaft. Thus the new 4¼-Litre model offered more power than before while retaining the well-proven chassis with its faultless gear-change and servo-assisted brakes. It was the construction of modern highways in Continental Europe, enabling cars to travel at sustained high speeds, that had prompted the introduction of the Hall’s Metal bearings and would lead eventually to the adoption of on an ‘overdrive’ gearbox and improved lubrication system on Bentley’s peerless Grand Routier, improvements which coincided with the introduction of the ‘M’-series cars in 1939.

La Bentley Derby était, bien sûr, une voiture exclusivement carrossée à l'extérieur. Sur les 2,442 exemplaires construits, seuls 70 furent habillés par James Young. On pense que seulement six Bentley coupé-berline à portières 'parallèles' furent construites dont encore moins survivent aujourd'hui, ce qui en fait des voitures particulièrement exceptionnelles. Les très particulières portières à mouvement 'parallèle' furent imaginées par G. H. Wenham - le directeur d'usine de James Young – qui avait été renversé par l'ouverture inopinée d'une porte sur les Champs-Élysées. Le spectaculaire concept avec son immense charnière centrale permettait un débattement réduit lorsqu'on ouvrait la porte.

Cet exemplaire fut commandé neuf par M.G. De Baat, à West Byfleet, en Angleterre et fut livrée en juillet 1937. Son histoire originale n'est pas connue, mais on sait qu'elle trouva le chemin des États-Unis où elle resta en possession du même propriétaire de 1977 à 1999. Utilisée avec parcimonie pendant ces années et vraisemblablement restaurée au début de cette période, elle revint en Europe continentale puis, plus tard, au Royaume-Uni où elle demeure depuis 2003. Équipée d'origine du volant Brooklands, comme spécifié sur le registre d'usine, elle a été joliment entretenue et récemment repeinte en deux tons, bleu et noir.

Figurant dans le numéro de mars 2007 du magazine *Classic Cars*, elle y est décrite dans l'article comme une réjouissante voiture à conduire 'toujours vive et très à l'aise dans la circulation d'aujourd'hui'.

Une magnifique voiture qui sera la bienvenue dans de nombreuses manifestations prestigieuses, y compris les sorties organisées par le Bentley Drivers' Club, et reste une excellent voiture pour le tourisme. Prévoyez juste un peu de temps pour éloigner la foule quand vous aurez ouvert les portes !
€150,000 - 180,000

The Derby Bentley was, of course, an exclusively coachbuilt automobile. Of the 2,442 manufactured, only 70 were bodied by James Young. It is believed that only six parallel-door Bentley Sedanca Coupés were produced, and fewer still survive today making it an exceptional special motorcar. The distinctive parallel-action door was dreamt up by G.H. Wenham—James Young's works director—who was knocked down by a car door suddenly opening on the Champs Elysées. The extraordinary design with its large central hinge mechanism kept a tight profile when open.

This example was ordered new by Mr. G. de Baat, Esq. of West Byfleet, England and delivered in July of 1937. Its early history is unknown, but it eventually found its way to the United States where it resided with the same owner from 1977 to 1999. Sparingly used during this period, and likely restored toward the beginning of that ownership tenure, it made its way back to mainland Europe and later to the UK where it has been kept since 2003. Fitted from new with the optional Brooklands sprung steering wheel, as indicated on the build sheet, it has been nicely maintained and more recently finished in two-tone blue and black.

Featured in the March 2007 issue of '*Classic Cars*' magazine, it was described in the article as an enjoyable driver that, "still feels lively, no embarrassment in modern traffic".

A wonderfully rare motorcar that would be welcome at many great events, including the numerous drives organized by the Bentley Driver's Club, it would make an excellent touring car. Just leave extra time when stopped to handle the crowds that gather when you open the doors!

382
Lancia Astura 3e série cabriolet 1936
Carrosserie Stabilimenti Farina
Châssis n° 333369
Moteur n° 1119

Fermement installé parmi les premiers constructeurs de voitures de luxe du monde avec sa Dilambda, Lancia affermit sa position privilégiée avec une succession de modèles à carrosseries spéciales sur châssis Astura dans les années 1930.

Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués de tous les temps, créa sa propre société en 1906, après avoir été employé par la Fiat comme directeur des essais. La première Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté de conception et un rejet des conventions qui allaient resté associés à la marque jusqu'à l'époque moderne. Véhicules militaires, camions, fourgons et moteurs d'avions suivirent, ces derniers permettant à la marque d'acquérir une expérience dans la conception et la construction de moteurs en V. La première Lancia à moteur en V - la sportive Trikappa V8 – apparut en 1922, mais ce fut la Lambada, lancée peu après, qui allait revêtir une importance plus significative. Jalon de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda était la première voiture à revêtir une carrosserie autoporteuse et la première à recevoir un moteur à 4 cylindres en V, tandis que la suspension télescopique à l'avant, brevetée par Lancia, lui assurait une tenue de route et un confort inégalé dans sa catégorie.

Contrairement à sa révolutionnaire devancière Lambda, la Dilambda faisait appel à un châssis séparé, ce qui facilitait le travail des carrossiers à façon. Le châssis Dilambda, d'un nouveau dessin, possédait une rigidité torsionnelle exceptionnelle, une caractéristique qu'exigeait sa suspension avant indépendante. Les moteur en V à angle fermé étaient désormais une spécialité de Lancia, le bloc de 3,600 cm3 de la Dilambda offrant un angle de 24° entre ses deux bancs de cylindres.

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. Military vehicles, lorries, vans and aircraft engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of vee-configuration power plants. Lancia's first vee-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 vee-configuration engines were by now a Lancia speciality, the Dilambda's 3,960cc unit having cylinder banks disposed at 24 degrees.

L'arrivée des Astura et Ardena en 1931, marquait une rupture dans la désignation des modèles par des lettres de l'alphabet grec en faveur d'un système se référant à des noms de lieux en italien, une changement en phase avec l'esprit nationaliste de l'époque. L'Astura, un des modèles les plus importants de Lancia, était animée par une nouvelle version du V8 à angle fermé. Il avait été porté de 2, 6 litres à 3 litres sur l'Astura série III en 1934, à l'époque où le modèle avait également été doté de se freins hydrauliques et fut proposé en version à châssis long ou châssis court. La série IV était basée sur la version longue qui attira quelques uns des carrossiers les plus en vue de l'époque et fut largement utilisée comme véhicule officiel par les différents services gouvernementaux.

L'un des carrossiers les plus prolifiques sur châssis Astura furent les Stabilimenti Farina de Turin, une entreprise familiale qui permit à Battista 'Pinin' Farina d'acquérir les bases de l'art de la carrosserie. Cette Astura série 3 cabriolet, un modèle unique dessiné par Mario Revelli de Beaumont pour les Stabilimenti Farina, figure dans l'ouvrage de Wim Oude Wernink La Lancia. Une berline jumelle d'un dessin identique appartient au Museo Nicolis de Vérone.

Non seulement cette Astura possède des numéros de châssis et de moteur correspondants, mais elle conserve également sa boîte de vitesses, son différentiel et son système de direction d'origine. Objet d'une restauration complète achevée en 2000, la voiture est peinte en bleu foncé sur bleu clair avec un intérieur en cuir et une capote assortis, cette dernière étant manœuvrée hydrauliquement et ayant été récemment révisée par Cognolato en Italie. Appartenant précédemment à une prestigieuse collection privée en Sicile, la voiture est décrite comme étant en excellent état général et est vendue avec son Libretto italien, son Certificato di Proprieta et une sélection de photos de sa restauration.
€350,000 - 450,000

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. One of Lancia's most important models, the Astura was powered by a new version of the familiar narrow-angle V8. 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.

One of the foremost producers of bespoke coachwork on the Astura chassis was Stabilimenti Farina of Turin, the family firm that gave Battista 'Pinin' Farina his grounding in the coachbuilder's art. A one off example, designed by Mario Revelli di Beaumont for Stabilimenti Farina, this 3rd Series Astura Cabriolet features in the book 'La Lancia' by Wim Oude Wernink. A saloon-bodied sister car of similar design is the property of the Museo Nicolis in Verona,

This Astura features not only matching chassis and engine numbers but also retains its original gearbox, differential and steering mechanism. Subject of a comprehensive restoration, completed in 2000, the car is finished in dark blue over light blue with matching leather interior and convertible hood, the latter hydraulically operated and reconditioned recently by Cognolato in Italy. Previously part of an exclusive private collection in Sicily, the car is described as in generally excellent condition and offered with Italian Libretto, Certificato di Proprieta, and a selection of restoration photographs.

ZA
415MG

383
Lagonda LG6 tourer 1938
Châssis n° 12363
Moteur n° 7511

'(La) très perfectionnée 4 '½'...est à la mesure de ce que l'on attendait... On peut se demander si jamais une voiture aussi rapide a atteint un tel niveau de stabilité et de confort. Elle est incroyablement facile à conduire à haute vitesse dans les courbes, tout en préservant le bien-être des passagers qui est à son comble.' The *Autocar*, 17 juin 1938.

Au milieu des années 1930, les voitures équipées de moteur de la marque Meadows étaient le bon choix pour Lagonda. La première de celle-ci – la M45, présentée en 1934 – utilisait à bon escient le six cylindres 4, 5 litres à double allumage, les berlines pouvant atteindre les 145 km/h et les tourers les 160 km/h dans de bonnes conditions. Sous la direction technique du grand W. O. Bentley, les grandes Lagonda devinrent encore plus raffinées, recevant une boîte synchronisée, des ancrages par silent-blocs et une lubrification centralisée du châssis, entre autres améliorations. La dernière version des grandes Lagonda à moteur Meadows – la LG6 – arriva en 1937. Dévoilée en même temps que la V12 conçue par Bentley, la LG6 avait recours au même châssis à renforts en diagonale avec suspension avant indépendante par triangles inégaux et barre de torsion. Deux empattements étaient proposés (standard et long, celui des six cylindres étant plus long que celui de la V12) et les deux recevaient une carrosserie Lagonda, le tourer sport Rapide dessiné par Frank Feeley étant particulièrement apprécié. Quel que soit le type de carrosserie retenue, la LG6 atteignait environ 160 km/h et avec les carrosseries plus légères, comme la Rapide, elles allaient beaucoup plus vite. Seulement 64 LG6 à châssis court furent construite entre 1938 et 1939 (plus 18 châssis long) dont environ une cinquantaine ont survécu.

'(The) much improved '4½'... comes up to expectations... It is doubtful whether a fast car has ever been made so steady and yet so comfortable. It is almost uncannily easy to take this car round bends at high speeds and at the same time the insulation offered to passengers is of the highest order.' - The *Autocar*, 17th June 1938.

By the mid-1930s, cars using the proprietary Meadows engine were seen as the way forward for Lagonda. The first of these - the M45, introduced in 1934 - deployed Meadows' 4.5-litre, twin-plug 'six' to good effect, saloons being capable of reaching 90mph and tourers the 'ton' under favourable conditions. Under the great W O Bentley's technical direction the big Lagonda became more refined, gaining synchromesh gears, flexible engine mounts and centralised chassis lubrication among many other improvements. The ultimate expression of the big, Meadows-engined Lagonda - the LG6 - arrived in 1937. Announced at the same time as the Bentley-designed V12, the LG6 used a similar, diagonally cross-braced chassis featuring independent front suspension by means of unequal length wishbones and torsion bars. Two chassis lengths were made (standard and long, those of the six-cylinder cars being longer than the V12's) and both models came with Lagonda's own coachwork, the Frank Feeley-designed Rapide sports tourer's being widely acclaimed. Regardless of the style of body fitted, the LG6 was good for around 100mph and with lighter types, such as the Rapide, was capable of considerably more. Only 64 short wheelbase LG6s were made between early 1938 and late 1939 (plus 18 long wheelbase) of which around 50 are believed to have survived.

Cette Lagonda LG6 de 1938 a été méticuleusement et professionnellement restaurée aux plus hauts standards, avec carrosserie en aluminium formée à la main sur un nouveau bâti en frêne construit par Geoff Henderson, très respecté membre du VSCC et spécialiste des carrosseries Lagonda à bâti en frêne. Ce travail de carrosserie de haute qualité reprend avec précision le dessin de carrosserie de la LG45 Rapide avec ses portières échancrées, son arrière bateau et ses élégants échappements extérieurs chromés, le tout monté sur un châssis LG6 complètement restauré. En 2003,'12363'avait été contrôlée chez Aston Martin à l'usine de Newport Pagnell par Kingsley Riding-Felce, directeur de l'atelier d'entretien de l'usine, juste avant l'acquisition par feu Hans Peter Weidmann (ancien propriétaire de l'Aston Martin DB4 GT Bertone Jet vendue par Bonhams en 2013). En raison de sa santé défaillante, M. Weidmann, n'a pu faire qu'un rallye à bord de la Lagonda, le raid Bâle-Paris.

Immatriculée JPD 952 au Royaume-Uni, la Lagonda a subi une exigeante révision mécanique et une restauration qui a commencée en 2003, des améliorations étant apportées jusqu'en 2006, alors qu'elle était déjà en la possession de l'actuel propriétaire (photos de la restauration en cours durant la période 2003-2007 disponibles). Le six cylindres Meadows a été refait au plus haut niveau par un expert renommé de Lagonda, LMB Racing à Wommelgem, en Belgique, avec l'aide de Derek Green, ce qui témoigne de la qualité exigée par l'un des amateurs et propriétaire de Lagonda les plus connus. Au cours de sa réfection, le moteur a bénéficié d'améliorations et de diverses mises au point par LMB. En 2013, une magnifique boîte d'Alvis 4, 3-litres entièrement synchronisée et très recherchée a été montée pour permettre au nouveau propriétaire de profiter pleinement de cette voiture exceptionnelle dans ses derniers retranchements. Peinte en vert Suède, la voiture se présente en excellent état, des garnitures de sièges assorties à ses pneus Dunlop. La capote est en excellent état également.

La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation V6C du Royaume-Uni, l'histoire complète, toutes les factures d'entretien récentes et les photos. Une occasion extrêmement rare d'acquérir une Lagonda LG6 entièrement restaurée sous une de ses carrosseries les plus séduisantes.
€250,000 - 300,000

This 1938 Lagonda LG6 has been diligently and professionally restored to the highest standards, with hand fabricated aluminium bodywork over a new ash frame built by Geoff Henderson, a well respected and long term member of the VSCC and specialist in ash framed Lagonda bodies. This superior bodywork follows to exacting standards the LG45 Rapide body design with its cutaway doors, elegantly rounded boat tail and stylish external chromed exhausts, all mounted on a fully renovated LG6 chassis. In 2003, '12363' was inspected at Aston Martin's Newport Pagnell works by Kingsley Riding-Felce, Director of Works Service, prior to the car's purchase by the late Hans-Peter Weidmann (former owner of the Aston Martin DB4GT Bertone 'Jet' sold by Bonhams in 2013). As a result of Mr Weidmann's failing health he was only able to complete one rally with the Lagonda: the Basle-Paris Raid.

Registered 'JPD 952' in the UK, the Lagonda has undergone an exacting mechanical overhaul and restoration, beginning in 2003 with improvements since 2006 while in the current owner's possession (work-in-progress photographs for the period 2003-2007 are available). The six-cylinder Meadows engine has been rebuilt to the very highest standards by recognised Lagonda experts, LMB Racing of Wommelgem, Belgium with assistance from Derek Green, and is a testament to the precision demanded by one of the best known Lagonda owners and connoisseurs. During rebuilding the engine benefited from advances and improvements developed by LMB. In 2013 a very desirable and much sought after all-synchromesh gearbox from an Alvis 4.3-Litre was installed, ensuring that the new owner is able to fully enjoy this outstanding motor car to the fullest extent. Finished in Suede Green paintwork, the car is presented in generally excellent order, from the matching hide seats to the new Dunlop tyres. The all-weather gear is in excellent order too.

Accompanying documentation consists of UK V6C registration document, extensive history and all recent maintenance bills and photographs. An exceedingly rare opportunity to acquire a fully restored Lagonda LG6 in one of its most desirable forms.

384

Rolls-Royce 40/50 HP Phantom II tourer pointe bateau 1932

Châssis no. 100MS
Moteur no. WP75

La Phantom II fut présentée en 1929 pour succéder à la New Phantom (rétrospectivement baptisée Phantom I), les livraisons débutant en septembre de la même année. Contrairement à sa devancière, qui héritait du châssis du précédent modèle, la 40/50 HP Silver Ghost, la Phantom II avait un châssis entièrement nouveau, inspiré de celui de la plus petite Rolls Royce 20 HP. Construit en deux longueurs d'empattement, 3, 66 m et 3, 80 m, ce châssis surbaissé avec le radiateur reculé permettait aux carrossiers de l'habiller de formes modernes, créant des dessins plus élégants que les hautes caisses d'autrefois.

Le moteur avait également été profondément modifié. Les cotes et la disposition des cylindres de la Phantom I – deux blocs de trois cylindres avec culasse en aluminium commune – étaient conservées, mais les chambres de combustion avaient été redessinées et la culasse était désormais de type crossflow, avec les collecteurs d'admission et d'échappement de chaque côté. Le double système d'allumage par magnéto et bobine restait identique à celui de la Phantom I. Résultat de toutes ces modifications au moteur, des performances en nette amélioration - notamment sur le modèle Continental - et la possibilité d'adopter des carrosseries plus lourdes.

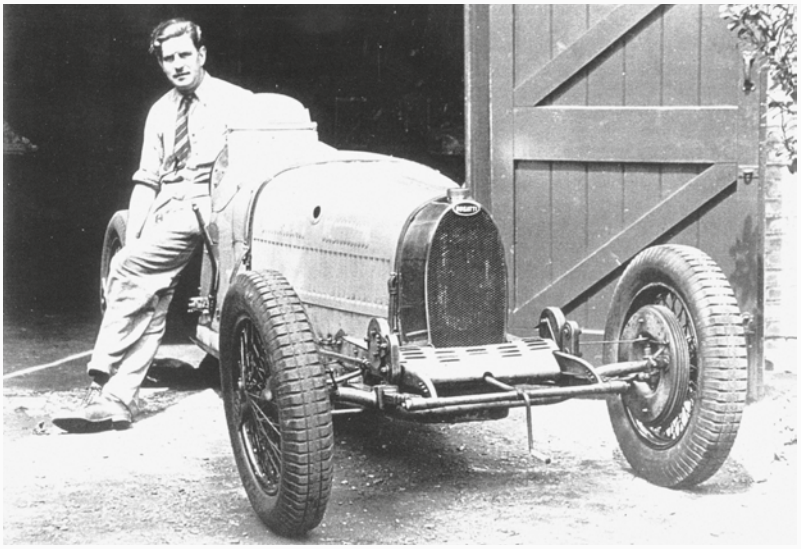
Cette Phantom II a commencé sa vie sous forme d'une berline à carrosserie Thrupp & Maberly. À un moment donné, de sa vie, le châssis fut acheté par un gentilhomme danois vivant au Kenya, M. H. Baungaard, qui le ramena au Danemark. Sur ce châssis, on trouvait une carrosserie tourer pointe bateau de bonne facture, réalisée au Kenya par un certain M. Tanner, un artisan très adroit mentionné dans le best seller de la romancière danoise Karen Blixen Out of Africa. Restaurée à grand frais au début des années 1990, la voiture se présente en très bon état général et est vendue avec ses papiers d'identité kenyan et un rapport d'inspection technique danois.
€155,000 - 195,000

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.

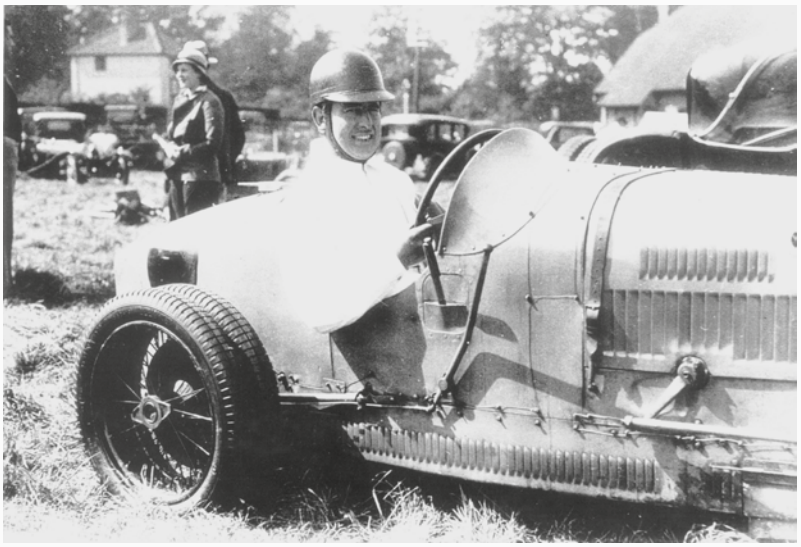
The engine too had come in for extensive revision. The PI's cylinder dimensions and basic layout - two blocks of three cylinders, with an aluminium cylinder head common to both blocks - were retained, but the combustion chambers had been redesigned and the 'head was now of the cross-flow type, with inlet and exhaust manifolds on opposite sides. The magneto/coil dual ignition system remained the same as on the PI. The result of these engine changes was greatly enhanced performance, particularly of the Continental model, and the ability to accommodate weightier coachwork.

This particular Phantom II started life as a saloon with coachwork by Thrupp & Maberly. At some stage in its life the chassis was acquired by a Danish gentleman living in Kenya, Mr H Baungaard, who brought it back to Denmark. With it came a well-constructed boat tail tourer body made in Kenya by a Mr Tanner, a very capable craftsman mentioned in the best-selling novel 'Out of Africa' by the Danish writer Karen Blixen. Restored at considerable cost during the early 1990s, the car is described as in generally very good condition and offered with Kenyan identity papers

385
Ex-Jack Lemon Burton, Lady Mary Grosvenor, Bob Estes
Bugatti Type 35B Grand Prix deux places 1929
Châssis n° 37371
Moteur n° 43239/112



JL Burton



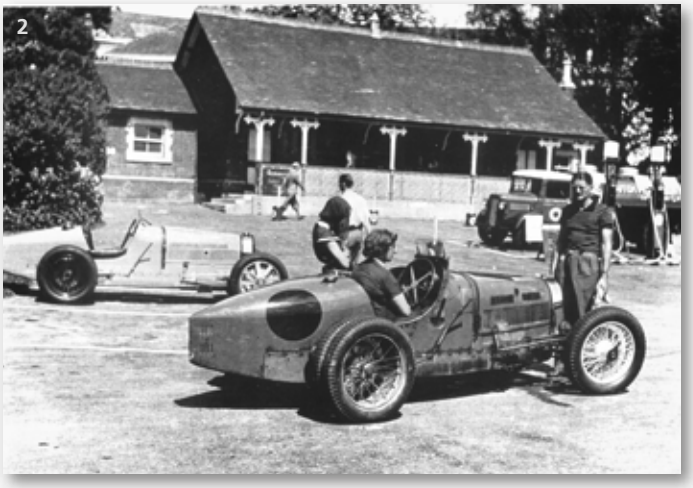
JL Burton, Shelsley Walsh

'Parmi les voitures de course, c'est la Bugatti Type 35 de 1924 qui arrive en tête de la liste des plus belles voitures de cette période (les années 1920). Certains prétendent même que c'est la plus belle voiture course de tous les temps. Bien qu'elle ait subi quelques modifications de détail au cours des ans et que son radiateur ait été élargi, ses lignes restèrent pratiquement inchangées depuis son apparition, au Grand Prix de l'Automobile Club de France en juillet 1924, jusqu'à sa version finale, la 51 de 1931-1932' - *Autocar*

Au début des années 1930, Bugatti s'était fait une réputation hors pair pour la construction de voitures performantes, sur circuit, comme sur route. Les plus grands pilotes du monde engrangeaient de nombreuses victoires à bord des bolides de Molsheim et les prenaient même comme transport quotidien. La pièce maîtresse de ce succès était la légendaire Type 35, la sportive par excellence de l'époque, qui avait fait ses débuts en août 1924 au Grand Prix de l'ACF à Lyon-Givors. Le 8 cylindres en ligne de 1 991 cm3 de la Type 35 était une évolution de celui de la Type 30, mais était doté d'un vilebrequin à cinq paliers sur roulement à aiguilles au lieu de trois et d'un système de lubrification amélioré. Dans la tradition Bugatti, les trois soupapes de chaque cylindre étaient actionnées par un simple arbre à cames en tête. Ce chef-d'œuvre de moteur était installé dans un châssis conventionnel à ressorts à lames à l'avant et ressorts quart-elliptiques à l'arrière, équipé d'un nouvel essieu avant creux et de roues en alliage coulées.

'Among racing cars it is the 1924 Type 35 Bugatti which tops the list of beautiful cars of the (1920s) period. Some would say it's the most beautiful racing car of all time. Although it underwent detail changes through the years and the radiator was enlarged, its lines were virtually unchanged from its appearance in the Grand Prix of the Automobile Club of France in July 1924, through to its final, 51 version of 1931-32.' - *Autocar*

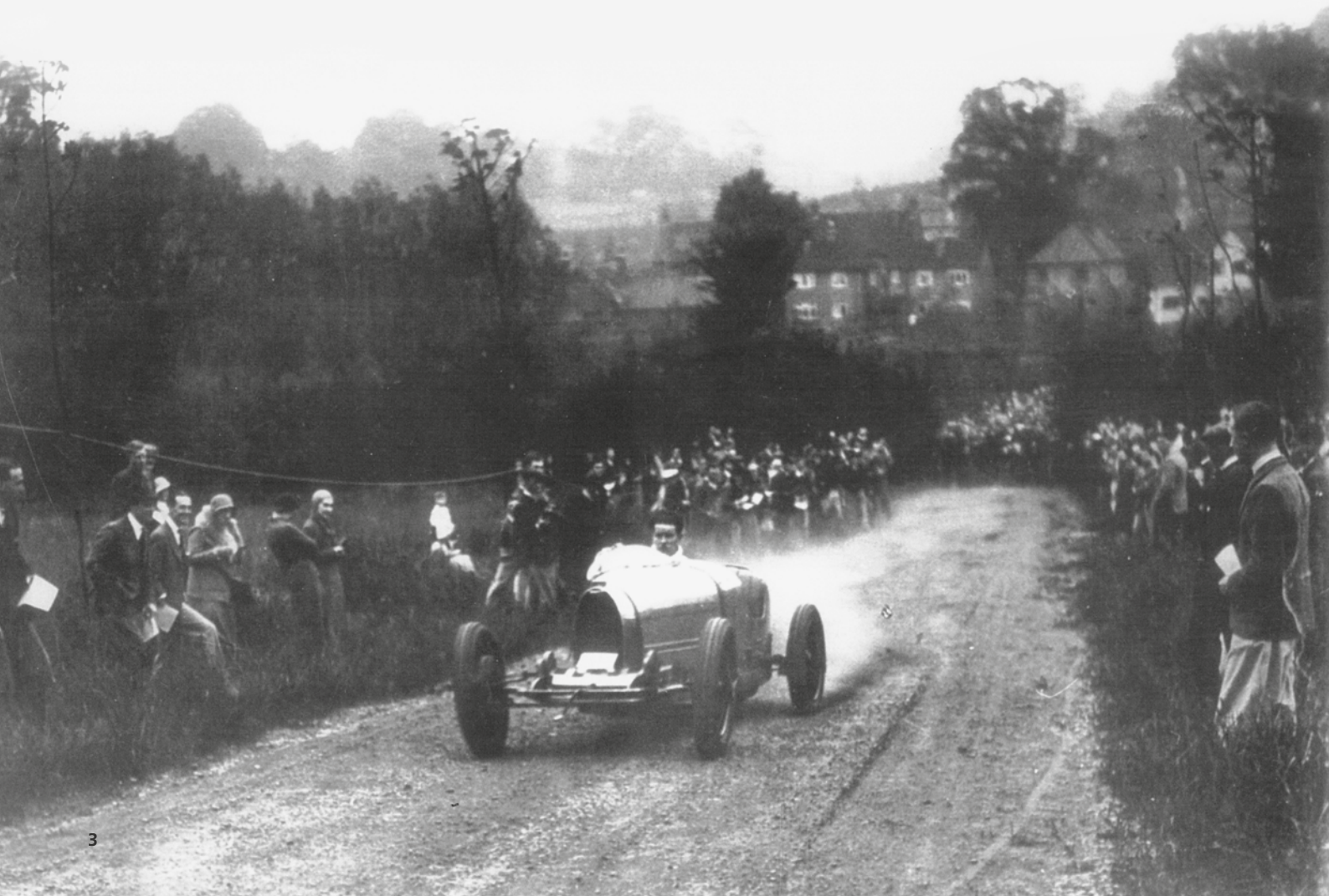
By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track; the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. The principal building block of this success was the legendary Type 35, arguably the quintessential Vintage-era sports car, which made its debut in August 1924 at the Grand Prix de l'ACF at Lyon-Givors. The Type 35's 1,991cc straight-eight engine was derived from that of the Type 30 but incorporated five roller/ball main bearings instead of three and an improved lubrication system. In line with Bugatti's established practice, each cylinder's three valves were actuated by a single overhead camshaft. This state-of-the-art engine went into a conventional chassis with leaf springs at the front and quarter elliptics at the rear, and which boasted a novel hollow front axle and alloy wheels.



1 JL Burton outside his house

2 Poole Speed Trials, August 6, 1938

3 JL Burton, Shelsley Walsh



Les débuts de la Type 35 ne donnèrent pas une bonne idée de ce qui allait suivre, les cinq voitures d'usine étant handicapées par des problèmes de pneumatiques qui les empêchèrent de faire mieux que septième au classement général. Malgré cette débâcle, la Type 35 dans ses différentes versions allait devenir, sans conteste, la plus titrée des sportives de tous les temps, gagnant pour commencer le premier Championnat des constructeurs en 1926 et assurant d'innombrables victoires à de nombreux pilotes privés.

Cette Bugatti 35 B, châssis numéro '37371', commença sa carrière sous forme d'une 4 cylindres Type 37 A Grand Prix avec le moteur numéro 272. La voiture fut facturée à sa livraison, le 14 mai 1929, à l'agence Bugatti de Londres où elle resta en dépôt jusqu'à son achat deux ans plus tard par le père de Jack Lemon Burton, comme cadeau pour ses 21 ans. Membre fondateur du Bugatti Owners' Club, Jack continua de courir durant la saison 1931 avec sa première Type 37 (châssis numéro '37226') avant (probablement) de faire ses débuts sur la Type 37 A à Shelsley Walsh le 25 juin 1932, à peine 18 jours après son 21e anniversaire.

'37371' était une des dernières versions de la 37 A, équipées des gros freins à tambour de 330 mm de diamètre et de roues à rayons en série. Elle ne fut utilisée qu'en compétition et ne fut jamais immatriculée pour un usage routier au Royaume-Uni, étant remorquée jusqu'au circuit. Jack préparait son moteur de façon intensive et comme cela arrive souvent quand on en fait trop, cassa son moteur à la course de côte du Bugatti Owners' Club à Lewes, en septembre 1933. Une photographie des dégâts fut publiée dans le numéro de Bugantics d'octobre 1933.

The Type 35's debut gave little indication of what was to come, as the factory team of five cars was plagued by tyre troubles and could achieve no better than 7th place at the finish. Despite this debacle the Type 35 in its various forms would go on to become arguably the most successful racing car of all time, commencing with winning the inaugural World Championship for Manufacturers in 1926 and securing countless victories for privateers.

This Type 35B Bugatti, chassis number '37371', started life as a four-cylinder Type 37A Grand Prix model with engine number '272'. The car was invoiced on 14th May 1929 for delivery to Bugatti's London agency where it remained in stock until purchased two years later as a 21st birthday present for Jack Lemon Burton by his father. A founder member of the Bugatti Owners' Club, Jack continued competing throughout the 1931 season in his existing Type 37 (chassis number '37226') before (probably) making his debut with the Type 37A at Shelsley Walsh on 25th June 1932, a mere 18 days after his 21st birthday.

'37371' was a late Type 37A fitted with the larger (330mm diameter) brake drums and standard wire wheels. It was used exclusively for competition and never registered for road use in the UK, being towed to events. Jack tuned the engine extensively but as is so often the case went a little too far, resulting in a 'blow up' at the Bugatti Owners' Club speed trials at Lewes in September 1933. A photograph of the damage appeared in the October 1933 issue of 'Bugantics'.

Vers la fin de 1934, Jack Lemon Burton mit '37371' en vente et elle fut achetée l'année suivante par l'avocat Alan Bainton, un camarade membre du BOC et habitué de Brooklands qui possédait déjà une Type 43, châssis numéro 43239. Bainton courut exclusivement à Brooklands dans des courses sur le circuit extérieur, contrairement à Lemon Burton qui n'avait couru que dans des épreuves de course de côte. La première course de Bainton avec la Type 37 A fut l'Easter meeting de 1935 où il réalisa le meilleur tour à plus de 170 km/h. À l'occasion de la réunion de l'August Bank Holiday, un nouveau désastre mécanique détruisit le moteur à la suite du bris d'une bielle. Le moteur s'avérant irréparable, Louis Giron, le mécanicien de Bainton, installa le 8 cylindres à compresseur de la Type 43 de Bainton dans la 37 A, créant de la sorte une 35 B. Bainton réapparut au volant de sa 37 B remotorisée à Shelsley Walsh huit semaines plus tard, le 28 septembre 1935, réduisant son meilleur temps à 44 secondes (au lieu de 44, 8).

À la suite de la condamnation de Bainton pour fraude, la Bugatti échut à Giron en guise de paiement pour les travaux effectués sur la voiture. Giron ne courut jamais à Brooklands avec la Bugatti mais la pilota à Shelsley Walsh au cours des saisons 1937 et 1938, de même que son associé Guy Griffiths. Giron engagea également la voiture pour la propriétaire d'une Type 35, Mrs Sheila Darbishire, qui au printemps de 1939 en devenait la propriétaire. Mrs Darbishire partageait la voiture avec le propriétaire du magazine *Motor Sport* T. G. (Tom) Moore aux épreuves de Prescott en mai 1939 et à celles de Shelsley Walsh en juin 1939. À la rencontre du VSCC, à Prescott le 26 août 1939, une semaine seulement avant que la guerre n'éclate, Mrs Darbishire partageait sa Bugatti avec son mari Tony, qui réalisa quatre meilleurs temps dans la journée en 57.96 secondes.

Towards the end of 1934, Jack Lemon Burton advertised '37371' for sale and the following year it was bought by solicitor Alan Bainton, a fellow BOC member and Brooklands competitor who already owned a Type 43, chassis number '43239'. Bainton competed at Brooklands exclusively in Outer Circuit races, unlike Lemon Burton who had only raced his Type 37A in Mountain Handicap events. Bainton's first event with the Type 37A was the 1935 Easter meeting when he achieved a best lap speed in excess of 107mph. At the August Bank Holiday meeting mechanical disaster struck for a second time when a connecting rod broke, causing the engine to self-destruct. As the engine was now beyond repair, Bainton's mechanic, Louis Giron, installed the 2.3-litre eight-cylinder supercharged engine of Bainton's Type 43 in the Type 37A, thereby effectively producing a Type 35B. Bainton appeared for the first time in his re-engined Type 37A at Shelsley Walsh eight weeks later, on 28th September 1935, reducing his best time to 44.0 seconds (from 44.8).

Following Bainton's conviction for fraud, the Bugatti passed to Giron in lieu of payment for work carried out on the car. Giron never raced the Bugatti at Brooklands but did drive it at Shelsley Walsh during the 1937 and 1938 seasons, as did his business partner, Guy Griffiths. Giron also entered the car for Type 35 owner Mrs Sheila Darbishire, who by the spring of 1939 had assumed its ownership. Mrs Darbishire shared the car with '*Motor Sport*' magazine's proprietor T G (Tom) Moore at both the May 1939 Prescott and June 1939 Shelsley Walsh meetings. At the VSCC Prescott meeting on 26th August 1939, only a week before the outbreak of war, Mrs Darbishire shared the Bugatti with her husband Tony, who set 4th fastest time of the day in 57.96 seconds.

Après seulement deux sorties au lendemain de la guerre avec sa Bugatti, en septembre 1946, Mrs Darbishire vendit la voiture aux frères Blake de Liverpool, qui à leur tour la revendirent à Lady Mary Grosvenor, fille du duc de Westminster. Pilote avertie, Lady mary courut à Shelsley Walsh et Prescott en 1947 et 1948. Son record pour dame sur Bugatti de 52.79 secondes tint pendant 35 ans.

Le garage de Blake racheta alors la voiture qui fut conduite par l'un des directeurs de l'affaire, Peter Blake Reece. Il possédait également une 37 A, châssis numéro 37285 et conduisait alternativement les deux voitures. Il conduisait '37371' aux rencontres du VSCC à Prescott, en juin et en août 1949. Dans le numéro de Motor Sport d'octobre 1949, il cherchait à prendre contact avec le précédent propriétaire de sa Bugatti Type 51 A nouvellement acquise, numéro de châssis '51138', et plaça l'encart suivant dans les petites annonces du même numéro 'Bugatti Grand Prix 2, 3-litres. Moteur de Type 43 (modifié par Giron) dans un châssis de Type 37. 48, 01 secondes à Prescott, demi mile départ arrêté en 24, 4 secondes. Roues Bugatti en aluminium avec nouveaux pneus Dunlop (6.50 x 19 à l'arrière), rapport de pont 4, 5 à 1. Carrosserie 2 places Grand Prix de série gris argent avec un seul saute-vent. L'une des voiture d'époque les plus rapides du pays.'

Blake proposa par la suite la voiture à la vente dans les numéros de mars et mai 1952 de The *Autocar* et la vendit plus tard dans l'année à Robert Estes, un Américain de Californie. À cette époque un jeu de roues en aluminium avait été monté, probablement emprunté à la Type 51 A, '51138', dont on sait qu'elle fut équipée de roues fils après cette date. De plus, on pense que la boîte dont elle était dotée venait également de la même Type 51 A de Peter Reece.

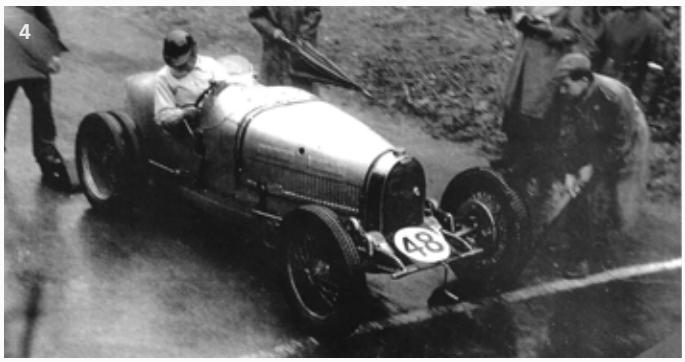
After only two post-war outings with her Bugatti in September 1946, Mrs Darbishire sold the car to Blake Brothers of Liverpool, who in turn sold it to Lady Mary Grosvenor, daughter of the Duke of Westminster. A keen racing driver, Lady Mary competed in the car at Shelsley Walsh and Prescott in 1947 and 1948. Her ladies' Bugatti record time of 52.79secs set at the June 1947 Prescott meeting would stand for 35 years.

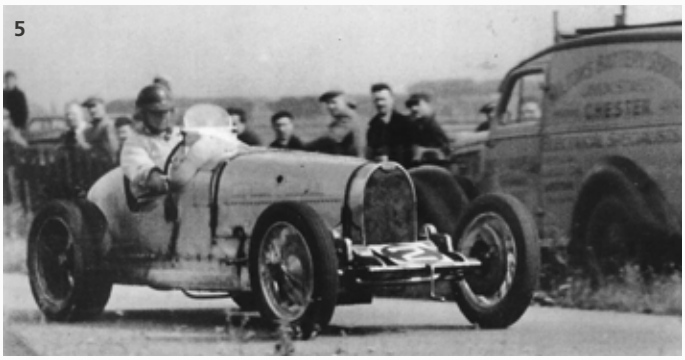
Blake's Garage then reacquired the car, which was driven by one of the firm's directors, Peter Blake Reece. He also owned a Type 37A, chassis number '37285', alternating between the two cars. He drove '37371' at the June 1949 and August 1949 VSCC Prescott meetings. In the October 1949 issue of 'Motor Sport' he sought contact with previous owners of his newly acquired Bugatti Type 51A, chassis number '51138', and placed the following in the Classified Ads Section of the same issue: '2.3-LITRE GRAND PRIX BUGATTI. Type 43 engine (modified by Giron) in Type 37 chassis. Prescott 48.01sec, standing half-mile 24.4sec. Bugatti aluminium wheels with new Dunlop racing covers (6.50 x 19 rears), 4.5 to 1 axle ratio. Standard GP 2-seater body in metallic silver with single aero-screen. One of the fastest vintage racing cars in the country.'

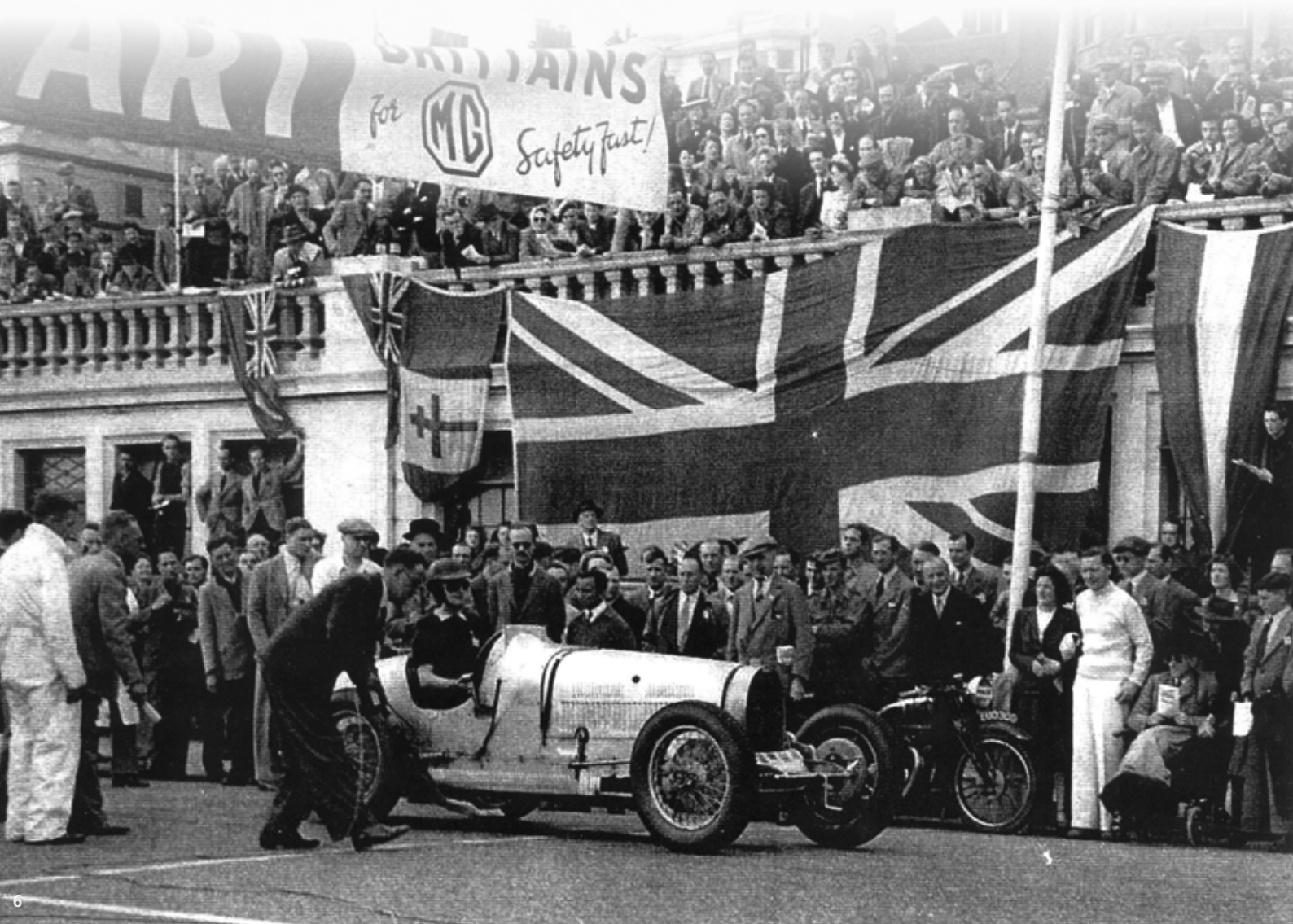
Blake's subsequently offered the car for sale in the March and May 1952 editions of 'The *Autocar*' and later that year sold it to Robert Estes of California, USA. By this time a set of alloy wheels had been fitted, presumably sourced from the Type 51A, '51138', which is known to have featured wire wheels thereafter. Furthermore, it is believed that the gearbox currently fitted was also sourced by Peter Reece from this same Type 5lA.

Bob Estes, un pilote de renom aux États-Unis, courut avec la Bugatti dans plusieurs courses historiques, entre 1954 et 1960, sur la côte ouest, notamment à Palm Spring, Santa Barbara, Torrey Pines, Glendale, Burbank et Pomona. Après avoir été exposée pendant quinze années au Briggs Cunningham Museum, la voiture subit une restauration 'cosmétique' et prit part à plusieurs concours d'élégance, à partir de 1977. Au cours des vingt années qui suivirent, elle remporta plusieurs prix dans de prestigieux concours, comme Pebble Beach, Monterey, Palm Beach, Santa Barbara et Palos Verdes. Apparemment, en 1960 elle était passée aux mains du fils d'Estes, Dale, qui mit la voiture en vente en 2002 après la mort de son père. En juin 2002, '37371' fut achetée par Jonathan Procter de Londres, qui plus tard dans l'année la revendit à Frank Allocca dans le New Jersey, aux États-Unis.

Bob Estes, a prominent race driver in the United States, competed in the Bugatti between 1954 and 1960 at numerous West Coast historic race meetings, notably Palm Springs, Santa Barbara, Torrey Pines, Glendale, Burbank and Pomona. After spending 15 years on display in the Briggs Cunningham Museum, the car underwent a cosmetic restoration before being entered in various Concours d'Élégance from 1977 onwards. Over the next 20 years the Bugatti won numerous concours awards at prestigious venues such as Pebble Beach, Monterey, Palm Beach, Santa Barbara and Palos Verdes. Apparently, in 1960 ownership had passed to Estes' son Dale, who offered the car for sale in 2002 following the death of his father. In June 2002, '37371' was acquired by Jonathan Procter of London, who later that same year negotiated its sale to Frank Allocca of New Jersey, USA.







4 Lady Mary Grosvenor, Shelsley 1947

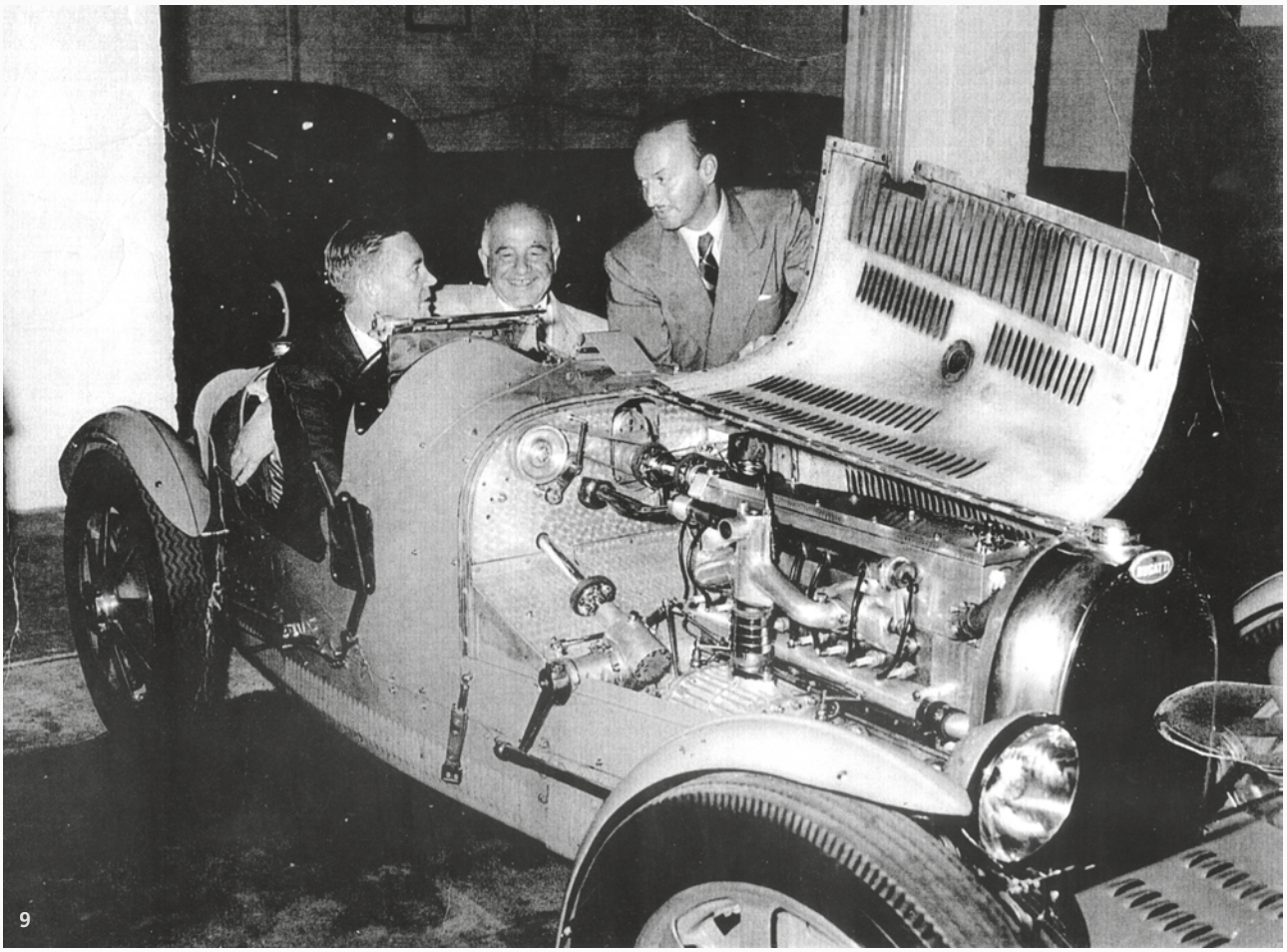
5 Lady Mary Grosvenor, Shelsley 1947

6 Brighton Speed Trials

7 Dale Estes

8 Bob Estes & Pete De Paolo

9 Bob Estes, Pete De Paolo & Otto Zipper



MAC
MECHANIC
FIA

PRESCOTT
INTERNATIONAL
SPEED HILL
CLIMB
MOTOR RACING

En 2007 Allocca vendit '37371' par l'intermédiaire de Jonathan Procter à Neil Perkins, au Royaume-Uni. Son nouveau propriétaire ordonna une restauration complète, carrosserie et mécanique, au spécialiste de la marque bien connu Gentry Restorations Ltd de Worminghall, dans le Buckinghamshire, le but étant de la remettre dans sa configuration 'd'avant les États-Unis' et par la même occasion de la rendre à nouveau apte à courir en retenant le maximum d'éléments survivants de la 37 A d'origine. Gentry commença par complètement désosser la voiture et par passer le châssis au marbre qui fut repeint dans sa couleur d'origine gris clair. Le système de freinage et les roues en alliage qui avaient été montées avant guerre pour correspondre aux spécifications de la Type 51, obligèrent Gentry à refaire la suspension type course de côte aux caractéristiques circuit, impliquant l'installation d'amortisseurs de Type 51.

Tous les éléments du moteur qui nécessitaient une réparation furent soit restaurés, soit remplacés par des pièces neuves, notamment l'ensemble vilebrequin/bielles et le bloc-cylindres complet avec les commandes de soupapes. Les pignons d'entraînement du compresseur furent remplacés par un jeu d'usine d'époque, au rapport plus élevé que ceux de série, et le carburateur fut réglé pour fonctionner au méthanol utilisé en compétition. Un expert italien de renommée mondiale a refait la magnéto Bosch à double allumage de compétition.

In 2007 Frank Allocca sold '37371' via Jonathan Procter to Neil Perkins in the UK. Its new owner then commissioned renowned marque specialists Gentry Restorations Ltd of Worminghall, Buckinghamshire to carry out a comprehensive mechanical and cosmetic restoration, the aim being to return the car to its 'pre-USA' specification and at the same time make it a race-worthy once again while retaining all the surviving original Type 37A features. Gentry's began by completely stripping the car and re-jigging the chassis, which was re-sprayed in the correct original colour scheme of light grey. The braking system and alloy wheels had been up-rated in pre-war days to Type 51 specification, leaving Gentry's the task of rebuilding and upgrading the suspension from hill climb to circuit racing configuration, which included fitting Type 51 shock absorbers.

All engine components needing attention were either restored or replaced with new parts, including a new crankshaft/con-rods assembly and new cylinder blocks complete with valve gear. The supercharger drive gears were replaced with an original ex-works set of higher ratio than standard, and the carburettor set up to work with the methanol fuel used for racing. A world-renowned expert in Italy rebuilt the Bosch twin-spark competition magneto.

Louis Giron avait fabriqué des supports spéciaux pour installer le moteur de Type 43 et ils furent conservés quand on le réinstalla dans le châssis. L'ensemble de l'essieu avant d'origine, le boîtier de direction, l'essieu arrière et la boîte de vitesses ont été conservés et restaurés, cette dernière recevant un nouveau jeu de pignons. Les panneaux de carrosserie originaux ont été réparés lorsque cela s'avérait nécessaire, la bosse de la pointe arrière (visible sur les photos d'époque) a été enlevée et conservée. Seul le sous-châssis arrière a dû être remplacé. Après assemblage, la carrosserie a été repeinte dans le gris métal mat conforme à la livrée d'origine. Les instruments ajoutés au tableau de bord ont été conservés et le compteur à été monté à fleur, tandis que les sièges d'origine étaient regarnis. Une correspondance de Gentry au dossier détaille les travaux effectués.

Après sa mise aux normes RAC/MSA, '37371' fut engagées dans des épreuves de VSCV par Neil Perkins (jusqu'à la fin de la saison 2010) et participa à des courses de côte avec Stephen Gentry, qui réalisa le deuxième meilleur temps pour une Bugatti de série à Prescott. Depuis, la voiture a été mise en configuration route avec des phares, un alternateur et un ventilateur électrique. Le moteur fonctionne désormais à l'essence, doté de pistons en conséquence, tandis que les pignons d'entraînement du compresseur ont été changés pour des pignons de série. La facture de Gentry Restorations pour ces travaux qui se monte à 13,719 £ (environ 17 100 €) figure au dossier et la voiture possède désormais une immatriculation V5C du Royaume-Uni. Également au dossier, un rapport détaillé, constitué en 2003 par le consultant Bugatti indépendant Davod Sewell avec un ajout substantiel (2006 et 2011) dont ont été tirées les informations ci-dessus et qu'il est forment recommandé de lire par l'acheteur éventuel. Aux mains de l'actuel propriétaire pendant ces deux dernières années, '37371' représente une rare occasion d'acheter une Bugatti Grand prix avec une intéressante et complète histoire en compétition d'époque à Brooklands et ailleurs qui, encore plus important à nos yeux, est continue et parfaitement documentée.
€1,500,000 - 1,800,000

Louis Giron had fabricated special mounting brackets when he fitted the Type 43 engine and these were retained when it was reinstalled in the chassis. The original front axle assembly, steering box, rear axle and gearbox were retained and restored, the latter being rebuilt with a new gear set. The original body panels were repaired wherever necessary, the dent in the tail (visible in period photographs) being cut out and retained. Only the rear under-tray had to be replaced. After re-assembly the body was repainted in the matt silver-grey metallic to match the original livery. The dashboard's additional instruments were retained and the tachometer flush-mounted, while the original seat frames were re-upholstered. A letter on file from Malcolm Gentry lists the works carried out.

Following its completion to RAC/MSA standards, '37371' was raced in VSCC events by Neil Perkins (until the end of the 2010 season) and hill-climbed by Stephen Gentry, who achieved the second-best time ever by a 'standard' Bugatti at Prescott. Since then the car had been modified for road use and fitted with lights, alternator and an electric cooling fan. The engine now runs on petrol, having been fitted with suitable pistons, while the supercharger drive gears have been changed to standard. Gentry Restorations' invoice for these works, totalling £13,719 (approximately €17,100) is on file, and the car now possesses a UK V5C registration document. Also on file is a detailed report, compiled in 2003 by independent Bugatti consultant David Sewell with subsequent addenda (2006 and 2011) from which the foregoing information has been taken and which prospective purchasers are urged to read. In the current owner's hands for the last two years, '37371' represents a rare opportunity to acquire a Grand Prix Bugatti possessing comprehensive and fascinating in-period competition history at Brooklands and elsewhere which, most importantly, is both continuous and fully documented.

ETTORE BUGATTI
MOLSHEIM (ALSACE)
MOTEUR
POIDS
10 HP

BF 5747

386
Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost cabriolet 1921
Châssis n° 32 SG

Bien que la 40/50 HP ait de toute évidence amplement mérité son surnom de 'best car in the world', la décision d'abandonner tous les autres modèles, ne fit que concentrer l'attention sur celle qui allait devenir la 'Silver Ghost'. Elle avait été dévoilée au Salon de Londres en 1906 et se fit plus connaître sous le nom de 'Silver Ghost' l'année suivante, quand le châssis '60551' fut exposée avec une carrosserie tourer couleur argent, signée Barker.

Le cœur de la Silver Ghost était un superbe six cylindres à soupapes latérales de 7,036 cm3 (plus tard 7,428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, celle-ci allant rapidement être abandonnée. Il y eut d'innombrables autres modifications au cours de la production qui s'étala sur 20 ans.

Although the 40/50hp model would have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet in any event, Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. The latter had first appeared at the 1906 Motor Show and became known as the 'Silver Ghost' the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker.

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. In the course of its 20-year production life there would be countless other improvements to the car.

Après un essai réussi de 2,000 miles sous le contrôle du Royal Automobile Club , la voiture d'essai de l'usine – châssis n° 60551, LA 'Silver Ghost' - fut engagée au Scottish Reliability Trial, parcourant les 15,000 miles de façon éblouissante en établissant un nouveau record du monde. La réputation de la voiture était dès lors établie, notamment en Amérique du nord où les grands espaces exigeaient une fiabilité sans défaut et un grand confort.

Cette Silver Ghost fut livrée neuve à Wessel & Wett à Copenhague au Danemark, équipée d'une carrosserie coupé/cabriolet de Windovers. Les 'Magasins du Nord' que possédait Wessel & Wett, était l'équivalent danois de nos Galeries Lafayette. La voiture passa plus tard aux mains d'un consul Glad, qui possédait également une Isotta-Fraschini. Comme c'est souvent le cas avec les voitures en bon état mécanique, la carrosserie originale passée de mode fut remplacée dans les années 1930 par une nouvelle carrosserie pour le tourisme.

Un des documents du dossier indique qu'un certain Leo Jensen, administrateur, fit don de la voiture au Dansk Veteranbil Klub. Au milieu des années 1970, un passionné d'automobile danois bien connu, M. Sachmann, acheta la Rolls-Royce au club. À cette époque, la voiture était hors d'usage depuis de nombreuses années. Après des recherches approfondies, M. Sachmann restaura la Silver Ghost dans sa splendeur initiale en se servant de photos d'époque pour reconstituer une carrosserie et ses accessoires qui soient conformes à l'originale dans ses moindres détails, le travail s'achevant en 1985. Plus récemment, la voiture a bénéficié d'une révision du système d'alimentation en essence, un travail mené par un spécialiste de la Silver Ghost en Irlande du nord. Superbe tourer capable de rouler sans peine à bonne allure dans n'importe quelle épreuve historique, cette Rolls-Royce Silver Ghost est vendue avec ses papiers d'immatriculation danois.

€95,000 - 135,000

After a successful 2,000-mile trial under RAC supervision, the factory demonstrator - chassis '60551', 'The Silver Ghost' - was entered in the Scottish Reliability Trial, completing the 15,000-mile run with flying colours to set a new world record. From then on the car's reputation was assured, not the least in North America where the wide-open spaces placed a premium on reliability and comfort.

This particular Silver Ghost was delivered new to Wessel & Wett in Copenhagen Denmark fitted with a coupé/cabriolet body by Windovers. Wessel & Wett owned 'Magasin du Nord', the Danish equivalent of Harrods. The car was later owned by a Consul Glad, who at the same time also owned an Isotta Fraschini. As is often the case with cars still in good mechanical condition, the original but out-of-fashion coachbuilt body was replaced in the 1930s with a new touring body.

A document on file shows that in 1958 the car was donated to the Dansk Veteranbil Klub by a Director Leo Jensen. In the mid-1970s, a well-known Danish car enthusiast, Mr Sachmann, acquired the Rolls-Royce from the club. At that time the car had been out of commission for many years. After thorough research, Mr Sachmann restored the Silver Ghost to its former glory using original period photographs to construct a body and fittings matching the original in every detail, completing the task in 1985. More recently, the car has benefited from an overhaul of the fuel system, the work being undertaken by a Silver Ghost specialist in Northern Ireland. A superb Vintage-era tourer capable of travelling at a good speed on any historic motoring event, this beautiful Rolls-Royce Silver Ghost is offered with Danish registration papers.

387
Actuel propriétaire depuis 1979
Cisitalia 202 Cabriolet 1951
Châssis n° 179 SC
Moteur n° 262

Fondé en 1939 par Piero Dusio pour la fabrication de matériel sportif, le Consorzio Industriale Sportiva Italia (Cisitalia), permit à son propriétaire, ancienne star du foot-ball, d'amasser une fortune en fabriquant des uniformes militaires pendant la seconde guerre. Passionné de course automobile, Dusio mit sa fortune au service du sport qu'il adorait en construisant les premières voitures Cisitalia de compétition en 1946. Conçue par Dante Giacosa, le directeur technique de Fiat, c'était une innovante monoplace à châssis multi-tubulaire – une méthode de construction utilisée pour la première fois sur une voiture de course construite en série – animée par un moteur de Fiat 1100. L'offre étant maigre à l'époque, la Cisitalia se vendit bien et Dusio, après sa monoplace, poursuivit avec une version deux places qui en était dérivée, mise au point par le remplaçant de Giacosa, Giovanni Savonuzzi.

Founded in 1939 by Piero Dusio to manufacture sports equipment, Consorzio Industriale Sportiva Italia (Cisitalia) amassed a fortune for its former soccer star owner making military uniforms during WW2. A motor racing enthusiast, Dusio used his fortune to become involved with the sport he loved, building the first Cisitalia competition car in 1946. Designed by Dante Giacosa, FIAT's engineering manager, this was an advanced monoposto with multi-tubular spaceframe chassis - the first time this method of construction had been used for a series-built racing car - powered by a modified FIAT 1100 engine. There being little else available at the time, the Cisitalia sold well and Dusio followed up this successful single-seater by building a two-seater sports car derivative, which was perfected by Giacosa's replacement, Giovanni Savonuzzi.

En 1947, Cisitalia dévoilait la 202 Gran Sport coupé qui, avec ses lignes élégantes et sa carrosserie enveloppante, servit de modèle à toute une lignée de Gran Turismo dans les années qui suivirent. Les Stabilimenti Farina, Pinin Farina, puis (plus tard) la Carrozzeria Vignale et Frua, furent tous sollicités pour carrosser les châssis 202. Pinin Farina et Cisitalia reçurent une reconnaissance exceptionnelle en 1951, lorsque le Museum of Modern Art in New York (le MoMA) fit l'acquisition d'une 202 pour sa collection, premier exemple d'une automobile considérée comme une œuvre d'art.

C'est à ce moment-là que la passion de Dusio atteignit son point culminant avec le projet d'une voiture de Grand prix à moteur V12 suralimenté qui ne fit que mener Cisitalia à la faillite, le forçant à fermer son usine italienne et à délocaliser ses affaires en Argentine. Dusio emmena avec lui l'ingénieur Renato Ciofi et un certain nombre de châssis et de moteurs ainsi que divers autres composants. Il revendit ses parts à Ciofi, mais se retira de l'affaire qui recommença à construire des Cisitalia en 1952, cette fois à conduite à gauche (les versions italiennes avaient la conduite à droite).

On pense que ce cabriolet Cisitalia 202, précisément, aurait été engagé à la Targa Florio en 1952. Aux mains de son actuel propriétaire depuis 1979, la voiture a été partiellement démontée pour être restaurée, le moteur d'origine, complet avec ses carburateurs Weber rouges, et la boîte ayant été refaits à un moment donné. En principe complète, elle est vendue avec des accessoires souvent difficiles à trouver, comme ses pare-chocs, sa structure de capote, ses instruments, ses poignées intérieures de portes, ses écussons Cisitalia, etc. Projet de restauration particulièrement intéressant et gratifiant, cette rare Cisitalia est vendue avec son Estratto Cronologico Italien. Les personnes intéressées pourront contacter Bonhams pour des photos détaillées de la voiture.
€125,000 - 175,000

In 1947 Cisitalia introduced the hugely influential 202 Gran Sport Coupé which, with its elegant lines and integrated all-enveloping coachwork, set the pattern for every Gran Turismo that followed. Stabilimenti Farina, Pinin Farina and (later) Carrozzeria Vignale and Frua all had a hand in bodying the 202 chassis. Indeed, Pinin Farina and Cisitalia were uniquely honoured when in 1951 the Museum of Modern Art in New York acquired a 202 for its collection, one the very first examples of the automobile's recognition as 'art'.

It was at this point that Dusio's ambition got the better of him; development of a supercharged 12-cylinder Grand Prix all but bankrupted Cisitalia, forcing him to close down his Italian operation and relocate to Argentina. Dusio took with him engineer Renato Ciofi and a quantity of chassis, engines and other parts. He sold the license to build his cars to Ciofi but did not remain with the company, which began manufacturing Cisitalias again in 1952, though with left-hand drive (the Italian series was right-hand drive).

It is believed that this particular Cisitalia 202 Cabriolet took part in the 1952 Targa Florio. In the current owner's possession since 1979, the car has been partly dismantled for restoration, the original engine, complete with red Weber carburettors, and gearbox having been rebuilt some time ago. Believed to be largely complete, it comes with hard-to-find items such as bumpers, hood frame, instruments, interior handles, Cisitalia badges, etc. A most worthwhile and potentially very rewarding restoration project, this rare Cisitalia is offered with Italian Estratto Cronologico. Interested parties should contact Bonhams for further detailed pictures of the car.

388
Numéros concordants
SS100 Jaguar 3½-Litre roadster 1938
Châssis n° 39044
Moteur n° M523E

Lancée en 1936, la SS100 était la première vraie voiture à haute performance produite par SS Cars Limited et utilisait un moteur à soupapes en tête conçu par Weslake dans un châssis de SS1 raccourci. Aux yeux de William Lyons, le patron de SS Cars, l'apparition d'un moteur à soupapes en tête justifiait un nouveau nom pour la voiture qui raconta plus tard : 'J'ai tout de suite pensé à Jaguar, car le nom sonnait bien à mes oreilles' (Jaguar fut adopté comme nom de la marque en 1943, les lettres 'SS' ayant acquis à cette époque une réputation peu enviable).

À l'origine, SS signifiait Swallow Sidecar & Coachbuilding Company, une société fondée par William Walmsley à Blackpool qui s'était lancée dans l'automobile en 1926. Son premier succès important fut une séduisante carrosserie de berline sur base d'Austin Seven qui avait été conçue par l'associé de Walmsley, un certain William Lyons. La marque acquit sa notoriété avec la SS1 dont le châssis exclusif était fourni à Swallow par Standard qui lui fournissait par la même occasion le moteur six cylindres à soupapes latérales et la boîte à quatre vitesses. Malgré ses performances anémiques, la SS1 servit de modèle aux futurs Jaguar, combinant une allure sportive avec des caractéristiques au-dessus de la moyenne pour un prix modique.

Launched for 1936, the SS100 was the first real high-performance model produced by SS Cars Limited and used a new Weslake-developed overhead-valve engine in a shortened SS1 chassis. The introduction of the OHV unit was considered to justify the adoption of a new name for the series, SS Cars boss William Lyons later recalling 'I immediately pounced on Jaguar as it had an exciting sound to me.' ('Jaguar' would be adopted as the marque name in 1943, 'SS' having by then acquired a somewhat tarnished reputation).

'SS' originally stood for the Swallow Sidecar & Coachbuilding Company, which had been founded in Blackpool, England by William Walmsley. The company branched out into motor manufacture in 1926, its first major success being an attractive sports saloon on the Austin Seven chassis, the design being the work of Walmsley's partner, one William Lyons. Marque status arrived in October 1931 with the launch of the SS1, the chassis of which was supplied exclusively to Swallow by Standard, who also provided the six-cylinder sidevalve engine and four-speed gearbox. Although unspectacular in performance, the SS1 went some way towards establishing the pattern for future Jaguars, combining sporting good looks with a better-than-average specification and all at a bargain price.

Quand apparut la sportive SS90, en 1935, William Heynes avait été engagé comme directeur technique. Reposant sur un châssis de SS1 raccourci, la SS90 montrait à nouveau les indéniables talents de styliste de Lyons, avec son long capot, ses ailes ondulantes, ses portes échancrées et son arrière tronqué qui en faisaient l'archétype de la sportive des années 1930. Malgré ses 90 miles à l'heure (145 km/h), la SS90 était handicapée par les limites de son moteur à soupapes latérales, un défaut auquel allait remédier une autre recrue de Lyons, l'ingénieur en circulation des fluides Harry Weslake. Lancée en 1936, en même temps que la berline 2 ½ Litre, la sportive SS100 Jaguar marquait la première apparition du nom Jaguar. Magnifiquement dessinée dans la même veine que sa devancière SS90, la nouvelle SS reposait sur un empattement plus court et avait recours à une version modifiée du six cylindres Standard de 2 663 cm3, dotée des cylindres à soupapes en tête de Weslake et alimentée par des deux carburateurs SU, qui développait 104 ch.

Bien qu'elle ait été une agréable voiture de tourisme, la SS100 était commercialisée d'abord comme voiture de compétition. Son premier succès, un peu inattendu, ne se fit pas attendre, Tommy Wisdom qui faisait équipe avec son épouse, remporta le très éprouvant International Alpine Trial en 1936, devant une Bugatti, pointant les projecteurs sur la jeune marque que découvrait le public du continent. C'était le premier des nombreux succès en rallye de la marque qui remporta des victoires de classe au RAC Rally en 1937 et 1938 et au classement général à nouveau dans l'Alpine Trial de 1938. Environ 198 modèles 2 ½-Litre et 116 modèles 3 ½-Litre avaient été construits lorsque la guerre mit prématurément fin à la production de la SS100.

By the time the SS90 sports car arrived in 1935, William Heynes had joined as Chief Engineer. Based on a shortened SS1 chassis, the SS90 again demonstrated Lyons' consummate skill as a stylist, its long bonnet, smoothly flowing wings, cut-away doors and truncated tail making it every inch the epitome of the 1930s sports car. Although good for 90mph, the SS90 was handicapped by the limitations of its sidevalve engine, a deficiency that would soon be rectified by another of Lyons' new recruits, gas-flow consultant Harry Weslake. Launched in 1936 alongside the 2½-Litre saloon, the SS100 Jaguar sports car marked the company's first use of the 'Jaguar' name. Beautifully styled in the manner of its SS90 predecessor, the newcomer employed a shorter wheelbase and a revised version of the 2,663cc Standard six which, equipped with Weslake's overhead-valve cylinder head and breathing through twin SU carburettors, now produced 104bhp.

Although a fine touring car, the SS 100 was marketed as primarily for competition work. Its first major success came early, if somewhat unexpectedly, when Tommy Wisdom, crewed by his wife, won the arduous International Alpine Trial in 1936, beating Bugatti and bringing the fledgling marque to the attention of the Continental public. This would be the first of many successful rallying forays, including class wins in the RAC events of 1937 and 1938, and the Alpine (outright) again in 1948. Around 198 2½-Litre and 116 of the later 3½-Litre cars had been made by the time SS 100 production was prematurely ended by the outbreak of war.

Selon son certificat du JDHT, la voiture portant le numéro de châssis 39044 a été construite en mars 1938 et livrée au concessionnaire de Wolverhampton, Charles Attwood, pour lui servir de véhicule de démonstration. Elle était rouge avec intérieur noir et capote assortie, sa première immatriculation étant, pense-t-on, 'BJW 507'.

Exportée plus tard aux États-Unis, elle devint la propriété de l'architecte bien connu John Lyon Reid de San Francisco. Apparemment, lorsque Reid ne fut plus en mesure de conduire en raison de la maladie, il mit la voiture en dépôt au Briggs Cunningham Museum. Lorsqu'il mourut, sa veuve la vendit à un certain Michael Gartner de Newport Beach en Californie (copie d'une lettre de Briggs Cunningham dans le dossier).

À la fin des années 1980, la voiture fut achetée par un Belge vivant près d'Anvers. Importée en Italie, pense-t-on en 1997, elle subit une restauration de la carrosserie vers 1998, tandis que sa mécanique fut restaurée par un spécialiste de la marque en Italie du nord, il y a trois ans. Décrite par son vendeur comme étant en excellent état général, la Jaguar a participé sans aucun problème à plusieurs rallyes de régularité ces dernières années et s'est montrée très en forme lors d'un récent parcours d'essai. Les documents comprennent les papiers d'immatriculation italiens, ((Libretto et Certificato di Proprieta), identité FIVA, papiers ASI et le certificat du JDHT mentionné plus haut.

La SS100 était l'une des sportives les plus rapides et des plus efficaces de son temps, comme en témoigne les comptes-rendus de compétition tant avant qu'après guerre. C'est une rare occasion d'acquérir un exemplaire de ce modèle qui fut à l'origine de la légende Jaguar. '39044' est éligible pour un grand nombre de manifestations historiques prestigieuses.
€380,000 - 440,000

According to its accompanying JDHT certificate, chassis number '39044' was manufactured in March 1938 and despatched to distributor Charles Attwood of Wolverhampton, serving as the company's demonstrator. The original finish was red with black interior and matching hood, and the first registration is believed to have been 'BJW 507'.

Subsequently exported to the United States, the car was owned there by well known architect and motoring enthusiast, John Lyon Reid of San Francisco. Apparently when Mr Reid became too ill to drive he loaned the Jaguar to the Briggs Cunningham Museum. After Mr Reid passed away, his widow sold the car to a Michael Gartner of Newport Beach, California (see copy of letter from Briggs Cunningham on file).

In the late 1980s the car was purchased by a Belgian living near Antwerp. Believed to have been imported to Italy in 1997, it underwent a bodywork restoration circa 1998, while three years ago the mechanicals being restored by a marque specialist in Northern Italy. Described by the vendor as in generally excellent condition, the Jaguar has performed faultlessly on regularity rallies in recent years and it certainly sounded lovely on a recent inspection and short test drive. Accompanying documentation consists of Italian registration papers (Libretto and Certificato di Proprieta), FIVA Identity Card, ASI papers and the aforementioned JDHT certificate.

The SS100 was one of the fastest and best-handling sports cars of its day, as its competition record both before and after the war bears witness to. Representing a rare opportunity to acquire an example of the model that can be said to have started the Jaguar legend, '39044' is eligible for a wide variety of the most prestigious historic motoring events.

389

Livrée neuve en France

Alfa Romeo 1900 C Super Sprint coupé 1956
Carrosserie Touring

Châssis n° AR 1900 C 10078
Moteur n° AR 1308 10096

Cette Alfa Romeo 1900 C Super Sprint, châssis n° '10078', est l'une des 600 produites entre 1955 et 1958, dont on estime que 200 sont répertoriées de nos jours dans le monde. Le coupé trois vitres de Touring est reconnu comme le plus élégant et le plus séduisant de la série 1900 avec ses lignes tout en retenue, parfaitement équilibrées et dépourvues de tout artifice inutile. Les chromes sont remarquables par leur sobriété, tandis que le tableau de bord est simple et fonctionnel. Les premières Super Sprint reçoivent un levier de vitesses au volant et une boîte à cinq rapports dont cette voiture est équipée dès sa sortie d'usine.

L'Automobilismo Storico centro Documentazione d'Alfa Romeo qui accompagne le certificat d'authenticité stipule que le châssis n° AR 1900 C 10078 correspond à une Alfa Romeo 1900 SS avec moteur n° AR1308 10096, construite le 17 juillet 1956 et vendue le 19 juillet à GAP, importateur Alfa Romeo officiel à Paris. Sa couleur d'origine est noire. Sur le manuel d'origine figure le nom du premier propriétaire et un numéro d'immatriculation '444 GH 78' laissant penser un séjour prolongé dans la région Parisienne.

En 1975, l'Alfa Roméo est à Marseille entre les mains d'un nouveau propriétaire avec l'immatriculation '7781 QX 14', qui confiera sa voiture à un préparateur motoriste. La voiture a participé à de nombreux rallyes dans la région, mais nous n'avons ni documents ni photos pour le confirmer.

Chassis number '10078' is one of 600 Alfa Romeo 1900C Super Sprints produced between 1955 and 1958, of which some 200 are believed to survive today. Touring's three-window coupé is acknowledged as the most elegant and attractive of the 1900 series, with restrained, perfectly balanced lines, devoid of any unnecessary decoration. The brightwork is notable for its simplicity while the dashboard is plain and functional. Early Super Sprints were equipped with the column-mounted gearchange and five-speed gearbox, and this car was delivered new with that combination.

Alfa Romeo Automobilismo Storico centro Documentazione's accompanying authenticity certificate states that chassis number 'AR 1900 C 10078' corresponds to an Alfa Romeo 1900 SS with engine number 'AR1308 10096' built on 17th July 1956 and sold on 19th July to the official Alfa Romeo importer GAP in Paris, France. The original colour was black. The name of the first owner is visible on the original service booklet and the first registration '444 GH 78' is believed to have been in Yvelines for some 20 years.

In 1975 the Alfa was in Marseille in the hands of a new owner, with a Conrero-prepared engine and now with registration '7781 QX 14'. The car is believed to have participated in many rallies but unfortunately there are no documents or photographs available.

En 1980, un industriel résident dans la région Lyonnaise devient le nouveau propriétaire. En 1990, M. Francis Fabulet, passionné bien connu d'Alfa Roméo, et fondateur du club Alfa Romeo, devient le nouveau propriétaire. Il participe la même année avec cette voiture, à la tournée du 80e anniversaire de la marque, organisée par l'usine dans toute l'Europe. Une surchauffe en Italie entraine la réfection complète du moteur. La voiture est alors bicolore peinte en rouge avec un toit noir. C'est dans cette présentation bicolore que la Super Sprint de M. Fabulet fait l'objet d'un article de Joël Peyrou, chroniqueur et pilote bien connu du monde de l'automobile, article intitulé dans le magazine Auto Rétro 'Alfa Romeo Coupe SS 1956, simple beauté'. M. Fabulet garda cette voiture pendant une vingtaine d'années et les factures d'entretien de cette période figurent au dossier.

En 2007, la voiture fut achetée par un architecte collectionneur d'Alfa Roméo. Malheureusement, sa santé défectueuse empêcha le nouveau propriétaire de conduire sa voiture qui fut remisée pendant quatre années. Au début de l'année 2011, le propriétaire actuelle découvre cette voiture sous bâche, sans pare-chocs, et décide d'entreprendre une restauration complète, projet qui se termine au début de 2013. Les travaux effectués comprennent la restauration de la carrosserie et du châssis, la rénovation de l'intérieur en cuir et moquette fauve, les vérifications et contrôles du moteur, boîte de vitesse, direction, freins et embrayage. Un ventilateur supplémentaire est installé pour éviter toute surchauffe du moteur. La voiture a été repeinte dans un Bordeaux qui convient particulièrement à l'intérieur fauve et qui accentue l'élégance des courbes de ce coupé. On note la présence de jantes Borrani neuves et un volant Nardi pour parfaire la finition de ce modèle.

La documentation fournie en plus comprend la facture de vente du précédent propriétaire et la carte grise française annulée, le certificat FFVE, les factures et les photos de la restauration, un contrôle technique en cours de validité et une carte grise de collection française. Rare occasion d'acquérir une 1900 C Super Sprint aux numéros concordants, en France depuis sa sortie d'usine, la voiture est également accompagnée de son manuel d'origine, de son cric et de sa roue de secours.
€130,000 - 160,000

In 1980 it was purchased by the next owner, an industrial in the Lyonnaise region. Mr Francis Fabulet, well-known Alfa Romeo enthusiast and Alfa Club organiser, became the new owner in 1990 and participated with this car at Alfa Romeo's 80th birthday celebrations on a European tour organised by the factory. However, overheating in Italy necessitated a complete overhaul of the engine. At the same time he had the car repainted in red with black top. In this bicolour livery, Fabulet's Super Sprint was featured in an article by Joel Peyrou in AutoRetro magazine: 'Alfa Romeo Coupe SS, 1956 simple beauté'. Francis Fabulet kept this car for about 20 years and some maintenance invoices from that period are on file.

In 2007 the car was bought by an architect and Alfa Romeo collector from Belfort. Sadly, ill health prevented the new owner from driving his car, which was kept garaged for four years. Early in 2011 the current owner discovered the Alfa, under cover and minus its bumpers, and decided to treat it to a 'body off' restoration, a process that was completed at the beginning of 2013. Works carried out include renovation of the body and chassis; refurbishment of the interior; checking the engine, gearbox, brakes, steering and clutch; and the installation of an auxiliary cooling fan to prevent overheating. The car has been refinished in Bordeaux livery, which suits the fawn interior very well, while other noteworthy features include new Borrani wheels and a Nardi steering wheel.

Additional accompanying documentation includes previous-owner bill of sale and cancelled French Carte Grise; FFVE certificate; restoration invoices and photographs; valid Contrôle Technique; and current French Carte Grise de Collection. Representing a rare opportunity to acquire a matching numbers Alfa Romeo 1900C Super Sprint that has been in France from new, the car also comes complete with original owner's handbook, jack and spare wheel.

CP 4 830A

390
Citroën DS21 Prestige berline 1966
Châssis n° 4364335
Moteur n° 0316003973

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, tandis que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux places. Cette dernière, arborait une carrosserie d'Henri Chapron qui proposait aussi des versions haut de gamme Prestige de la DS, permettant aux clients de choisir leurs propres caractéristiques dans un catalogue d'options très fourni.

Dans une livrée gris métallisé avec toit noir et intérieur en cuir brun, cette rare DS 21 Prestige à phares fixes provient d'une prestigieuse collection italienne de Citroën. Partiellement restaurée en 1999, incluant une peinture, la voiture a été bien entretenue par la suite par les propriétaires, père et fils, le premier étant un ancien mécanicien Citroën à la retraite. La voiture est équipée de la boîte semi-automatique et de l'intérieur en cuir et affiche les caractéristiques propres aux versions Prestige, comme la séparation chauffeur et un compteur de vitesse supplémentaire pour les passagers arrière, ainsi que le téléphone (malheureusement hors service). Cette voiture ayant été livré dans un pays au climat plus froid, elle est dotée d'un chauffage d'appoint à l'arrière. Présentée comme étant en excellent état général, cette DS ultime est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiens.
€40,000 - 50,000

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'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient 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, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in present-day top-of-the-range models. Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Break estate and the two-door Décapotable (convertible). The latter boasted coachwork by Henri Chapron, who also offered luxurious 'Prestige' upgrades for the DS, customers being able to choose their own specification from an extensive range of options.

Finished in grey metallic with a black roof and brown leather interior, this rare, fixed headlamp DS21 Prestige comes from a prestigious Citroën collection in Italy. Partially restored in 1999, including a re-spray, the car has been very well looked after by the father-and-son owners, the former a retired Citroën mechanic. The car is equipped with the semi-automatic gearbox and leather interior, and incorporates typical Prestige features such as the internal division, additional speedometer for the rear passengers, and a telephone (sadly no longer working). As this car was first delivered to a colder country, it features an additional heater for the rear passengers. Described as in excellent condition throughout, this ultimate DS comes with Italian registration documents.

391
Une des 38 construites
Citroën DS19 Concorde coupé 1964
Carrosserie Henri Chapron
Châssis n° 4272001
Moteur n° 002743
Carrosserie n° 7505

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, tandis que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années. Les autres modèles proposés à côté de la DS étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes. Cette dernière, l'une des plus élégantes voitures des années 1960, était l'œuvre du célèbre carrossier parisien Henri Chapron qui avait baptisé son premier modèle de cabriolet DS La Croisette. La version décapotable de Chapron ne fut d'abord pas approuvée par Citroën, l'obligeant à acheter des voitures complètes plutôt que des châssis nus, mais le constructeur finit par plier et se mit à construire son propre cabriolet 'usine' sur le châssis allongé du break ID. Chapron continua à construire ses propres versions cabriolets Le Caddy et Palm Beach, ainsi que plusieurs variantes limousines et coupés, les plus nombreuses de ce dernier étant la Le Dandy, dont il fut construit environ 50 unités entre 1960 et 1968. Présentée en 1960, en même temps que les Le Caddy et Le Dandy, il existait une autre variante sur le thème du coupé, la Concorde, qui offrait un habitacle aux proportions plus généreuses avec une garde au toit plus importante pour les passagers arrière. Seulement 38 furent construites dans les cinq années qui suivirent.

Ce magnifique exemplaire de l'une des Citroën à carrosserie Chapron les plus rares est peinte en rouge métal foncé sur argent, avec un intérieur en cuir rouge foncé et est équipée de la boîte semi-automatique. Complètement restaurée en 2011, date depuis laquelle elle a été très bien entretenue dans une collection privée en Italie, la voiture a été exposée au Milano Auto Classica en 2012 sur le stand du RIASC (Registro Italiano Auto Storiche Citroën). Décrite comme en excellent état général, elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiens et un reportage photographique de sa restauration.
€130,000 - 160,000

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. 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 cabriolets together with various limousines and coupés, the most numerous of the latter being Le Dandy, approximately 50 of which were completed between 1960 and 1968. Introduced in 1960 at the same time as Le Caddy and Le Dandy was another variation on the coupé theme, the Concorde, which featured a more generously proportioned cabin with greater headroom for the rear passengers. Only 38 were built over the next five years.

This beautiful example of one of Chapron's rarer coachbuilt Citroëns is finished in dark red metallic over silver with dark red leather interior, and is equipped with the semi-automatic gearbox. Comprehensively restored in 2011, since when it has been very well cared for in a private Citroën collection in Italy, the car was displayed at the 2012 Milano Auto Classica on the RIASC stand (Registro Italiano Auto Storiche Citroën). Described as in generally excellent condition, it comes with Italian registration papers and a photographic record of the restoration.

392
Citroën DS21 Le Caddy cabriolet 1966
Carrosserie Henri Chapron
Châssis n° 4350010
Moteur n° 0315006113
Carrosserie n° 7553

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, alors que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence sur les actuels modèles de haut de gamme. Le moteur original de la DS, un 1,911 cm3 à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1, 985 cm3 également proposé dans des versions 2,175 cm3 et 2,347 cm3, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

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. 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.

Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux places. Cette dernière, l'une des plus élégantes voitures des années 1960, était l'œuvre du célèbre carrossier parisien Henri Chapron qui avait baptisé son premier modèle de cabriolet DS La Croisette. Né à Nouan-le-Fuzelier en Sologne, Henri Chapron avait fondé son atelier de carrosserie en 1919 à Levallois-Perret, près de Paris. Contrairement à de nombreux autres carrossiers français en vogue, Chapron n'avait hérité d'aucun bagage esthétique de l'hippomobile avant de passer à l'automobile, en raison de quoi son travail avait une fraîcheur et un sens inné des proportions qui convenaient parfaitement aux châssis de qualité.

Les interprétations d'Henri Chapron sur Citroën DS et ID était différentes des versions de série. Dès 1965, Chapron ajoutait des ailerons aux ailes arrière et lançait sa version haut de gamme de la DS au salon de Paris, à la Porte de Versailles, en octobre 1964 sous le nom de Majesty. La version décapotable de Chapron ne fut d'abord pas approuvée par Citroën, l'obligeant à acheter des voitures complètes plutôt que des châssis nus, mais le constructeur finit par plier et se mit à construire son propre cabriolet 'usine' sur le châssis allongé du break ID.

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 that most celebrated Parisian coachbuilder, Henri Chapron, who called his first such model 'La Croisette'. A native of Nouan-le-Fuzelier in the Sologne region of France, Henri Chapron founded his coachbuilding company in 1919 at Levallois-Perret an outskirt of Paris. Unlike so many fashionable French coachbuilders, 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 chassis of quality.

Chapron's interpretations of the Citroën DS and ID were quite different from the regular production versions. Chapron added fins to the rear wings as early as 1965 and launched his own version of an upmarket DS at the Porte de Versailles Salon de l'Auto in October 1964 using the name 'Majesty'. At first, Chapron's décapotable conversion was not approved by Citroën, forcing him 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 continua à construire ses propres versions cabriolets Le Caddy et Palm Beach, ainsi que plusieurs variantes limousines et coupés. La seconde version de DS décapotable, la Le Caddy, fut dévoilée en 1959 et représentait un net progrès par rapport à la La Croisette. Alors que cette dernière utilisait les ailes arrière de la berline, nécessitant un jonc chromé pour cacher le joint entre l'aile et le panneau ajouté derrière la portière, la Le Caddy utilisait une aile d'une seule pièce, bien plus élégante. Les portes avant de la berline furent utilisées jusqu'en 1960 lorsque des portières plus longues furent adoptées, améliorant encore les proportions. Seulement 34 exemplaires du cabriolet Le Caddy furent construits entre 1959 et 1968. Inutile de dire qu'ils sont très recherchés.

Cet exemplaire, un des trois construits en 1966, parmi les rares Citroën construites par Chapron arbore une livrée marron avec un intérieur en cuir fauve et est dotée de la transmission semi-automatique (sans embrayage). Découvertes par les propriétaires père et fils en Hollande en 2003, la voiture a été restaurée professionnellement en Italie par la suite, le travail étant achevé en 2006. Témoignage de la grande qualité de la restauration, elle figurait en couverture du magazine italien Ruote Classiche d'octobre 2007. Présentée en excellent état général, cette magnifique Citroën construite par Chapron est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiens.
€190,000 - 250,000

Chapron continued to build his own Le Caddy and Palm Beach cabriolets together with various limousines and coupés. Chapron's second take on a soft-top DS, Le Caddy first appeared in 1959 and represented a considerable improvement over La Croisette. Whereas the latter had used saloon-type rear wings, necessitating a covering strip for the join between the wing and the redundant rear 'door' panel, Le Caddy used a much neater one-piece wing. The saloon's front doors were used until 1960 when longer ones were adopted, resulting in a further improvement in the design's proportions. Only 34 examples of the Le Caddy convertible were built between 1959 and 1968. Needless to say, they are all highly desirable.

One of only three of its kind built in 1966, this example of one of Chapron's rare coachbuilt Citroëns is finished in maroon with tan leather and has the semi-automatic (clutch-less) transmission. Discovered by the father-and-son owners in Holland in 2003, the car was subsequently professionally restored in Italy, the work being completed in 2006. Testament to the high quality of the restoration, it featured as the cover-story car for the October 2007 edition of the Italian motoring magazine 'Ruote Classiche'. Described as in generally excellent condition, this beautiful Chapron-built Citroën is offered with Italian registration papers.

393
Jaguar Type E série 1 Roadster ‘plancher plat’ 1961

Châssis n° 876188
Moteur n° R 2678-9
Carrosserie n° R 2476

Introduite en 1961 en version 3,8-litres, la Jaguar Type E fit sensation dès son apparition par son style immédiatement reconnu comme classique et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La conception de cette stupéfiante nouveauté devait beaucoup à la Type D de compétition : une caisse monocoque constituant la structure principale à laquelle s’ajoutait vers l’avant une structure tubulaire portant le moteur et le train antérieur. Ce moteur était le 3,8-litres ‘S’ à trois carburateurs offert en option sur la XK 150 antérieure. Une puissance optimiste de 265 ch était revendiquée, mais quoi qu’il en fût, la performance de la Type E ne décevait pas, en premier lieu parce qu’elle pesait 225 kg de moins que la XK 150 et, en second lieu, parce que l’aérodynamicien Malcolm Sayer avait exploité toutes les données obtenues de la Type D afin de créer la forme la plus élégante et la plus efficace jamais conférée à une automobile de route.

Mais malgré la magnificence de la silhouette de la Type E, les conducteurs de grande taille pouvaient regretter son manque d’espace intérieur et cette critique mena à l’introduction d’une ‘cave’ ou plancher surbaissé (entre autres modifications mineures) au début de 1962. Mais de toutes les variantes de la Type E si appréciée pendant de nombreuses années, ce sont les toutes premières 3,8 litres ‘plancher plat’ construites avant février 1962 qui, aux yeux de nombreux passionnés, demeurent les plus désirables.

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 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. The latter was the same 3.8-litre, triple-carburettor ‘S’ unit first offered as an option on the preceding 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.

Despite the E-Type’s gorgeous appearance, taller drivers could find its interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor modifications) early in 1962. But of all the versions of Jaguar’s long-lived and much-loved sports car, it is the very early ‘flat floor’ 3.8-litre cars built prior to February 1962 which, for many enthusiasts, remain the most desirable.

Le 'Jaguar Heritage Trust Certificate' qui l'accompagne confirme que le châssis à direction à gauche n° '876188' fut expédié de l'usine de Browns Lane le 12 décembre 1961 à destination de Jaguar Cars, New York, non sans avoir déjà été immatriculé à Coventry (GB), ces numéros d'immatriculation 'constructeur' étant particulièrement prisés par les passionnés de Jaguar. Peinte initialement en Carmen Red avec intérieur en cuir noir et capote noire – ses finitions actuelles – la voiture fut la propriété d'un certain J. R. Clitheroe de Palatine (Illinois) qui l'avait acquise en tant qu' 'exportation à titre privé'. La voiture a conservé ses numéros concordants (l'étiquette descriptive de carrosserie est toujours présente).

Achetée par le propriétaire actuel en mars 2012, la Type E est offerte sortant d'une restauration 'jusqu'au dernier boulon' de niveau 'A1+' effectuée par RH Classics de Twyford (Leicestershire, GB) qui a demandé plus de 2,000 heures de travail au cours de 20 derniers mois. Toutes les reprises de caisse ont été finies à l'étain selon la méthode traditionnelle et non pas aux mastics modernes et une attention toute particulière a été apportée au respect de l'originalité allant jusqu'à la rénovation des gaines d'air et des contacteurs en plastique au lieu de les remplacer par des pièces neuves ou copiées. Les sièges et la capote ont été refaits par les réputés spécialistes Suffolk & Turley et les roues fils ont été repeintes conformément aux finitions 'usine'. Les seuls différences par rapport aux spécifications d'usine concernent l'échappement en acier inox et les pneus radiaux (Dunlop SP, conformes à l'option proposée pour les Types E). Les dépenses de restauration dépassent 100,000 livres (environ 121,000 euros) et un dossier photos complet des travaux (sur CD-ROM), le manuel de l'utilisateur et le document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C accompagnent la voiture

€130,000 - 150,000

Its accompanying Jaguar Heritage Trust Certificate confirms that left-hand drive chassis number '876188' was despatched from the Browns Lane factory on 12th December 1961 bound for Jaguar Cars, New York. It was registered prior to despatch and thus had a Coventry number ('472 WK'), these factory registrations being highly prized by British Jaguar enthusiasts. Originally finished in Carmen Red with black leather interior and matching hood - its present livery - the car was first owned by one J R Clitheroe of Palatine, Illinois, who had purchased it as a 'personal export'. It retains matching numbers (even the body tag is still in place).

Purchased by the current owner March 2012, the E-Type is offered fresh from a full 'last nut and bolt' restoration to 'A1+' standard by RH Classics of Twyford, Leicestershire that involved more than 2,000 hours work over the last 20 months. Any bodywork repairs were leaded in the traditional way rather than using modern fillers, and particular attention was paid to originality, even down to restoring the original plastic air ducts and switches rather than replacing them with new or pattern parts. The seats and hood were re-trimmed by acknowledged experts Suffolk & Turley, and the original wire wheels restored to the factory-correct painted finish. The only modifications from factory specification are a stainless steel exhaust system and radial tyres (Dunlop SP, the correct radial option for the E-Type). Restoration receipts totalling in excess of £100,000 (approximately €121,000) and a full photographic record of the restoration (on CD-ROM) come with the car, which also comes with an owner's manual and UK V5C registration document.

394
Ferrari 330 GT 2+2 1e série 1965
Carrosserie Pininfarina
Châssis n° 7059

Vers la fin des années 1950, le marché des sportives à vocation familiale avait suffisamment évolué pour encourager Ferrari à présenter un modèle à quatre places. Dévoilée au cours de l'été 1960, la première Ferrari de cet type, la 250 GTE 2+2, prenait pour base la très réussie 250 GT. La 250 GTE servit à sont tour de base à son héritière la 330 GT 2+2, présentée en janvier 1964. Pininfarina était à nouveau crédité du style et proposait un avant à quatre phares qui flattait le goût du marché le plus important de Ferrari, les États-Unis. Le châssis tubulaire de la 330 GT avait un empattement plus long de 50 mm, ce qui augmentait le confort des passagers arrière. La suspension était indépendante à l'avant par triangles et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière, on trouvait un essieu rigide à ressorts semi-elliptiques. Le système de freins à disque aux quatre roues était amélioré par le recours à un circuit hydraulique séparé pour l'avant et l'arrière.

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. 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 a four-headlamp frontal treatment that reflected the tastes of Ferrari's most important export market, the USA. 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.

D'une cylindrée de 3,967 cm3, le V12 tout alliage à simple arbre à cames en tête délivrait plus de 300 ch, suffisants pour propulser la 330 GT à une vitesse maximale de 245 km/h, ce qui en faisait à sa présentation, la plus rapide des Ferrari de route.

D'abord équipée d'une boîte à quatre rapports plus overdrive, la 330 GT reçut par la suite une transmission à cinq rapports à la mi-1965 et, plus tard dans l'année, vit son avant à quatre phares remplacé par un à avant à deux phares, caractéristique de la série 2. Vitres électriques, roues en alliage et pédalier suspendu étaient les autres caractéristiques de la série 2. La 330 GT, une des préférées d'Enzo Ferrari, fut la première de ses voitures à être vendue à plus d'un millier d'unités.

Cette voiture portant le numéro de châssis '7059' est un rare modèle 'intérim', construit en avril 1965 qui arbore encore les quatre phares de la première série, mais a été doté de la boîte à cinq rapports et du pédalier suspendu de la série 2. On dénombre environ 125 de ces modèles intérim. Le rapport Massini, fourni avec la voiture, confirme la couleur original, argent (Argento 20265A) avec intérieur en cuir bleu foncé (Blue VM 3015), et atteste que son premier propriétaire était M. Michelangelo aux États-Unis. En 1990 la Ferrari appartenait à un certain Everett Anton Singer de Laurel Hollow, dans l'état de New York.

Complètement restaurée par la Carrozzeria Bottini, spécialiste Ferrari à Milan, vers 2000, elle a été utilisée sporadiquement depuis par son propriétaire sicilien de longue date et est décrite comme en excellent état général. La voiture est vendue avec le Libretto italien, Certificato di Proprieta et papiers ASI Targa Oro (en date de février 1998).
€150,000 - 200,000

Displacing 3,967cc, the single-overhead-camshaft, all-alloy V12 engine was good for 300-plus horsepower, an output sufficient to propel the 330GT to a maximum velocity of 245km/h (152mph) 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 suspended control pedals 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.

Chassis number '7059' is a rare interim model built in April 1965, which still features the four-headlamp configuration of the initial series but was fitted with the five-speed gearbox and suspended control pedals of the Series 2 model. Approximately 125 cars were built to this interim specification. The accompanying Massini report confirms the original colour scheme: Silver (Argento 20265A) with dark blue leather interior (Blue VM 3015) and states that the first owner was a Mr Michelangelo in the USA. In 1990 the Ferrari was owned by one Everett Anton Singer of Laurel Hollow, New York, USA.

Comprehensively restored by Ferrari specialists Carrozzeria Bottini near Milan circa 2000, it has been used sparingly since then by the long-term Sicilian owner and is described as in generally excellent condition. The car is offered with Italian Libretto, Certificato di Proprieta and ASI Targa Oro (dated February 1998).

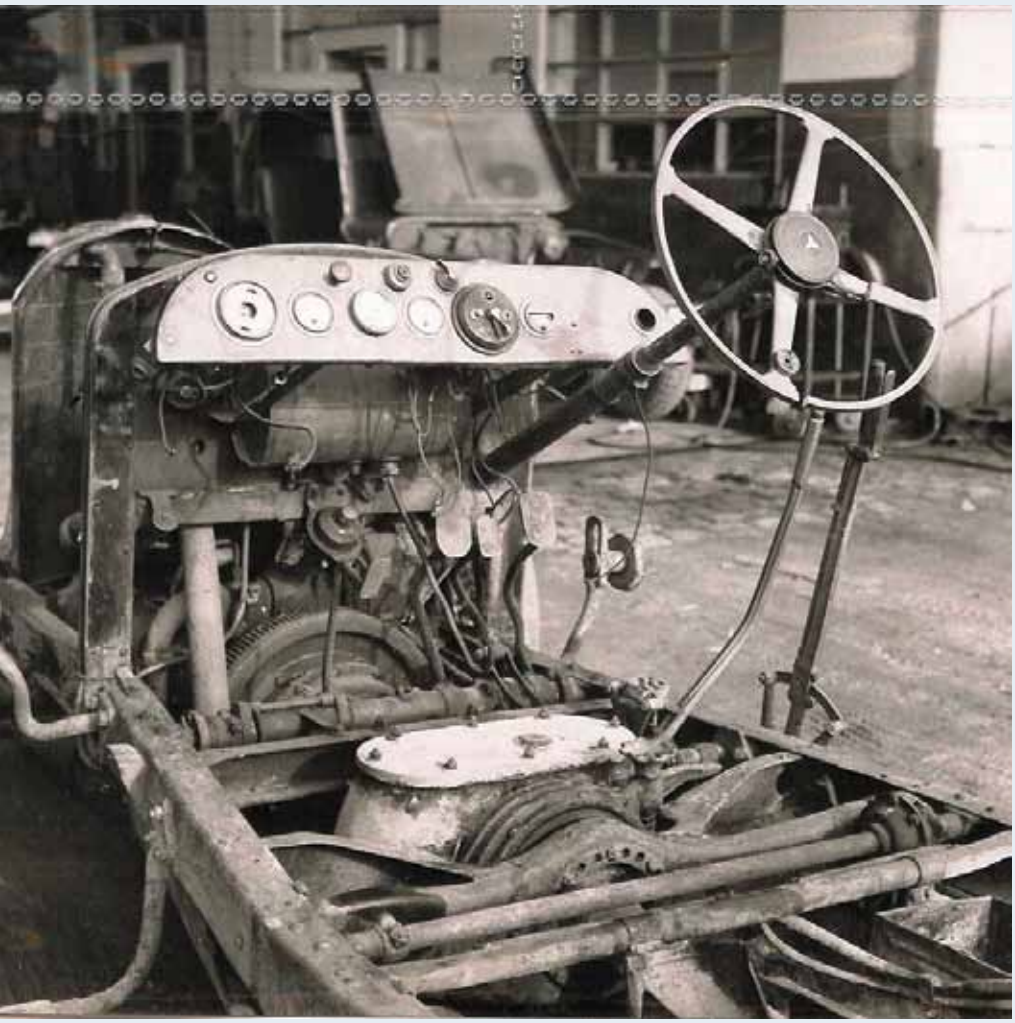
395

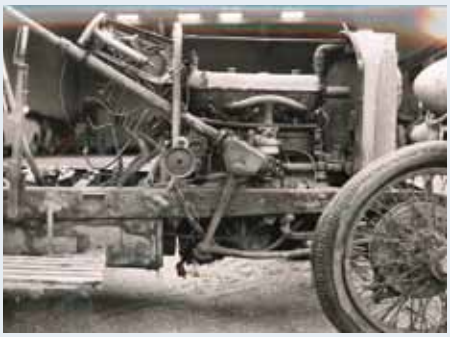
Rare survivante des toutes premières Mercedes à compresseur

Mercedes 10/40/65hp 2.6 Litre tourer 1925

Châssis n° 27522

Moteur n° 55983





Au début des années 1920, Daimler avait déjà connu plusieurs époques marquées par concepts techniques différents. Au début des années 1900, la marque avait révolutionné l'industrie avec ses modèles Mercedes Simplex, puis étaient arrivés les moteurs à double arbre à cames en compétition, suivi par un passage au moteur sans soupapes en partenariat avec la société américaine Knight. Au début des années 1920, ils changèrent à nouveau de cap et passèrent à l'ère des Mercedes à compresseur.

Au Salon de Berlin de 1921, Daimler dévoilait deux moteurs à quatre cylindres en ligne entièrement nouveaux, dotés de compresseurs Roots à double ailette, donnés pour 6/20 ch et 10/35 ch. Dus au crayon de Paul Daimler, ils devaient beaucoup à ses moteurs d'avions développés pendant la première guerre mondiale, avec cylindres séparés, un entraînement d'arbre à cames extérieur à l'arrière et le 'Kompressor' à l'avant, alimentant un carburateur vertical. Il faudra encore attendre deux années avant de les voir entrer en production, époque à laquelle la puissance avait encore progressé et le bloc avait été raffiné. La désignation des modèles était devenue 6/25/40 HP et 10/40/65 HP, nomenclature qui allait devenir typique de la marque, les deux derniers chiffres désignant la puissance sans et avec le compresseur.

Ce moteur novateur était installé dans un châssis allégé, orné à l'avant du sportif, aérodynamique et élégant radiateur en V, vu pour la première fois à l'occasion de l'engagement de Mercedes à la course de côte du Prince Henri, en 1910. Associé à une boîte à quatre rapports et proposé en versions 1, 6 litre ou 2, 6 litres. Avec une carrosserie légère, ils permettaient d'atteindre plus de 100 km/h et disposaient de freins aux quatre roues.

By the early 1920s Daimler had already advanced through a number of specific eras of engineering design. The company had revolutionized the industry with its pioneering Mercedes Simplex models in the early 1900s, then in competition came their high performance twin cam engines, followed by a move into sleeve valve power units and a partnership with the American Knight company. As the Twenties began, they shifted focus once more and ushered in the era of the 'Supercharged Mercedes'.

At the Berlin Motor Show of 1921, Daimler unveiled two brand new four-cylinder in line engines equipped with twin-vane Roots superchargers and rated at 6/20hp and 10/35hp. From the pen of Paul Daimler, they owed much to his aviation engines designed for aircraft during the First World War, with individual cylinders, an external cam drive at the rear and the 'Kompressor' at the front, feeding into an updraft carburetor. It would be another two years before they arrived in a production form, by which time the available power had been improved and the unit refined further. The model designations were now 6/25/40hp and 10/40/65hp, in nomenclature that would become synonymous with the brand, the latter two numbers signifying the output without and with the supercharger engaged.

This innovative power unit was mounted in a lightweight chassis frame, adorned at the front with the wind-cheating, sporting and very elegant 'V' radiator which had first been seen on Mercedes entry for the Prince Heinrich Trial in 1910. Coupled to a four speed gearbox, and offered in 1.6 litre or 2.6 litre forms, with the light coachwork they were capable of more than 100 kilometers per hour and had four wheel brakes.

C'est un exemplaire de référence de ce modèle extrêmement rare qui est proposé à la vente, et qui, en raison de son état non restauré, montre clairement sa proximité avec les illustrations d'époque du modèle. C'est un exemplaire tout à fait authentique et intact de 10/40/65 HP dans sa partie roulante qui a même conservé ses phares et son tableau de bord d'époque.

Pendant longtemps dans des mains privées, si l'on en croit les informations communiquées par le vendeur, la Mercedes a été livrée neuve au Portugal en 1925. À la fin des années 1930, elle fut vendue à une caserne de pompiers, qui choisit de modifier la voiture en ambulance dans un but commercial, détruisant ainsi la carrosserie originale. En 1966, elle arriva chez le propriétaire actuel et resta dans cet état, non restaurée, pendant 48 années.

Indéniablement, ce rare modèle est esthétiquement séduisant. De l'élégante calandre Mercedes en V en passant par son châssis allégé, on peut tout à fait la décrire comme une petite Mercedes S, car elle lui ressemble énormément et on peut y déceler les gènes de la formidable lignée des S/SS/SSK.

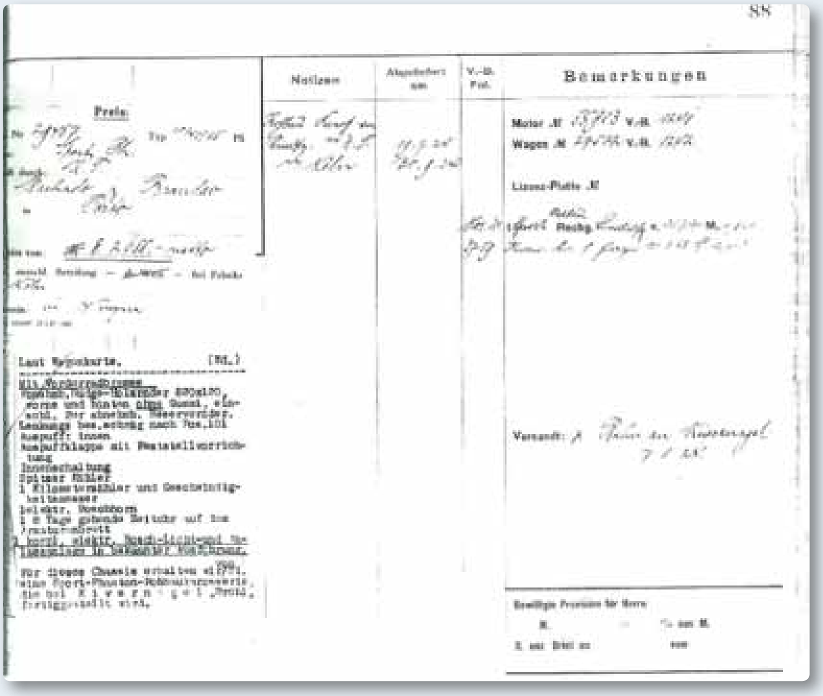
Équipée d'une caisse de tourisme d'époque qui pourra faire une bonne base de carrosserie pour la voiture, les livres sur l'histoire de la marque touchant à cette période la moins connue des produits de la marque montrent de nombreuses images de modèles 10/40/65 très sportifs – dont chacun peut servir de source d'inspiration pour une réplique de carrosserie. Quoiqu'il en soit, ce fascinant projet sera sans aucun doute enthousiasmant pour le nouveau propriétaire et pour cette séduisante Mercedes.
€40,000 - 60,000

Offered here is a benchmark example of this extremely rare model, which owing to its unrestored condition is easily visible as adhering closely to period illustrations of the model. It appears to be an extremely original and unmolested example of 10/40/65hp in running gear form, and even retains period correct headlights, bulkhead and dashboard.

Presented from long term private ownership, according to information provided by the seller the Mercedes is understood to have been delivered new in Portugal in 1925. In the late 1930s, it was sold to the Fire Brigade, who elected to modify the car for commercial purposes into some form of ambulance, thereby losing the car's original coachwork. In 1966 it arrived with the current owner, remaining in this unrestored order for the last 48 years.

This rare model is undeniably aesthetically appealing. From the handsome 'V' Mercedes radiator through to its lightweight chassis it might be accurately described as a baby 'S' Mercedes it as resembles that so closely, and it is easy to see the genus of the formidable S/SS/SSK series of cars.

Currently fitted with a period touring body, which may serve as an appropriate basis of coachwork for the car, the marque history books which touch on this lesser known era of production for the brand depict a number of images of highly sporting 10/40/65 models -- any of which might also provide the inspiration for an accurate replication. Either way, to do so will no doubt provide the new owner with an intriguing project and a rewarding and covetable Mercedes.


88

Notizen	Abgeliefert am	V.-B. Fol.	Bemerkungen
			Motor № 35913 V.-B. 1267 Wagen № 29476 V.-B. 1262 Lizenz-Platte № Rechg. Versandt: Bewilligte Provision für Herrn M. % von M. S. mit Brief an vom

Preis:

Typ PS

Laut Wagenkarte.

vorne und hinten ohne Gummi,

Leitung bes. schräg nach Pos. 101

Auspuff: innen

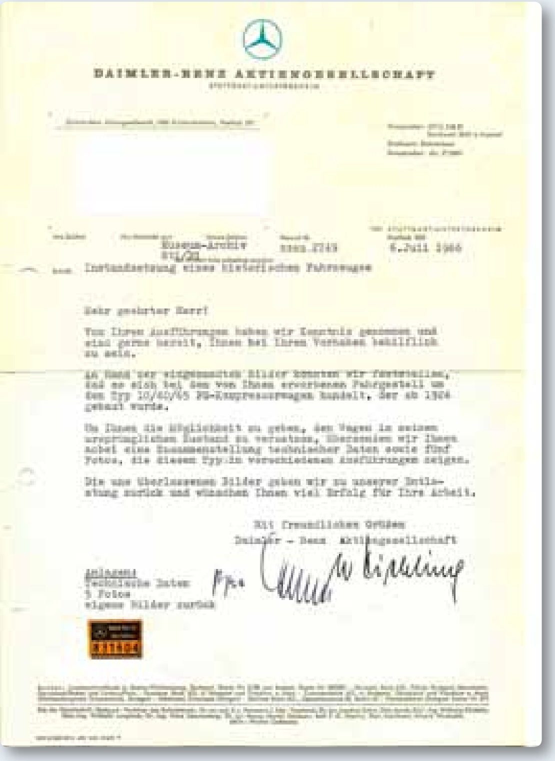
Auspuffklappe mit Feststellvorrichtung

Innenschaltung

Spitzer Kühler

1 Kilometerzähler und Geschwindigkeitsmesser

Für dieses Chassis erhalten wir eine Sport-Phaeton-Holzkarosserie, die bei Kirvergel, fertiggestellt wird.


DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT

Museum-Archiv

6. Juli 1966

Instandsetzung eines historischen Fahrzeuges

Sehr geehrter Herr!

Von Ihren Ausführungen haben wir Kenntnis genommen und sind gerne bereit, Ihnen bei Ihrem Vorhaben behilflich zu sein.

An Hand der eingesandten Bilder konnten wir feststellen, daß es sich bei dem von Ihnen erworbenen Fahrgestell um den Typ 10/40/65 PS-Kompressorwagen handelt, der ab 1924 gebaut wurde.

Um Ihnen die Möglichkeit zu geben, den Wagen in seinen ursprünglichen Zustand zu versetzen, übersenden wir Ihnen anbei eine Zusammenstellung technischer Daten sowie fünf Fotos, die diesen Typ in verschiedenen Ausführungen zeigen.

Die uns überlassenen Bilder geben wir zu unserer Entlastung zurück und wünschen Ihnen viel Erfolg für Ihre Arbeit.

Mit freundlichen Grüßen

Daimler - Benz Aktiengesellschaft

Anlagen:
Technische Daten
5 Fotos
eigene Bilder zurück

396
Ex-Brun Motorsport, Oscar Larrauri, Stanley Dickens, Franz Konrad, Uwe Schäfer, Roland Ratzenberger
11989 Porsche 962C Groupe C Sports Prototype
Châssis n° 962.006BM

Les progrès incessants de la technologie dans le sport automobile sont tels que peu de voitures restent compétitives au-delà d'une saison. L'une des rares exceptions en Formule 1 est la Lotus 72 qui remporta deux championnats du monde des conducteurs et trois championnats constructeurs entre 1970 et 1973, mais même cette réussite exceptionnelle ne peut même pas être comparée à celle de la Porsche 962. Présentée à la fin de l'année 1984, cette remarquable machine remportait toujours des victoires dans des courses de niveau internationales dix ans plus tard. À cette époque la 962 avait déjà remporté trois fois les 24 Heures du Mans (la dernière fois sous la marque Dauer), le championnat du monde des voitures de Sport deux fois, le championnat IMSA GT chaque année entre 1985 et 1988, le championnat Intersérie de 1987 à 1992 et tous les championnats de voitures de sport japonais entre 1985 et 1989.

Such is the relentless progression of motor sports technology that few top-flight racing cars are competitive for more than a single season. One notable exception from Formula 1 is the Lotus 72, which won two Drivers' and three Constructors' Championships between 1970 and 1973, but even this praiseworthy achievement cannot begin to compare with that of the Porsche 962. Introduced towards the end of 1984, this remarkable machine was still winning races at international level ten years later. By then the Porsche 962 had won Le Mans three times (on the last occasion badged as a Dauer); the World Sportscar Championship twice; the IMSA GT Championship every year between 1985 and 1988; the Interserie Championship from 1987 to 1992; and the All Japan Sportscar Championship between 1985 and 1989.

La 962 était une évolution de sa devancière, la 956, et comme celle-ci était destinée aux courses IMSA GTP aux États-Unis et aux courses de Groupe C en Europe. Un châssis monocoque en aluminium rigidifié par une cellule en acier servait de structure tandis que le moteur était un six cylindres à plat refroidi par air. Toujours turbocompressés, ceux-ci variaient en cylindrée en fonction des règlements et furent plus tard remaniés pour être refroidis par liquide.

L'une des raisons qui explique la longévité de la 962 est qu'elle fut considérablement modifiée par des écuries privées. Beaucoup construisaient leur propre châssis, améliorant l'original, connu pour n'être pas assez rigide. Certaines de ces modifications recevaient parfois des carrosseries spécifiques. Parmi ceux qui produisirent leur propre châssis 962, on trouvait Kremer Racing, Richard Lloyd Racing, Vern Schuppan, Hulbert Racing et Brun Motorsport dont la version avait été conçue et construite par TC Prototypes de John Thompson. Brun avait commencé à concevoir son propre châssis 962 en matériau composite alliant aluminium et carbone en nid d'abeille en 1987 et en avait réalisé huit, certains vendus à des écuries privées.

Créée en 1983 par Walter Brun, le suisse Brun Motorsport courut en tant qu'écurie privée jusqu'à la fin des années 1990, les dernières années sous le nom d'Eurobrun. Sa meilleure saison fut 1986, lorsque l'écurie remporta le championnat du monde Sport Prototype de la FIA avec la 962C devant les voitures d'usine de Porsche et Jaguar. Brun enregistrait son meilleur résultat aux 24 Heures du Mans la même année, lorsqu'une de ses 962 finit deuxième. Les moteurs de l'écurie étaient construits et entretenus par Porsche Motorsport à Stuttgart.

The Porsche 962 was a development of the preceding Type 956 and like the latter was intended for both IMSA GTP racing in the USA and Group C competition in Europe. An aluminium monocoque chassis was used, braced by a steel roll cage, while the engine was an air-cooled flat six. Always turbo-charged, the latter varied in capacity according to the prevailing regulations and would later be redesigned to incorporate water-cooling.

One of the reasons that the Porsche 962 remained competitive for so long was the fact that it underwent extensive development by private teams. Many built their own chassis, taking the opportunity to improve on the original, which was acknowledged as insufficiently stiff. Some of these redesigns also had unique bodywork. Among those who produced their own Type 962 chassis were Kremer Racing, Richard Lloyd Racing, Vern Schuppan, Hulbert Racing and Brun Motorsport, whose version was designed and constructed by John Thompson's TC Prototypes. Brun had begun developing its own aluminium honeycomb/carbon composite version of the Type 962 chassis in 1987 and would eventually build eight of them, some of which were sold to other privateer teams.

Founded in 1983 by Walter Brun, the Swiss Brun Motorsport competed as a Porsche privateer team until the end of 1990, latterly as Eurobrun. Its best season was 1986 when Brun won the FIA World Sports Prototype Teams' Championship with the Type 962C ahead of the factory teams of Porsche and Jaguar. Brun claimed its best ever Le Mans finish that same year when one of its Porsche 962s came home in 2nd place. The team's engines were built and maintained by Porsche Motorsport in Stuttgart.

1, 2,3 Spa, September 2012

L'exemplaire proposé à la vente - châssis n° 962-006BM - a été construit par TC Prototypes et engagé par Brun Motrosport pendant toute la saison 1989. '006' fut parrainée par la société des boissons Jägermeister pour trois des sept courses auxquelles elle participa , dont cinq comptaient pour le championnat du monde des Sport Prototypes. Son premier engagement à Dijon se solda par un abandon de l'équipage Oscar Larrauri et Stanley Dickens, suivi d'une seconde place au Tour de l'ADAC à Diepholz, le 6 août avec Franz Konrad à son volant. Arborant pour la première fois sa livrée Jägermeister, '006' fut pilotée par Larrauri/Konrad le 20 août au Nürburgring où elle termina 6e. Le 3 septembre à Oulton Park, pilotée par Uwe Schäfer et Stanley Dickens, '006', cette fois sous les couleurs Repsol, ne termina pas. Repeinte aux couleurs Jägermeister à Spa Francorchamps le 17 septembre pour une épreuve du championnat du monde, la voiture fut confiée à Larrauri et Roland Ratzenberger, et termina 4e. Pilotée par Larrauri au Supersprint de l'ADAC au Nürburgring la semaine suivante, '006' sous bannière Jägermeister prit la pole position et établit le record du tour, avant d'abandonner alors qu'elle occupait la seconde place à seulement six tours de la fin. Elle fut classée 12e. Envoyée à Mexico pour l'épreuve finale du championnat du monde, en octobre, '006' fut accidentée et ne prit pas le départ.

En 1990, elle fut achetée non réparée par le préparateur allemand spécialiste de Ferrari bien connu Willy König, qui la revendit, toujours dans le même état, à Tony O'Neill en 1998 (copie de la facture au dossier). Elle fut alors confiée au spécialiste de High Wycomb, Groupe C Ltd, dans le Buckinghamshire pour une restauration complète, achevée à la fin de l'an 2000. La correspondance de Groupe C Ltd incluse dans le dossier décrit la restauration dans le détail et précise que la partie avant, endommagée, du châssis original a été réparée par John Thompson avec l'outillage d'origine. Une copie du certificat d'authenticité de TC Prototypes figure au dossier. La carrosserie Brun est conforme pour ce châssis et possède un arrière d'usine. Elle porte le numéro 16 et la livrée orange Jägermeister de la voiture à Spa en 1989. Depuis, le moteur – un 3, 2 litres refroidi par liquide – a été refait en 2011 et converti à la gestion Motec par xTec Engineering. Sa durée de vie estimée est de 3000 km, ce qui, une fois les 576 km parcourus depuis sa reconstruction déduits, ne devrait pas l'obliger à une nouvelle révision avant 2424 km. Un test au banc (daté de janvier 2012) montre une puissance de 672,1 ch à 8000 tr/min avec un couple maximal de 509, 8 lb/ft (70, 4 mkg) à 6000 tr/min.

The example offered here – chassis number '962-006BM' – was built by TC Prototypes and campaigned by Brun Motorsport throughout the 1989 season. '006' was sponsored by the Jägermeister drinks company for three of the seven races contested, five of which counted for the World Sports Prototype Championship. The car's first outing at Dijon in May resulted in a 'DNF' for drivers Oscar Larrauri and Stanley Dickens, which was followed up by a 2nd place at the ADAC round at Diepholz on 6th August with Franz Konrad driving. Finished in Jägermeister livery for the first time, '006' was driven at the Nürburgring on 20th August by Larrauri/Konrad, finishing 6th. On 3rd September, finished in Repsol livery, '006' was driven at Donington Park by Uwe Schäfer and Stanley Dickens but did not finish. Back in Jägermeister colours for the Spa-Francorchamps round of the World Championship on 17th September, the car was shared by Larrauri and Roland Ratzenberger, coming home of 4th place. Driven by Larrauri at the ADAC Supersprint event at the Nürburgring a week later, the Jägermeister liveried '006' qualified on pole and set fastest lap before retiring from 2nd place only six laps from the finish. The car was classified 12th. Shipped to Mexico for the World Championship's final round in October, '006' was damaged in practice and did not start.

In 1990, still in a damaged state, '006' was bought by the well-known German Ferrari specialist and tuner, Willy König and had still not been rebuilt when it was sold in 1998 to Tony O'Neill (copy receipt on file). The car was then despatched to specialists Group C Ltd of High Wycombe, Buckinghamshire for total restoration, which was completed by the end of 2000. Group C Ltd's correspondence on file describes the restoration in detail and states that the original chassis' damaged near-side front corner was repaired by John Thompson using the original tooling. A copy of TC Prototypes' confirmation of originality is on file. The Brun sprint bodywork is correct for this chassis and features a factory tail. It is finished in Jägermeister's orange livery and carries number '16', just as the car did at Spa in 1989. Since then, the motor - a 3.2-litre water-cooled unit - has been rebuilt (in 2011) and the following year was converted to Motec engine management by xTec Engineering. The estimated life is 3,000 kilometres, so with 576 covered since the rebuild this unit should not need overhauling for another 2,424 kilometres. A dynamometer printout (dated January 2012) records a maximum output of 672.1bhp at 8,000rpm with peak torque of 509.8lb/ft at 6,000 revs.

4 Spa May 2010

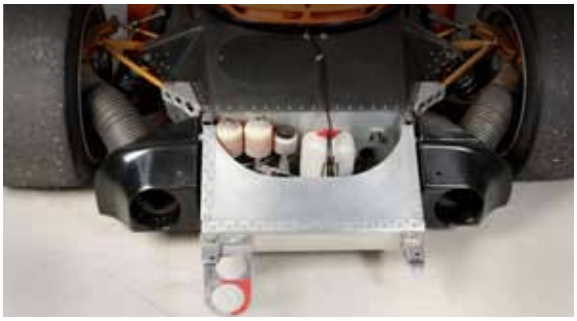
5 Spa, September 2012

Depuis son achat par le propriétaire actuel au collectionneur de Porsche et Jaguar Henry Pearman, '006' a participé au RMU Classic, aux Dix mille tours, au Challenge CanAm intersérie et aux Masters Historic Racing Series avec comme meilleure performance une deuxième place à Monjuich, en avril 2012. Dans le dossier, de nombreuses factures de Peter Chambers Automotive Ltd de Tewkesbury, dans le Gloucestershire, pour un total de 76,000 £, témoignent de l'entretien méticuleux sans restriction de budget auquel s'est astreint le propriétaire, accompagnées de plusieurs autres notes de pièces et de services émanant de différents fournisseurs. Des batteries cellulaires ATL neuves ont été installées en février 2009 (avec une extension consentie par ATL en décembre 2013) et la boîte de vitesses a été refaite par PDS Racing en octobre 2009. Le certificat du système anti-incendie a également été reconduit et les ceintures de sécurité sont neuves. Trois jeux de jantes BBS et divers trains de pneus pluie/slick sont compris dans la vente. La documentation fournie comprend les éléments mentionnés plus haut et différentes coupures de presse d'époque, des imprimés de résultats en course, le certificat de batterie cellulaires ATL, le certificat de détection de fissure et un passeport technique historique MSA.

Allan McNish, triple vainqueur du Mans, a essayé '006' sur circuit pour le magazine Autosport en 2010 (copie de l'édition 60e anniversaire du 26 août au dossier). Bien qu'il ait noté une grosse différence dans les performances de la Porsche 962 Brun par rapport aux Sport Prototype de la nouvelle génération, McNish écrit que 'on se sent d'amblée en confiance dans cette voiture. Après quelques tours je commence à la pousser. Avec des tonnes d'adhérence et de motricité elle est vraiment facile à conduire.'
€750,000 - 950,000

Since its acquisition by the current vendor from Porsche and Jaguar collector, Henry Pearman, '006' has participated in the RMU Classic, Dix Mille Tours, Can-Am Interserie Challenge and Masters Historic Racing series with a best finish of 2nd at Montjuïc in April 2012. Totalling over £76,000, there are numerous invoices on file from Peter Chambers Automotive Ltd of Tewkesbury, Gloucestershire testifying to the owner's fastidious, no-expense-spared approach to care and maintenance, together with others for various parts and services supplied. New ATL fuel cells were installed in February 2009 (with extension certification performed by ATL in December 2013) and the gearbox overhauled by PDS Racing in 2009/10. The fire extinguishing system likewise has recently been re-certified, while the seat belts are new. Three sets of BBS wheels and various slick/wet tyres are included in the sale. Accompanying documentation consists of that mentioned above plus various in-period press cuttings; printouts of race results; ATL fuel cell certificate; crack testing certificate; and MSA Historic Technical Passport.

Three-time Le Mans winner Allan McNish track-tested '006' for *Autosport* magazine in 2010 (26th August, 60th anniversary edition, copy with car). While acknowledging that there was a big difference in performance between the Brun Porsche 962 and the current generation of sports prototypes, McNish nevertheless observed: 'This car gives a lot of confidence straight away. In a few laps I'm ready to start pushing. With loads of mechanical grip and excellent traction, it really is so easy to drive.'



16

397
FIAT 1100 T3 dépanneuse 1963
Châssis n° 050946

À l'aube des années 1950, FIAT se mit à renouveler ses modèles remontant à l'avant-guerre, en commençant en 1950 par la 1400, sa première voiture à structure monocoque. Elle fut suivie en 1952 par la 1900 et en 1953 par la Nuova 1100 qui remplaçait la Ballila type 508. Connue sous le nom de 1100/103, d'après son numéro de code projet, la nouvelle venue était équipée d'un moteur à soupapes en tête entièrement nouveau et était proposé à ses débuts en deux versions, la A, le modèle de base, et la B, mieux équipée et plus chère. Le cabriolet deux places, le break, le moteur diesel et la version commerciale suivirent au fil de l'évolution du modèle. La 1100/103 fut construite jusqu'en 1969 quand elle fut remplacée par la Tipo 128.

La FIAT 1100 dépanneuse vendue ici est équipée du moteur 1 221 cm3 qui fut proposé sur la deuxième version à partir de 1959. Récemment repeint, le véhicule est décrit comme étant en bon état général et en bon état de marche. Il est vendu avec son Libretto italien qui précise que le premier propriétaire était le concessionnaire Fiat de Pérouge.
€12,500 - 17,500

As the 1950s dawned, FIAT began replacing its range of essentially pre-war designs, commencing in 1950 with the '1400', its first car to feature integral construction of the chassis/body. This was followed in 1952 by the '1900' and then in 1953 by the nuovo '1100', superseding the Type 508 Balilla. Known as the '1100/103', after its project number, the newcomer also featured an entirely new overhead-valve engine and was available initially in two versions: the basic type 'A' and the better equipped and more expensive type 'B'. Two-seater convertible, estate, diesel-engined and commercial versions followed as the design evolved. The 1100/103 was built until 1969 when it was replaced by the Tipo 128.

The FIAT 1100 tow-truck offered here has the 1,221cc engine that first became available on the T2 version in 1959. Recently repainted, the vehicle is described as in generally good condition and proper working order. It comes with original Italian libretto stating that the first owner was the local FIAT dealer in Perugia.

398
Delage D8/15 berline sans montant 1934
Châssis n° 39312
Moteur n° 106

Fondée en 1905 par Louis Delâge, la société commença par produire une voiturette à moteur monocylindre De Dion et commercialisait quelques années plus tard, des voitures ambitieuses. La publicité par la compétition fit d'emblée partie des habitudes de la maison, une Delage monocylindre gagnant la Coupe des voiturettes dès 1908 et Louis Delâge lui-même remportant la Coupe de l'Auto sur une 3 litres à moteur 4 cylindres. Les DI quatre cylindres et les DM six cylindres constituaient l'épine dorsale du catalogue dans les années 1920 et, au Salon de Paris 1929, Delage dévoilait la D8, une magnifique 4 litres à moteur huit cylindres en ligne, destinée à attirer l'attention des meilleurs carrossiers européens.

En 1933, la D8 était rejointe par une huit cylindres en ligne plus petite, de 2, 7 litres de cylindrée, la D8/15, dont un superbe exemplaire est offert ici à la vente. Carrossée en élégante berline sans montant, elle est une représentante de ce qui est communément reconnue comme l'une des plus belles voiture de son temps et n'a connu qu'un propriétaire en France de 1985 à 2006. Elle est vendue avec une lettre du club français Les Amis de Delage, signée de Patrick Delâge, confirmant qu'il s'agit d'un exemplaire à numéros concordants. Ayant été l'objet d'une restauration ancienne qui se présente toujours avantageusement, la Delage est décrite comme étant en bon état général et a participé au concours d'élégance de Montecatini Terme en Toscane, en Italie, en 2013. La voiture est vendue avec sa carte grise française annulée.
€75,000 - 90,000

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. 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. Four-cylinder DI and six-cylinder DM cars formed the mainstay of touring car production in the 1920s, and then at the 1929 Paris Salon Delage launched the D8 model, a magnificent 4.0-litre straight eight destined to attract the creative attentions of Europe's finest coachbuilders.

In 1933 the D8 was joined by a smaller straight eight of 2.7 litres, the D8/15, a fine example of which is offered here. Featuring elegant pillar-less saloon coachwork, this representative of what is widely acknowledged to be the finest French car of its day had one owner in France from 1985 to 2006 and comes with a letter from the 'Amis de Delage' club in France, signed by Patrick Delâge, confirming that it is a matching numbers example. An older restoration, which still presents very well, the Delage is described as in generally good condition and in 2013 participated in the Concours d'Élégance at Montecatini Terme in Tuscany, Italy. The car is offered with cancelled French Carte Grise.

399 Ω
Ex-1955 Sebring 12H
Austin-Healey 100S 1955
Châssis n° AHS3502
Carrosserie n° 36
Moteur n° 1B222702
Boîte de vitesses n° 17437/2

'Le premier motif de notre engagement en compétition était de générer de la publicité pour augmenter les ventes du modèle de série, la 100… Nous étions pressés par nos concessionnaires, notamment aux États-Unis, pour construire des voitures spécialement modifiées pour correspondre aux besoins de leurs clients' - Geoffrey Healey, *'The Healey Story'*.

C'est ainsi que vit le jour, une des plus rares et des plus recherchées de toutes les Austin-Healey, la 100S. Le projet qui allait aboutir à la 100S prit forme en 1953 quand l'usine décida de préparer une 100 pour courir. L'une des modifications les plus importantes fut l'adoption de freins à disque Dunlop, suivie en 1954 par l'adaptation d'une tête de culasse en aluminium à admission Weslake. À la place de la boîte trois vitesses plus overdrive du modèle de série, la 100S recevait la nouvelle boîte quatre série C. Jensen qui fournissait les carrosseries des Healey fabriqua celle de la S en aluminium, le traitement de l'avant légèrement différent avec son entrée d'air ovale ayant été décidé en cours de construction.

'The prime motive of all our competition motoring was to generate publicity that would increase sales of the production model, the "100"… We were under pressure from distributors, particularly in America, to build specially prepared cars to meet demands from customers.' – Geoffrey Healey, *'The Healey Story'*.

Thus was born the fabled '100S', one of the rarest and most highly sought after of all Austin-Healey sports cars. The project that would culminate in the '100S' model began in 1953 when the factory began preparing the Austin-Healey 100 for competition. Dunlop disc brakes were one of the first important upgrades, followed in 1954 by the adoption of a Weslake-designed, 'single-port', aluminium cylinder head. Instead of the three-speed overdrive gearbox of the standard production model, the '100S' was fitted with the new C-series four-speed unit. Healey's body suppliers, Jensen, built the '100S' bodies in aluminium, the slightly different frontal treatment with its smaller oval radiator intake having been arrived at during development.

Elle n'avait pas de capote, un minuscule pare-brise en Perspex, et autre caractéristique spécifiques au modèle, des sièges à dossier à fente verticale. Le coffre était occupé par un réservoir de 90 litres. Avec les 132 ch affichés par son 4 cylindres de 2,6 litres, la 100S atteignait un bon 210 km/h.

Lorsque le prototype conduit par Lance Macklin et George Huntoon termina à la 3e place à Sebring, en mars 1954, il parut logique que la version compétition prenne le nom de 100S. Le nouveau modèle fut dévoilé au Salon de Londres en octobre 1954, les premières livraisons étant effectuées en février 1955. Les publicités d'Austin-Healey de l'époque font largement état des records de vitesse réalisés à Bonneville, dans l'Utah, où un prototype avait roulé pendant 24 heures à la moyenne de 212, 755 km/h. En dehors des prototypes et des 'voitures d'essai spéciales' aux caractéristiques de la 100S, il ne fut construit que 50 modèles de série, tous réalisés en 1955 et tous à conduite à droite, dont environ la moitié furent envoyés aux États-Unis.

La voiture n° AHS3502 est la deuxième des 50 modèles de compétition 100S construit par la Donald Healey Motor Company. La voiture fut livrée le 10 février 1955 au concessionnaire Austin de New York et vendue à Robert H. Fergus de Colombus, dans l'Ohio, un pilote de compétition bien connu. 'AHS3502' fut engagée aux 12 Heures de Sebring en mars 1955 conduite par Fergus, Harley B. Watts et Sandy McPherson, sous le numéro 41.

There was no weather equipment, merely a low Perspex windscreen, while another of the model's distinctive features was its seats with their vertically slotted backs. A 20-gallon fuel tank filled the boot. With a claimed 132bhp on tap from the 2,660cc four-cylinder engine, the '100S' was good for a top speed of around 210km/h (130mph).

When a prototype driven by Lance Macklin and George Huntoon finished an excellent 3rd overall at the Sebring 12-Hour Race in March 1954, it seemed only logical that the competition version should be called the '100S'. The new car was premiered at the London Motor Show in October 1954 with deliveries commencing in February '55. Austin-Healey's contemporary advertising made much of the recent successful speed record attempt at Bonneville, Utah where a prototype had run for 24 hours, averaging 132.2mph. Excluding prototypes and 'Special Test Cars' to '100S' specification, only 50 production versions were made, all being completed during 1955 and all with right-hand drive, approximately 50 percent of which were despatched new to the USA.

Chassis number 'AHS3502' is the second of these 50 '100S' competition models built by the Donald Healey Motor Company. The car was dispatched on 10th February 1955 to the Austin distributor in New York, USA and sold to Robert H Fergus from Columbus, Ohio, a well know sports car competitor. 'AHS3502' was entered in the Sebring 12-Hour Race in March 1955 to be driven by Fergus, Harley B Watts and Sandy McPherson, carrying competitor number '41'.

TG·50005

TG·50005

Malheureusement, la voiture heurta un mur en cours de route et ne put pas prendre le départ. Le numéro 41 fut mis sur une des voitures de réserve, une autre Austin-Healey 100 conduite par Bill Milliken et Les Smalley, qui ne finirent pas. 'AHS3502' participa à plusieurs autres courses aux États-Unis et à Nassau aux Bahamas au cours de la saison 1955 (programme de la course de Laurenceville dans le dossier).

En 1958, la Healey fut vendue à Ralph Stevens dans le Maine, qui l'entretint avec sérieux et la fit repeindre en rouge en 1962 alors qu'elle affichait un kilométrage de 23,000 miles. En 1968, 'AHS3502' fut achetée par Stan Hallinan de Concorde, dans le New Hampshire, qui la conserva jusqu'en 2007, période au cours de laquelle elle fut peu utilisée.

En 2007, après avoir passé près de 39 ans à l'abri dans un entrepôt, Stan Hallinan la vendit à Craig Hillinger, propriétaire de Healey Werks à Lawton, dans l'Iowa. Hillinger la revendit aussitôt à Stanley Bauer de Los Angeles, son kilométrage à l'époque (juillet 2007) étant de 28,467 miles. Sous la responsabilité de Stanley Bauer, le renommé spécialiste et restaurateur de Healey Steve Pike et un assistant de Marsh Classic Restaurations (en Australie) ont mené à bien une rénovation attentive, en préservant le maximum de pièces originales, la repeignant dans ses couleurs d'usine Old English White et Lobelia Blue et la remettant dans sa configuration 'route'. Terminée en seulement 42 jours, dans l'atelier de John Wilson, la Healey a été conduite par Steve et Stanley à son dernier domicile à Beverly Hills, en Californie.

However, the car hit a wall on the way to the event and did not make the start. Number '41' was then taken over by one of the reserves, another Austin-Healey 100 driven by Bill Milliken and Les Smalley, which failed to finish. 'AHS3502' subsequently competed in various races in the USA and at Nassau in the Bahamas during the 1955 season (see Lawrenceville race programme on file).

In 1958 the Healey was sold to Ralph Stevens of Maine, who undertook documented maintenance and repainted the car red in 1962, the recorded mileage at that time being 23,000. In 1968, 'AHS3502' was acquired by Stan Hallinan of Concorde, New Hampshire, who kept the car until 2007, during which period it was scarcely used.

In 2007, after being locked away for approximately 39 years in a shed, the car was purchased from Stan Hallinan by Craig Hillinger, owner of The Healey Werks in Lawton, Iowa. Hillinger promptly sold it on to Stanley Bauer of Los Angeles, the recorded mileage at this time (July 2007) being 28,467. On Stanley Bauer's behalf, leading Healey authority and restorer Steve Pike and one assistant from Marsh Classic Restorations (Australia) carried out a sympathetic refurbishment keeping all the original parts, repainted the car in factory Old English White and Lobelia Blue and re-commissioned it for road use. Completed in only 42 days at John Wilson's workshop, the Healey was then driven by Steve and Stanley to the latter's home in Beverly Hills, California.

Peu après sa restauration, 'AHS3502' fit la couverture du numéro de décembre 2007 du magazine 'Healey Northwest' (numéro dans le dossier). En mars 2008, Stanley Bauer participa à la course historique de Philip Island à Melbourne, en Australie, au volant de 'AHS3502' et en mai 2009 au Mille Miglia en Italie. Elle a participé à différentes manifestations aux États-Unis entre 2007 et 2010.

En novembre 2010, 'AHS3502' a été vendue à son propriétaire actuel, en Suisse, où elle est arrivée le 31 janvier 2011 (avec un kilométrage de 31,875 miles). Depuis, elle a participé à différentes manifestations touristiques en Europe, fait les Mille Miglia à nouveau et été engagée à la course de côte historique de Walzenhausen, en Suisse (les deux fois en 2013).

Cette voiture à la documentation claire et complète, l'une des plus authentiques 100S survivantes, a toujours son moteur et sa boîte d'origine, son pont arrière de 2, 9 à 1 et ses panneaux de carrosserie en aluminium. Tout aussi authentiques, les sièges en cuir, les instruments et les garnitures, le volant et le bouchon d'essence à ouverture rapide de cette voiture de 56 ans à la délicieuse patine.

Shortly after completion, 'AHS3502' featured as the cover car for 'Healey Northwest' magazine's December 2007 edition (copy on file). In March 2008, Stanley Bauer raced 'AHS3502' at the Phillip Island Historic Races in Melbourne, Australia and in May 2009 competed with it in the Mille Miglia in Italy. The car was shown at various events in the USA between 2007 and 2010.

In November 2010, 'AHS3502' was sold to the current owner in Switzerland, arriving there on 31st January 2011 (recorded mileage: 31,875). Since then the Healey has participated in various touring events in Europe, competed in the Mille Miglia again and also at the Walzenhausen Historic Hill Climb in Switzerland (both in 2013).

One of the most original '100S' models surviving, this fully documented car retains its original engine, gearbox, 2.9:1 rear axle and aluminium body panels. Likewise original, the leather seats, instruments, cockpit surrounds, steering wheel and quick-release filler cap of this 56-year-old car are delightfully patinated.

Le substantiel dossier historique (une inspection détaillée est recommandée) contient une brochure Austin-Healey 100S d'époque, plusieurs fiches techniques, des dessins techniques et une liste de pièces détachées, une fiche de banc (125, 9 ch à 4 500 tr/min), un ancien titre de propriété californien, des documents d'expédition, des lettres, une identité FIVA, une carte grise suisse. Une grande quantité de photos (sur DVD) de 'AHS3502' avant et pendant sa restauration et au cours des diverses manifestations mentionnées plus haut. De nombreuses pièces détachées sont vendues avec la voiture, un vilebrequin, un volant moteur, un arbre à cames, des bielles, des pistons, des soupapes et des ressorts, une chaîne de distribution, un ventilateur et un collecteur d'échappement.

Geoffrey Healey affirmait qu'à son avis, la 100S tenait mieux la route qu'aucune autre Austin-Healey, en raison de son poids (900 kg), de son meilleur équilibre, de ses suspensions et de ses freins plus raffinés, dû à une mise au point très poussée. Bien que son régime reste limité, le moteur offre un large éventail de puissance et la 100S reste une des plus gratifiantes à conduire de toutes les Healey de compétition. Elle est bien sûr éligible pour toutes les grandes manifestations historiques de prestige incluant Le Mans, les Mille Miglia, le Tour Auto, etc…
€580,000 - 760,000

The accompanying substantial history file (close inspection recommended) contains an original Austin-Healey 100S brochure; various specification sheets, technical drawings and a parts list; dynamometer printout (125.9 horsepower at 4,500rpm); old State of California Certificate of Title; shipping documents; assorted correspondence; FIVA Identity Card; and Swiss *Carte Grise*. In addition, there is vast quantity of photographs (on DVD) of 'AHS3502' prior to restoration, undergoing restoration, and participating in the aforementioned touring and competitive events. A substantial quantity of spare parts comes with the car to include a crankshaft, flywheel, camshaft, con-rods, pistons, valves and springs, timing chain, cooling fan and an exhaust manifold.

Geoffrey Healey has stated that in his opinion the '100S' handled better than any of the other big Austin-Healeys, thanks to its reduced weight (900kg), better balance and more refined suspension and brakes resulting from painstaking development. Although of limited rev range, the engine offered a broad spread of power and the '100S' remains one of the most rewarding to drive of all the competition-orientated Healeys. It is, of course, eligible for all the most prestigious historic motor sports events including Le Mans, the Mille Miglia, Tour Auto, etc.

400
Triumph TR3A roadster 1958
Châssis n° TS/28124-LO
Moteur n° TS/28445-E

Cet exemplaire à numéros concordants, une TR3A, est vendu avec un certificat BMIHT montrant qu'il a été construit avec conduite à gauche pour le marché nord américain et portait à l'origine une livrée noire avec intérieur en cuir rouge. Il a été livré avec l'option appréciée du chauffage et la transmission manuelle avec overdrive très recherchée qu'il a toutes deux conservées. La voiture a été importée des États-Unis vers la Belgique en 2010 et n'a connu qu'un propriétaire depuis. Son titre de propriété californien et la facture d'expédition de Long Beach aux Etats-Unis vers Anvers sont fournis.

Récemment restaurée extérieurement, la voiture a également bénéficié d'une réfection du moteur (entreprise en 2011) incluant le remplacement du vilebrequin, des segments, des coussinets, de l'embrayage, etc, tandis que la culasse était révisée avec de nouveaux guides et ressorts de soupapes. La voiture a été repeinte en jaune clair et les caoutchoucs ont également été changés. Les sièges en vinyl noir sont comme neufs – tout comme la capote en vinyl assortie – tandis que le couvre-tonneau et les fenêtres souples ont été changés. Conduite régulièrement depuis sa restauration, la voiture est présentée comme est en bon état avec pratiquement aucune trace d'usure. Les chromes sont en très bon état et le compartiment moteur est très propre. Immatriculée en 2011 par son dernier propriétaire, cette TR3A rénovée récemment est accompagnée de ses papiers d'immatriculation belges, ses diverses factures d'entretien, son manuel original, sa brochure d'usine et quelques magazines d'époque où figure le modèle.
€30,000 - 35,000

A matching-numbers example, this TR3A comes with BMIHT certificate showing that it was built in left-hand drive configuration for the North American market and finished originally in black with red leather interior. It was delivered equipped with the desirable options of a heater and the sought after manual/overdrive transmission, both of which it retains. The car was imported from the USA to Belgium in 2010 and has had only one owner since then. Its California Certificate of Title and the shipping invoice from Long Beach, USA to Antwerp are available.

Cosmetically restored recently, the car also benefits from an engine rebuild (undertaken in 2011) which included a new crankshaft, piston rings, bearings, clutch, etc, while the cylinder head was overhauled with new valve springs and valve guides. The car has been completely repainted in light yellow and the rubbers have been renewed also. The black vinyl seats are said to be in 'as new' condition - likewise the matching vinyl soft-top - while the tonneau cover and side screens are new. Driven only infrequently since the restoration's completion, the car is said to be in great condition with hardly any trace of use. Chrome is in very good condition and the engine bay very clean. Registered in 2011 by the last owner, this recently refurbished Triumph TR3A comes with Belgian registration papers, sundry maintenance invoices, original manual, factory brochure and some period magazines featuring the model.

401
Même propriétaire depuis 1982
Amilcar CGS 1927
Châssis n° 1777

Le CGS fut de loin le modèle le plus réussi de la marque Amilcar dont il établit la renommée mondiale. La production qui débuta en 1924 se poursuivit jusqu'en 1929 et s'accompagna de constantes améliorations à partir d'un type de base déjà reconnu comme performant et fiable. Habillé le plus souvent de la classique carrosserie biplace sport (en aluminium avec supplément), le CGS encouragea de nombreux jeunes sportifs à participer à des compétitions locales où ils collectionnèrent les succès. En 1926, Amilcar introduisit le CGS Surbaissé doté d'un châssis plus bas et d'un moteur plus puissant atteignant près de 40 ch pour une cylindrée de 1097 cm3. Ce type fut si réussi que le CGS fut fabriqué sous licence en Italie, en Allemagne et en Autriche et même commercialisé aux Etats-Unis par rien moins que Maybach Motors à New York City.

Cet Amilcar CGS fut acheté par le dernier propriétaire en avril 1982 (facture disponible) et totalement restauré vers 2000. Garé dans les meilleures conditions et régulièrement entretenu, il a été relativement peu utilisé et se trouve en très bon état de fonctionnement. La voiture peinte en bleu avec intérieur en cuir fauve est accompagnée de son ancienne carte grise française (1982), de sa carte grise de collection annulée et de son dernier contrôle technique. Équipé d'ailes moto, d'une roue de secours latérale et des raidisseurs croisés à l'avant typiques de l'Amilcar, il s'agit d'un superbe exemplaire d'un modèle emblématique d'une prestigieuse marque sportive française.
€50,000 - 70,000

The CGS was by far the most successful Amilcar model, effectively establishing its reputation worldwide. Production began in 1924 and continued through 1929 with continuous improvement to a design of proven performance and reliability. Mostly fitted with two-seat bodywork (in aluminium at extra cost), the CGS encouraged owners to enter local competitions, in which it proved highly successful. In 1926 Amilcar introduced the CGS Surbaissé (under-slung) with a lower chassis and even more powerful engine, now making 40bhp from a displacement of 1,097cc. So popular was the Amilcar CGS that it was built under license in Italy, Germany and Austria, and sold in the USA by no less than Maybach Motors in New York City.

This Amilcar CGS was purchased by the last owner in April 1982 (bill of sale available) and completely restored circa 2000. Kept garaged in secure, dry accommodation and regularly serviced, it has been driven only occasionally and is still in a very good running condition. The car is finished in blue with tan leather interior and comes with its old French Carte Grise (1982), cancelled French Carte Grise de Collection and the last technical inspection. Fitted with cycle fenders, side-mounted spare tire and Amilcar's signature X-braced headlights, this is a well presented and beautiful example of a famous and successful marque.

402
Porsche 356 'pré-A' coupé 1953
Carrosserie Reutter
Châssis n° 51020
Moteur n° 546/P-31812

Bien que Ferdinand Porsche ait fondé son bureau d'étude automobile au début des années 1930, son nom n'apparut pas sur une voiture avant 1949. Quand ce fut le cas, il ornait l'une des plus grandes sportive de tous les temps, la Porsche 356. La production débuta avec une petite série de voitures à carrosserie en aluminium construite à Gmünd et se poursuivit en plus grande quantité avec un coupé 356 à carrosserie acier fabriquée dans son ancien siège de Stuttgart, d'abord dans des locaux partagés avec le carrossier Reutter, puis, à partir de 1955, dans son usine originale de Zuffenhausen. Conçue par Ferry Porsche, la 356 était basée sur la Volkswagen imaginée par son père. Comme l'immortelle 'Coccinelle', la 356 utilisait un châssis plate-forme avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante à barres de torsion. En 1951, une voiture d'usine termina première de la classe 1100 cm3 aux 24 Heures du Mans, initiant une longue et glorieuse liaison avec la Sarthe. Des améliorations successives permirent d'augmenter la capacité du moteur de la 356, le pare-brise d'origine en deux parties fut remplacé par un élément d'une seule pièce et une boîte synchronisée fut adoptée. La 356 A arriva 1955, se distinguant par son pare-brise bombé et ses roues descendues de 16 à 15 pouces.

Ce rare coupé 356 a le pare-brise en V d'une pièce – typique des derniers modèles pré A – et le plus gros moteur de 1, 5 litre. Cet exemplaire à numéros concordants a été restauré par des spécialistes de la marque en Italie vers 2004, époque depuis laquelle il a parcouru 10,000 km. La Porsche rouge Pascha avec intérieur en cuir gris a fait partie d'une collection italienne privée depuis 2010 et est décrite comme étant en bon état général. La documentation est constituée d'un Libretto et d'un Certificato di Proprieta, dun certficat de Porsche Italie qui confirme les numéros de châssis et de moteur ainsi que de papiers d'homologation ASI Oro et CSAI/ACI. Cette magnifique voiture, éligible aux Mille Miglia, serait tout à fait à sa place dans des manifestations Porsche ou des rassemblements de sportives où l'on trouve rarement des modèles aussi anciens.
€130,000 - 170,000

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars: the Porsche 356. Having commenced manufacture with a short run of aluminium-bodied cars built at Gmünd, Porsche began volume production of the steel-bodied 356 coupe at its old base in Stuttgart, at first in premises shared with coachbuilders Reutter and then (from 1955) in its original factory at Zuffenhausen. The work of Ferry Porsche, the 356 was based on the Volkswagen designed by his father. Like the immortal 'Beetle', the 356 employed a platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe. Constant development saw the 356's engine enlarged; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the 356A, the newcomer being readily distinguished by its rounded windscreen and 15" - down from 16" - wheels.

This rare 356 coupé has the one-piece 'vee' windscreen - typical of late pre-'A' models - and the superior 1.5-litre engine. A matching numbers example, the car was restored by marque experts in Italy circa 2004, since when it has covered approximately 10,000 kilometres. Finished in Pascha Red with grey leather interior, the Porsche has formed part of an Italian private collection since 2010 and is described as in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of Italian Libretto and Certificato di Proprieta; Porsche Certificate issued by Porsche Italia confirming chassis and engine numbers; ASI Oro and CSAI/ACI homologation papers. Mille Miglia eligible, this beautiful car would be a welcome addition to Porsche-specific and other sports car events where early examples such as this are seldom seen.

403
Mercedes-Benz 220 cabriolet A 1952
Châssis n° 187012.03431/52
Moteur n° 5512599

Présentée en avril 1951, la 220 était une six cylindres, cousine de la 170 S, arborant un style plus moderne avec des phares intégrés dans les ailes. La 220 avait plusieurs lieues d'avance sur la concurrence en termes de confort, de tenue de route et de qualité de construction avec un prix en conséquence, bien plus élevé que celui d'une Cadillac 62 contemporaine en version cabriolet. Dans la plus pure tradition Mercedes-Benz, les deux cabriolets – modèles A et B – étaient exceptionnellement équipés. La production s'éleva à seulement 2360 unités en cinq années et aujourd'hui ces classiques sont à la fois rares et très recherchées.

Complètement restaurée au plus haut niveau en 1992, après quoi elle ne fut utilisée que sporadiquement et exposée au concours d'élégance de Meadow Brook Hall, cette rare Mercedes-Benz 220 cabriolet est toujours en très bon état, ayant bénéficié de quelques travaux supplémentaires menés par le spécialiste de la marque Paul Russell and Company depuis son acquisition par le précédent propriétaire, Christopher Owen, en 2007 (factures au dossier). Ces travaux pour une somme de 11,000 $ (environ 8,000 €) comprennent la réfection complète du système de freinage (patin regarnis, tambours rectifiés, nouvelles garnitures), entretien complet (tous liquides changés, allumage refait, carburateurs réglés, soupapes rodées), alimentation d'essence révisée, châssis lubrifié et trains roulants revus.

Introduced in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin of the 170S but featured more modern styling with headlamps integrated into the wings. The 220 was leagues ahead of the opposition in terms of comfort, handling and quality of construction and was correspondingly expensive, in soft-top form costing considerably more than the contemporary Series 62 Cadillac! In the best Mercedes-Benz tradition, the two convertible models – Cabriolet A and B - were exceptionally well equipped; production amounted to only 2,360 in five years and today these classics are both rare and highly sought after.

Completely restored to a high standard in 1992, following which it was used sparingly and displayed at the Meadow Brook Hall Concours d'Élégance, this rare Mercedes-Benz 220 Cabriolet remains in very good condition, benefiting from further work carried out by respected marque specialists Paul Russell and Company since its acquisition by the previous owner, Christopher Owen, in 2007 (invoices on file). Costing almost $11,000 (approximately €8,000), this work included a complete brake system rebuild (relined shoes, machined drums, new brake lines); full service (all fluids changed, ignition system overhauled, carburettor tuned, valves adjusted); fuel system serviced; chassis lubricated; and running gear detailed. Additionally, the car received five new Vredestein tyres and a new convertible hood in beige canvas.

De plus, la voiture a été chaussée de cinq pneus neufs Vredestein et a reçu une nouvelle capote de toile beige. Elle est en très bon état extérieurement, la qualité de la précédente restauration se maintenant bien dans le temps. La carrosserie est parfaitement lisse et les ajustages parfaits, de même que les chromes, tandis que l'intérieur regarni affiche une légère patine. Le tableau de bord et l'entourage de pare-brise sont tous deux en bon état, tout comme le reste des boiseries intérieures qui présente seulement quelques fissures sur le haut des portes. On trouve une radio Becker conforme à l'origine et le volant d'origine est en bon état.

Côté mécanique, le moteur conforme à l'époque a été refait avec la transmission. Le compartiment moteur est propre et semble d'origine de même que les liaisons châssis. Un ensemble de bagages en trois éléments se trouve dans le coffre avec la roue de secours et le cric. La voiture est équipée de phares Bosh de type européen et d'antibrouillards Bosch.

Dans les mains de son actuel propriétaire depuis 2011, cette belle Mercedes-Benz 220 est vendue avec un dossier historique contenant le manuel d'instruction, le catalogue de vente, un titre de propriété de l'état de Floride, un magazine d'époque où elle figure, le rapport a expectix (avril 2012), une copie de l'Ablieferungsschein et ses papiers immatriculation belges belge en cours de validité.

€100,000 - 140,000

It remains in very nice shape cosmetically, the high quality older restoration holding up well. The body is very straight and the gaps are good, as is the brightwork, while the re-upholstered interior is only lightly patinated. The dashboard and windscreen surround are both in fine shape, likewise the rest of the interior woodwork, which has only a few surface cracks to the door caps. There is a period-correct Becker radio present and the original steering wheel is in good condition.

On the mechanical side, the period-correct engine has been overhauled together with all the running gear. The engine compartment is tidy and original in appearance, as are the chassis underpinnings. A complete and original three-piece luggage set is in the boot together with the spare wheel and jack. The car has European-type Bosch headlamps as well as Bosch fog lights.

In the current owner's possession since 2011, this beautiful Mercedes-Benz 220 is offered with history file containing instruction manual, sales brochure, State of Florida Certificate of Title, period magazine feature, taxation report (April 2012), copy of the Ablieferungsschein and valid Belgian registration papers.

404
Cord L-29 Sedan Phaëton 1930
Châssis n° L29 00185

Errett Lobban Cord dévoila la L-29 en 1929 comme modèle destiné à occuper le créneau de prix entre les Auburn et les Duesenberg de son groupe automobile. Entrainée par un moteur 8 cylindres en ligne à 'culasse plate' Lycoming – une autre société du groupe Cord – la L-29 était équipé d'une transmission aux roues avant, alors très en vogue à Indianapolis. Passionné de compétition, Cord avait été impressionné par les performances des Junior 8 Special de Harry Miller à traction avant et en avait acquis les droits pour une voiture de route en 1926. Cornelius Van Ranst avait été engagé pour en assurer le développement et, en novembre 1927, le premier prototype était prêt pour les essais et son évaluation par Fred Duesenberg, le directeur technique de Cord. Le styliste Al Leamy avait imaginé l'élégante carrosserie posée sur le châssis à croisillons de Van Ranst, une première mondiale.

La construction du nouveau modèle – baptisé L-29 – débuta à l'usine d'Auburn, dans l'Indiana, en avril 1929, suivi par deux journées de présentation à la presse en juin. L'avantage de la traction avant de la L-29 – en résumé un centre de gravité abaissé et plus d'habitabilité – sautait immédiatement aux yeux, tandis que la liberté que donnait son châssis surbaissé aux stylistes attirait sur la Cord les regards des maîtres carrossiers des deux côtés de l'Atlantique. La plupart des spécialistes s'accordent pour considérer la L-29 comme la plus élégante des voitures américaines de l'époque.

Errett Lobban Cord introduced the L-29 in 1929 as a gap-filling model priced between his Cord Corporation's Auburn and Duesenberg lines. Powered by a straight-eight 'flat head' engine built by Lycoming - another of Cord's companies - the L-29 featured front-wheel drive, then much in vogue at Indianapolis. An avid race fan, Cord had been impressed by the performance of the Harry Miller-designed front-wheel-drive Junior 8 Special and in 1926 purchased the passenger-car rights to Miller's FWD designs. Cornelius Van Ranst was hired to assist with development and by November 1927 the first prototype was ready for testing and assessment by Fred Duesenberg, Cord's Chief Engineer. Staff designer Al Leamy contributed the stylish coachwork, which was underpinned by Van Ranst's X-braced chassis frame, the world's first.

Production of the new car - now dubbed 'L-29' - commenced at the Auburn, Indiana plant in April 1929 with a two-day press launch in June. The advantages conferred by the L-29's front-wheel-drive layout - chiefly, a low centre of gravity and increased passenger space - were immediately apparent, while the freedom its low-slung frame gave coachbuilders meant that the Cord was soon attracting the attention of master craftsmen on both sides of the Atlantic; indeed, many connoisseurs consider the L-29 to be the most stylish American car of the period.

La L-29 était proposée en berline, coupé de ville, cabriolet et phaëton, avec des prix s'échelonnant de 3 095 $ à 3 295 $. Malheureusement pour Cord, au moment où son nouveau bébé arrivait chez les concessionnaires, le krach boursier de Wall Street d'octobre 1929 ruina une bonne partie de la clientèle visée. Malgré une politique de prix cassés, les ventes ne décollèrent pas et la carrière de la première vraie traction avant de série prit fin en 1932. En comptant les voitures livrées en châssis nus aux carrossiers, seulement 5 010 L-29 furent construites, dont on estime qu'environ 300 de tous types existent encore aujourd'hui.

Cette L-29 Sedan Phaëton faisait partie d'une importante collection privée espagnole. Immatriculée en Espagne, la voiture est décrite comme étant en bon état général et est vendue avec ses papiers de la FFVE, son certificat de vente français, des copies d'article de divers magazines et une facture d'entretien récente.
€95,000 - 125,000

The L-29 was offered initially in sedan, brougham, convertible coupé and phaeton versions, at prices ranging from $3,095 to $3,295. Unfortunately for Cord, just as his new baby was reaching dealers' showrooms the Wall Street Crash of October 1929 bankrupted a huge proportion of his intended clientele. Despite a programme of price cuts, sales never took off and the world's first practical front-wheel-drive production car was discontinued in 1932. Including cars supplied in chassis form to independent coachbuilders, only 5,010 L-29s were built, of which it is thought that around 300 of all types exist today.

This L-29 sedan phaeton previously formed part of an important Spanish private collection. Currently registered in Spain, the car is described as in generally good condition and offered with FFVE document, French acquisition certificate, copy magazine article and a recent maintenance invoice.

405
FIAT 508 Balilla Coppa d'Oro 1933
Châssis n° 020508
Moteur n° 6237

Prenant pour base la très réussie berline 508 Ballila – la première FIAT de l'entre-deux-guerres à recevoir un nom et un numéro – la version compétition 508S Ballila Sport était inspirée d'un dessin original de la carrozzeria Ghia. FIAT en acquit les droits pour en construire deux versions, la Coppa d'oro (coupe d'or) et la Milla Miglia allégée, nommée après ses succès glanés dans cette course d'endurance exigeante.

Based on the highly successful 508 Balilla saloon - the first FIAT of the inter-war years to be named as well as numbered - the 508S Balilla Sport competition version was inspired by an original design by Carrozzeria Ghia. FIAT purchased the rights, manufacturing two versions: the Coppa d'Oro (Gold Cup) and lightweight Mille Miglia, named after successes gained in these demanding long distance events.

Carrossée en élégant cabriolet deux places avec un petit aileron à l'arrière, la Ballila originale recevait une version améliorée du 4 cylindres 995 cm3 à soupapes latérales de la berline. Il entrainait les roues arrière via une boîte à trois vitesses et était installé dans un châssis à croisillons équipé de freins hydrauliques Lockheed et de roues à rayons. La deuxième série, dévoilée en 1934, améliorait cette recette à succès en adoptant une boîte à quatre rapports synchronisés et un moteur à soupapes en tête de 46 ch.

La 508 Ballila Sport fut bien accueillie par la presse automobile de l'époque et par les historiens. 'À mon avis, la Ballila Sport est l'ancêtre des petites sportives' affirmait Michael Sedgwick, tandis que Dennis May, dans Light Cars, vantait ses accélérations, sa direction et 'le vilain bruit de son échappement'. Bill Body de Motor Sport estimait que la 508 sport était 'une voiture très recherchée qui avait fait forte impression sur la scène sportive et vers laquelle de nombreux pilotes britanniques s'étaient tournés pour courir'. Essayée par Autocar en 1935, une Ballila Sport couvrit le quart de mile à 118,72 km/h. Dix sept ans plus tard, le magazine l'essaya à nouveau, tournant sur le nouveau circuit de Goodwood avec sa chicane à 110,56 km/h, un exploit qui en dit long sur la tenue de route de la Ballila. Malgré son âge, la voiture gagna encore des courses dans l'immédiat après guerre, ajoutant encore à sa formidable réputation acquise dans de nombreuses épreuves classiques d'avant-guerre, incluant les Mille Miglia, le Monte-Carlo, la Targa Florio, les 24 Heures de Spa-Francorchamps, le Tourist Trophy et Le Mans.

Ce magnifique exemplaire est équipé d'une culasse Siata, donnant 10 ch de plus que le moteur de série et a aussi été dotée de la boîte à quatre rapports ultérieure. Dans la même famille depuis 1965, la voiture a été restaurée il y a environ quarante ans et arbore une jolie patine. Il y a une vingtaine d'années, elle a figuré dans une émission télévisée italienne sur le ténor Enrico Caruso au Parc des Princes à Sorrente. Dans le dossier figure une photo où l'on voit l'actrice Isabella Rossellini dans le siège passager pendant le tournage. Utilisée pour la dernière fois il y a cinq ans, la voiture est vendue avec son Libretto italien, le Certificato di Proprieta, le certificat ASI et des copies de l'ancien Foglio Compmimentare et de l'Estratti Cronologici.
€120,000 - 160,000

Clothed in stylish open two-seater bodywork with finned tail, the original Balilla was powered by a tuned version of the saloon's 995cc four-cylinder sidevalve engine. The latter drove the rear wheels via a three-speed gearbox and was installed in a cruciform braced chassis equipped with Lockheed hydraulic brakes and wire wheels. Introduced in 1934, the second series improved on this successful formula, adopting a four-speed synchromesh gearbox and an overhead-valve engine producing 46bhp.

The 508 Balilla Sport was well received by the motoring press and historians. 'The Balilla Sport to my mind is the ancestor of the small sports car,' opined Michael Sedgwick, while Light Car's Dennis May praised its acceleration, steering and 'decidedly naughty exhaust note.' Motor Sport's Bill Boddy reckoned the 508 Sport, 'a much sought-after car that left a very profound mark on the sports scene to which many British drivers turned to for competition.' Tested by Autocar in 1935, a Balilla Sport raced through the quarter mile at 73.77mph. Seventeen years later the magazine re-tested, lapping modern Goodwood, chicane included, at 68.7mph, an extraordinary feat that speaks volumes about the Balilla Sport's cornering power. Despite its age the car was still winning races in the immediate post-war years, adding to a formidable reputation built on numerous victories in classic events in the pre-WW2 era, including the Mille Miglia, Monte Carlo Rally, Targa Florio, Spa-Francorchamps 24-Hour, Ulster TT and Le Mans.

This beautiful example is fitted with a SIATA cylinder head, giving approximately 10bhp more than the standard engine, and is also equipped with a later four-speed gearbox. In the current family ownership since 1965, the car was restored approximately 40 years ago and is nicely patinated. Some 20 years ago it featured in an Italian TV programme celebrating the tenor Enrico Caruso at the Parco dei Principi in Sorrento. On file is a photograph taken during filming showing actress Isabella Rosselini in the FIAT's passenger seat. Last used five years ago, the car is offered with Italian Libretto, Certificato di Proprieta, ASI Certificate, and copies of old Foglio Complimentare and Estratti Chronologici.

406
MG VA tourer 1938
Châssis n° VA 1937T
Moteur n° TB.BG2210

Lancée au Salon de 1936, la VA était la seconde MG entièrement nouvelle à être présentée par la marque à la suite de son rachat par Morris Motors, la première ayant été la SA. Bien qu'elle ait été construite sur la base de la Wolseley Super Six et destinée au marché des voitures de luxe, la SA avait bénéficié de tout le savoir-faire du fondateur et concepteur de MG, Cecil Kimber, pour être transformée en une voiture digne de l'écusson octogonal. Tout comme la VA, ou 1 1/2 Litre, qui partageait son quatre cylindre à soupapes en tête de 1 548 cm3 avec la Morris 12/4 et la Wolsley 12/48. Tel que monté dans la VA, ce bloc était équipé de deux carburateurs SU et développait 54 ch, mais, compte tenu de son poids de plus d'une tonne, les accélérations de la voiture étaient un peu laborieuses. Néanmoins la VA pouvait rouler confortablement à 100 km/h et affichait une vitesse maximale de 120 km/h, et même un peu plus avec le tourer quand le pare-brise était abaissé. Pour la première fois sur une berline MG, la synchronisation faisait son apparition sur les troisième et quatrième rapports. Un cabriolet carrossé par Tickford et un tourer décapotable de Charlesworth complétaient la gamme. Lorsque la production prit fin en 1939, 2 407 VA tous types confondus avaient quitté l'usine.

Cette VA fut immatriculée au Royaume-Uni avant d'être exportée vers la Norvège dans les années 1980. Restaurée entre 1995 et 2000, elle a couvert seulement 4 000 miles ou à peu près, depuis la réfection du moteur et se présente en très bon état général. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation danoise et son contrôle technique.
€25,000 - 30,000

Launched at the 1936 Motor Show, the VA was the second all-new MG model to be introduced following the company's acquisition by Morris Motors, the first being the SA. Although based on the Wolseley Super Six and aimed at the luxury car market, the SA received sufficient input from MG founder and designer Cecil Kimber to transform it into a car worthy of the famous octagon badge. Likewise the VA, or 1½-Litre, which shared its 1,548cc four-cylinder overhead valve engine with the Morris 12/4 and Wolseley 12/48. As installed in the VA, this unit featured twin SU carburettors and produced 54bhp but as the car weighed over a ton, acceleration was necessarily leisurely. Nevertheless, the VA could cruise comfortably at 60mph and had a genuine top speed of over 75mph, with more to come from the tourer with the windscreen folded flat. Synchromesh made its appearance on 3rd and top gears for the first time in an MG saloon. A Tickford-bodied drophead coupé and Charlesworth open tourer completed the range. By the time production ceased in 1939, 2,407 VAs of all types had left the factory.

This particular VA was registered in the UK prior to exportation to Norway in the 1980s. Restored between 1995 and 2000, it has covered only 4,000-or-so miles since the engine rebuild and is described as in generally very good condition. The car is offered with Danish registration papers and technical control.

407
Lea-Francis 14 HP Sports roadster c.1949
Châssis n° 5200
Moteur n° 5200

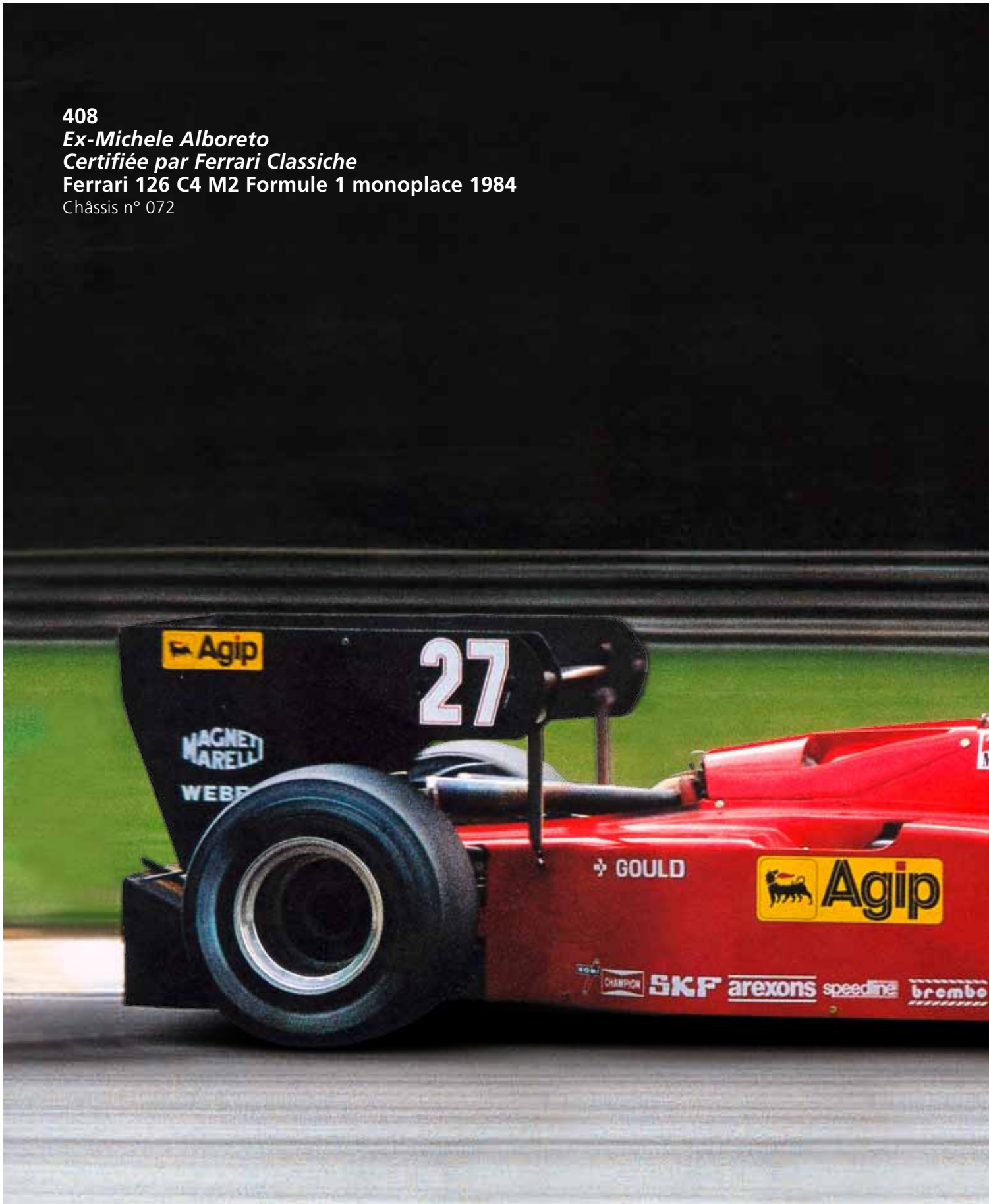
Sous administration judiciaire en 1931, Lea-Francis ré-émergeait sous une nouvelle direction en 1938, proposant deux modèles à moteur à soupapes en tête et double arbre à cames, conçus par Hugh Rose, un ancien de Riley. Construite en fonction de performances plutôt qu'en fonction d'un prix, les nouveaux modèles remettaient Lea-francis sur les rangs des constructeurs d'automobiles de qualité s'adressant à ceux qui privilégient la personnalité à la banalité de la production en série. La firme de Coventry, réputée de la longue date, reprit la construction après la deuxième guerre avec sa gamme de 1939 et ce ne fut pas avant 1947 qu'un nouveau modèle vit le jour sous la forme de la 14 HP Sports. Arborant un style à la dernière mode, bien que rappelant un peu celui des BMW 328 d'avant-guerre, la Sports était propulsée par le quatre cylindre Lea-Francis 1, 8 litre dans le style de Riley, qui l'emmenait à 137 km/h. À peine 118 de ces roadsters rapides et élégants furent produits entre 1947 et 1949.

Livré neuf en Suède, ce roadster à conduite à droite fut importé au Danemark dans les années 1990 et restauré, le travail s'achevant en 2006. Vendu avec des papiers d'immatriculation danoise et un contrôle technique, c'est une bonne occasion d'acquérir une de ses rares sportives Lea-Francis éligibles pour de nombreuses épreuves de voitures d'époque, notamment le Goodwood Revival. Le seul défaut à signaler est une bague de débrayage bruyante.
€30,000 – 35,000

In receivership in 1931, Lea-Francis re-emerged under new ownership in 1938, offering a pair of overhead-valve, twin-cam engined models designed by Hugh Rose, formerly with Riley. Built up to a specification rather than down to a price, the new models re-established Lea-Francis as purveyors of quality motor cars to those who preferred individuality to the banality of mass production. The long established Coventry firm recommenced production after WW2 with its 1939 range and it was not until 1947 that a new model arrived in the shape of the 14hp Sports. Boasting up-to-the-minute styling, albeit somewhat reminiscent of the pre-war BMW 328, the Sports was powered by Lea-Francis's Riley-style 1.8-litre four and good for 85mph. A mere 118 of these fast, stylish roadsters were produced between 1947 and 1949.

Delivered new to Sweden, this right-hand drive roadster was imported into Denmark in the late 1990s and restored, the work being completed in 2006. Offered with Danish registration papers and technical inspection, it represents an opportunity to acquire a rare Lea-Francis sports car eligible for a wide variety of historic motor sports events including the Goodwood Revival. A noisy clutch release bearing is the only fault notified.

408
Ex-Michele Alboreto
Certifiée par Ferrari Classiche
Ferrari 126 C4 M2 Formule 1 monoplace 1984
Châssis n° 072



La Tipo 126 C de Ferrari représente une étape importante dans l'évolution des Formule 1 du constructeur italien, car elle est la première à avoir été conçue spécialement pour recevoir un moteur suralimenté. Depuis 1966, le règlement de Formule 1 autorisait les moteurs 1,5-litre suralimentés aux côtés des 3 litres atmosphériques, mais personne ne pensa à exploiter le potentiel de cette première formule avant l'arrivée de Renault dans la discipline, en 1977. Au milieu de la saison 1979, l'avantage en puissance des Renault était devenu une cuisante évidence pour le reste de la grille et en l'espace de deux ans, tous les acteurs majeurs de la Formule 1 étaient passés au moteur suralimenté. L'ère du turbo venait de commencer. La Tipo 126 C est aussi importante pour d'autres raisons, sa conception intervient à l'un des tournants techniques les plus significatifs de la Formule 1, l'interdiction de l'effet de sol aérodynamique et l'obligation qui en résulte pour toutes les voitures d'avoir un fond plat. Dans sa version 126 C3, c'est aussi la première Ferrari de construction monocoque entièrement en carbone composite, une technologie développé chez Ferrari par l'ingénieur britannique Harvey Postlethwhaite, un ancien de McLaren.

Ferrari's Tipo 126 C represents an important stage in the evolution of the Italian manufacturer's Formula 1 cars, being its first designed specifically to accommodate an engine equipped with forced induction. Since 1966, Formula 1 regulations had permitted 1.5-litre supercharged engines to run alongside 3.0-litre normally aspirated units but it was not until Renault's entry into the sport in 1977 that anyone sought to exploit the former's potential. By the mid-point of the 1979 season, Renault's power advantage had become painfully obvious to the rest of the grid and within a couple of years all of Formula 1's major contenders would be powered by forced induction engines: the 'Turbo' era had arrived. The Tipo 126 C is also significant in other ways, as its development spans one of the most important technological watersheds in modern Formula 1: the banning of 'ground effects' aerodynamics and the stipulation that all cars must henceforth have a flat bottom. In its 126C3 form it is also the first Ferrari Formula 1 car to have a monocoque constructed entirely of carbon-composite materials, a technology brought to Maranello by the British designer Harvey Postlethwaite, formerly with McLaren.

Bien que conçue et engagée dans une époque de grands bouleversements technologiques, la 126 C allait s'avérer l'une des Ferrari les plus performantes, une fois que les problèmes de jeunesse son moteur V6 ouvert à 120° eurent été éradiqués, lui apportant deux championnats du monde des constructeurs successifs (en 1982 et 1983). Pour la saison 1984, deuxième année du fond plat, Ferrari choisit de n'apporter que des changements mineurs par rapport à la 126 C3, la 126 C4 paraissant peu différente, bien qu'un peu plus légère. Neuf 126 C4 furent construites, mais seules sept (numérotées de 071 à 077) furent réellement utilisées. Les pilotes Ferrari pour la saison 1984 étaient le Français René Arnoux et l'Italien Michele Alboreto. À cette époque le V6 biturbo développait 650 ch et pouvait aller jusqu'à 1,000 ch en version de qualification.

La saison débuta bien, mais à mi-étape, il devint clair que des améliorations importantes étaient nécessaires pour se maintenir à niveau, face au retour des McLaren sur le devant de la scène. La MP4/2 du constructeur britannique avait abandonné la forme en pointe de flèche de ses carrosseries au profit d'une forme qui plongeait directement après le cockpit, encapsulant moteur et boîte, ce qui laissait de l'espace entre l'ensemble moteur/transmission et les roues pour un panneau à effet de sol, baptisé 'queue McLaren'. Il fut rapidement copié par les autres écuries, le premier essai de Ferrari dans ce sens apparaissant sur les châssis 072 (la voiture proposée ici) et 074 à Monza, bien qu'aucun des deux n'ait pris part à la course. Les deux voitures prenaient le nom de 126 C4 M2, le premier châssis 126 C4 M (pour *Modificato*) étant apparu en Autriche avec des modifications aux radiateurs, aux intercoolers et aux pontons latéraux.

Despite being conceived and campaigned at a time of great technological upheaval, the 126 C would prove to be one of Ferrari's most successful designs once the 120-degree V6 engine's initial reliability problems had been sorted out, securing back-to-back Manufacturer's World Championships (in 1982 and 1983). For the 1984 season, the second year of the 'flat bottom' era, Ferrari opted for relatively minor upgrades of the immediately preceding 126 C3, the 126 C4 looking little different while being slightly lighter. Nine 126 C4s were built but only seven (numbered '071' to '077') were actually used. Ferrari's drivers for the 1984 season were the Frenchman René Arnoux and the Italian Michele Alboreto. By this time the twin-turbo V6 was producing around 650bhp with up to 1,000 horsepower available in qualifying trim.

The season started promisingly but by the halfway stage it was clear that drastic improvements would be needed to maintain competitiveness in the face of a resurgent McLaren. The latter's MP4/2 car had abandoned the prevailing arrowhead-shaped body in favour of one that was angled inwards immediately behind the driver, tightly enclosing the engine and gearbox. This left room between the engine/transmission and the rear wheels for a pair of 'ground effects' diffuser panels: the so-called 'McLaren tail'. Soon it would be copied by other teams, Ferrari's first such effort appearing at Monza on chassis numbers '072' (the car offered here) and '074', although neither raced. These two cars were designated '126 C4 M2', the first 126C4 M (for *Modificato*) chassis having appeared in Austria incorporating alterations to the radiators, inter-coolers and side pods.

Agip

Le début de saison d'Alboreto avec Ferrari avait bien commencé, avec une victoire dans la troisième épreuve à Zolder où il devint le premier pilote italien à remporter une victoire en Grand Prix pour Ferrari depuis celle de Ludovico Scarfiotti en 1966. Ce fut le point culminant de sa saison, il abandonna sept fois au cours des dix épreuves suivantes et ne finit sur le podium qu'une fois, en Autriche. Les trois dernières épreuves virent un retour de la chance avec deux secondes places (Monza et Nürburgring) et une quatrième (Estoril). Alboreto finit la saison 1984 à la quatrième place du championnat du monde des conducteurs avec 30, 5 points, tandis que Ferrari terminait second du championnat des constructeurs avec 57, 5 points, bien loin de l'insolente domination de McLaren avec 143, 5 points. 072 fut sur la ligne de départ dans seulement trois courses, chaque fois avec Alboreto, au Brésil (abandon), en Afrique du sud (12e) et à Monaco (7e). Pour le reste de la saison, elle servit de voiture d'entrainement.

En 1986, Ferrari vendit 072 au collectionneur Piero Tonioli, qui n'utilisa jamais la voiture et la conserva dans un strict état d'origine jusqu'à sa mort en 2007, lorsque la famille la vendit à un autre collectionneur, Lorenzo Prandina. En sa possession, 072 fut essayé sur circuit par Roberto Giordanelli pour le magazine *Auto Italia* (numéro de février/mars 2010 au dossier). Ayant calculé que la 126 C M2 avait un rapport poids/puissance de 1,482 ch par tonne, à peu près le même que celui d'une Formule 1 de 2009, Roberto faisait remarquer : 'Aucune supercar n'approche du rapport poids/puissance d'une Formule 1 et une Bugatti Veyron à 490 ch par tonne en est à une faible fraction en comparaison.'

Alboreto's debut season with Ferrari had started well with victory in the third round at Zolder where he become the first Italian driver to win a Formula 1 Grand Prix for Ferrari since Ludovico Scarfiotti in 1966. This would turn out to be the high point of his year; over the course of the next ten races he retired on seven occasions and finished on the podium only once, in Austria. The last three rounds saw a return of good fortune with two second places (Monza, Nürburgring) and a fourth (Estoril). Alboreto finished the 1984 season in fourth place in the Drivers' World Championship with 30.5 points while Ferrari finished second in the Manufacturers' Championship with 57.5 points, though well adrift of dominant McLaren's 143.5. '072' made the start line in only three races, on each occasion driven by Alboreto: Brazil (retired), South Africa (12th) and Monaco (7th). For most of the rest of the season it served as a training car.

In 1986 Ferrari sold '072' to collector Piero Tonioli, who never used the car and kept it in totally original condition until his death in 2007, whereupon the family sold it to another collector, Lorenzo Prandina. While in Mr Prandina's ownership '072' was track tested by Roberto Giordanelli for *Auto Italia* magazine (February/March 2010 edition, copy available). Calculating that the 126C M2 had a power-to-weight ratio of 1,482bhp per tonne, around the same as a 2009 Formula 1 car, Roberto observed; 'No supercar gets close to the power-to-weight ratio of an F1 car and a 1,000bhp Bugatti Veyron at 490bhp per tonne is a feeble fraction by comparison.'

1, Alboreto at The German Grand Prix, 1984

2, Ferrari Classiche certificate for 126 072

3, Cover 84/85 Ferrari Annual Year Book

1

2

Certificato di autenticità

Certificate of autenthicity

Rilasciato da Ferrari SpA Modena, Italia

Issued by Ferrari SpA, Modena, Italy

Ferrari Classiche (di seguito "Ferrari") certifica che, riservate le eventuali riserve indicate nell'annessa scheda tecnica, la seguente vettura (di seguito la "Vettura"), è autentica

Ferrari Classiche ("Ferrari") hereby certifies that, subject to the qualifications as outlined in the enclosed technical file, if any, the following car (the "Car") is authentic

Ferrari 126 C4

Vettura Car

072

Telaio Chassis no.

Modena **9 Settembre 2009**

Ferrari Classiche

Clausola esonerativa di responsabilità

Disclaimer

81GA

Ferrari SpA - Viale Emilia Est , 1163 - 41100 Modena - Italia

3

Relativement simple et facile à piloter et à entretenir, contrairement aux modèles qui lui ont succédé, cette Ferrari 126 C4 est vendue avec une grande quantité de pièces de rechange qui incluent deux moteurs de rechange incomplets, une boîte de vitesse (cassée), deux moyeux arrière, des étriers et des disques de freins, un système d'allumage Marelli Raceplex, un démarreur électrique avec son chariot et sa batterie, une housse pour la voiture et des réchauffeurs de pneus, de nombreuses roues dont quatre avec jantes étroites pour le transport et diverses autres pièces. Les papiers au dossier comprennent des numéros de divers magazines où figure la voiture, une brochure d'usine de la 126 C4, le Ferrari Yearbook 1984/1985 et le très important document Ferrari Classiche comprenant la liste de résultats en course de la voiture.

En 2009, 072 passa aux mains de l'actuel (et troisième) propriétaire privé. Depuis sa sortie de la collection de Piero Tonioli, la Ferrari a été entretenue par Dario Gozzi de Modène (jusqu'en 2008) et par Landi Engineering de Lucca (de 2008 à aujourd'hui). La voiture a été pilotée la dernière fois par le vendeur à Florence en 2013 et est vendue en état de marche, prête à courir ou pour des démonstrations. À propos de démonstration, 072 a été invitée à participer à la renaissance des Members Meetings de Goodwood (le premier depuis 1966), les 29 et 30 mars 2014, en vue du plus grand rassemblement de Formule 1 de l'ère du turbo. Il y aura une série de tours de démonstrations à grande vitesse sur le magnifique circuit de Goodwood qui n'a jamais vu de Formule 1 d'après 1966 en si grand nombre. Ce sera sûrement une occasion que ne voudra pas manquer l'heureux nouveau propriétaire.
€400 000 - 600 000

Relatively simple to run and maintain, unlike succeeding generations of Formula 1 cars, this Ferrari 126 C4 comes with a quantity of spares to include two incomplete engines; one gearbox (broken); two rear hubs; brake calipers and discs; Marelli Raceplex ignition system; an electric starter with trolley and battery; car cover and tyre warmers; a quantity of wheels including four with narrow rims for transportation; and a selection of other parts. Accompanying paperwork includes copies of various magazines featuring the car; a factory brochure for the 126 C4; Ferrari Yearbook 1984/'85; and the all-important Ferrari Classiche documentation containing a list of this car's race results.

In 2009 '072' passed to the current (third) private owner. Since its sale from Piero Tonioli's collection the Ferrari has been maintained by Dario Gozzi of Modena (up to 2008) and Landi Engineering of Lucca (from 2008 to the present day). The car was last driven by the current vendor in Florence in 2013 and is presented in running order, ready for racing or demonstrations. On the subject of demonstrations: chassis number '072', has been invited to participate in the revived Goodwood 'Members Meeting' (the first since 1966) on 29/30th March 2014 when it is expected to form part of the largest gathering of Formula 1 cars from the Turbo era. There will be a series of high-speed demonstration laps around the wonderful Goodwood Motor Circuit, which has never seen post-1966 Formula 1 machinery in such numbers. It is surely an opportunity that the fortunate new owner will not want to miss.

Agip
27
MAGNETI MARELLI
WEBER
GOULD
Agip
FIAT
Marlboro
SKF
brembo
USAG

Agip
Agip
27
MAGNETI MARELLI
WEBER
FIAT
Agip

409
Alfa Romeo 6C 2500 Freccia d'Oro, en aluminium, berline à restaurer 1947
Châssis n° 915462

Son usine du Portello dévastée par les bombardements pendant la guerre, Alfa Romeo ne put reprendre la production automobile qu'en 1946 avec l'inévitable reprise d'un modèle d'avant-guerre, la 6C 2500, sous diverses formes, qui constitua la base de la production d'après-guerre de la marque milanaise. L'une des dernières créations du légendaire Vittorio Jano pour Alfa Romeo et dernière des Alfa à châssis séparée, la 2500 avait débuté en 1939 et était une évolution de sa devancière la 2300. Carrossée en interne mais fortement influencée par les créations de Touring, la berline cinq places profilée Freccia d'Oro (flèche d'or) était construite en parallèle avec des coupés et des cabriolets, dont les carrosseries était confiées à Pinin Farina, Touring ou Ghia, et une berlina sept/huit places sur un châssis allongé.

La 2500 perpétuait la tradition de nec plus ultra des sportives à piloter d'Alfa Romeo, car, bien que les châssis à caisson aient été passés de mode, elle offrait néanmoins une suspension indépendante aux quatre roues, des freins généreusement dimensionnés, une direction précise et un inhabituel levier de boîte sur la colonne de direction. Le moteur était, bien sûr, la dernière version du six cylindres à double arbre à cames en tête d'Alfa, conçu pour la compétition, dont on avait obtenu les 2443 cm3 de cylindrée en réalésant le 2300.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over, the 6C 2500 in a variety of new guises forming the basis of the Milanese marque's post-war recovery. One of the legendary Vittorio Jano's final designs for Alfa Romeo, and last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was developed from the 2300. Styled in-house but strongly influenced by Touring, the five-seater Freccia d'Oro (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupé and cabriolet versions featuring bodies by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater berlina on a longer wheelbase.

The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art, it boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick column-mounted gearchange. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300. Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carburettor Super Sport.

La puissance maximale allait de 90 ch en version Sport à carburateur unique, à 105 ch en version Super Sport à trois carburateurs. Grâce à son séduisant héritage de la compétition, la 6C 2500 qui représentait plutôt le passé que l'avenir d'Alfa Romeo, maintint pourtant la marque en bonne position jusqu'à l'arrivée de la toute nouvelle 1900, en 1950. La production se prolongea jusqu'en 1953, époque à laquelle un peu moins de 2200 de ces élégantes voitures avaient été construites.

Cette Alfa Romeo 6C 2500, complète, qui se présente comme un fabuleux projet de restauration est en fait un dôle d'animal. Esthétiquement, il s'agit indubitablement d'une Freccia d'Oro, mais elle est dotée d'une carrosserie en alliage d'aluminium, à l'exception de sa partie arrière. L'ouvrage de référence sur le modèle, Alfa Romeo 6C 2500 d'Angelo Tito Anselmi, répertorie cette voiture comme une 6C 2500 à carrosserie Touring ayant appartenue en premier lieu à M. Pietro Loreti. De même, les registres d'usine confirment que la voiture est une Alfa Romeo 6C 2500 Sport Touring, construite le 30 septembre 1947 et vendue le 20 septembre 1948 à un client de Turin. Elle est vendue non restaurée avec sa peinture décapée pour montrer sa carrosserie en aluminium qui a reçu une couche de protection. Signalons qu'elle est complète avec les sièges avant et arrière et ses instruments. Vendue avec sa facture d'achat.
€85,000 - 100,000

For all its race-bred charm, the 6C 2500 represented Alfa Romeo's past rather than its future, nevertheless standing the company in good stead until the arrival of the thoroughly modern 1900 model in 1950. Production continued until 1953, by which time a little fewer than 2,200 of these handsome automobiles had been made.

A worthwhile and largely complete restoration project, this Alfa Romeo 6C 2500 is a strange beast indeed; it is clearly of Freccia d'Oro design but features a body made of aluminium alloy with the exception of the rear end. The definitive work on the model, 'Alfa Romeo 6C 2500' by Angelo Tito Anselmi lists this car as a 6C 2500 with a Touring body first owned by a Mr Pietro Loreti. Also Alfa Romeo factory records confirm that the car is an Alfa Romeo 6C 2500 Sport Touring, produced on 30th September 1947 and sold on 20th Septenber 1948 to a client in Turin. The car is offered un-restored and has only had the paint removed to reveal the aluminium bodywork, which has been given a clear protective coating. It should be noted that it comes complete with front and rear seats as well as instruments. Offered with Bill of Sale.

410
1958 Porsche 356A 1600S coupé
Châssis n° 105921
Moteur n° 616/2-83048

'L'objectif de Ferry Porsche et de son père, Ferdinand, lorsqu'ils se mirent à construire les premières 356 était d'offrir aux connaisseurs quelque chose dans la veine de la tradition de perfection des Bugatti. Naïvement, ils estimaient qu'un total de 50 à 100 voitures suffirait à saturer le marché mondial de ce type de voiture.' Sports Cars Illustrated.

'The aim of Ferry Porsche and his father, Ferdinand, in building the original Type 356 was to supply a connoisseur's automobile, something in the Bugatti tradition of perfection. They innocently thought that a total of fifty to one hundred cars would saturate the world market for such cars!' – Sports Cars Illustrated.

Conçue par Ferry Porsche, la première Porsche de route - la 356 - était basée sur la Volkswagen imaginée par son père, utilisant un châssis plate-forme identique avec un moteur refroidi par air à l'arrière et une suspension indépendante à barres de torsion. En 1951, une voiture d'usine termina première de la classe 1100 cm3 aux 24 Heures du Mans, initiant une longue et glorieuse liaison avec la Sarthe. Les premières modifications virent la capacité du moteur de la 356 passer à 1,3 litre, puis 1,5 litre, le pare-brise d'origine en deux parties fut remplacé par un élément d'une seule pièce et une boîte synchronisée fut adoptée. La 356 A, redessinée, arriva 1955, se distinguant par son pare-brise bombé et ses roues descendues de 16 à 15 pouces. En même temps, un moteur de 1600 cm3 remplaçait le vieux 1500 et fut monté en série sur son héritière, la 356 B. Restée en production jusqu'en 1965, la 356 est à l'origine de la légende Porsche et les bons modèles sont depuis longtemps appréciés des collectionneurs.

Peinte en Aquamarinblau (5707) avec intérieur en cuir rouge, , cette 356 A à numéro correspondants a couvert environ 6000 km depuis sa restauration par un spécialiste de la marque en Italie vers 2011 et est décrite comme en excellent état général. Elle est équipée du moteur 1600S 616/2 de 75 ch qui en fait la plus puissante des non-Carrera. Ses caractéristiques remarquables comprennent des sièges type Carrera, un arceau de sécurité, des freins à disque hydrauliques, une batterie 12 volts, une boîte courte, un réservoir à goulotte sur le capot avant et un moteur préparé avec de gros carburateurs et des pistons allégés. La documentation comprend Libretto et Certificato di Proprieta, un certificat Porsche établi par Porsche Italie confirmant les numéros de châssis et de moteur, un Certificato di Rilevanza Stroica ASI (certificat d'authentification historique par le Club Auto Historic italien) et les papiers d'homologation CSAI/ACI.
€70,000 - 100,000

The work of Ferry Porsche, the first Porsche road car - the 356 - was based on the Volkswagen designed by his father, employing a similar platform-type chassis with rear-mounted air-cooled engine and torsion bar all-independent suspension. In 1951 a works car finished first in the 1,100cc class at the Le Mans 24-Hour Race, thus beginning the marque's long and illustrious association with La Sarthe. The first phase of development saw the 356's engine grow to 1.3 and then to 1.5 litres; the original split windscreen replaced by a one-piece; and a Porsche synchromesh gearbox adopted. 1955 marked the arrival of the restyled 356A, the newcomer being readily distinguished by its rounded windscreen and 15" - down from 16" - wheels. At the same time, a 1,600cc engine replaced the old 1.5-litre unit and would be standardised on the successor 356B model. In production until 1965, the 356 is where the Porsche legend began and good examples have long been prized by collectors.

Finished in Aquamarinblau (5707) with red leather interior, this matching numbers Porsche 356A has covered approximately 6,000 kilometres since restoration by marque experts in Italy circa 2011 and is described as in generally excellent condition. It has the Type 616/2 1600S engine delivering 75bhp, making it the most powerful of the non-Carrera models. Noteworthy features include Carrera-type seats, roll-over bar, hydraulic disc brakes, 12-volt electrics, close-ratio gearbox, fuel tank with central tap in front bonnet, and a tuned engine fitted with larger carburettors and lightened pistons. Accompanying documentation consist of Italian Libretto and Certificato di Proprieta; Porsche Certificate issued by Porsche Italia confirming chassis and engine numbers; Certificato di Rilevanza Storica ASI (Certificate of Historical Relevance, issued by the Italian Historic Auto Club), and CSAI/ACI homologation papers.

411
Porsche 911 T 2 Litres Coupé châssis court 1968
Carrosserie Karmann
Châssis n° 11825410
Moteur n° 911/03-2081313

Le modèle sport le plus ancien et le plus apprécié de Porsche a été dévoilé au salon de Francfort 1963 sous l'appellation de '901', devenu '911' peu après le lancement en production en 1964 à la suite d'une réclamation de Peugeot à propos de l'utilisation de la numérotation des modèles comportant un '0' central. L'architecture du Type 356 antérieur avec moteur arrière était reprise mais la 911 adoptait la construction unitaire pour la coque et abandonnait les suspensions de la 356 issues de la Volkswagen en faveur d'un système plus moderne à base de jambes McPherson et de bras longitudinaux. Porsche vendit ses voitures plus vite qu'il ne les fabriquait, situation qui conduisit à sous-traiter une bonne partie de la production au carrossier Karmann dans son usine d'Osnabrück.

Appartenant à la série des 683 coupés 911 T construits par Karmann pour la dernière année modèle du châssis court de 2,221 mm d'empattement, cet exemplaire à numéros concordants a fait parie d'une collection privée italienne depuis mai 2010. Il a parcouru environ 9,000 km depuis une importante restauration achevée en septembre 2011 et se trouve en excellent état général. La voiture équipée d'une désirable boîte à cinq rapports est peinte en Blood Orange avec intérieur en vinyle noir. La documentation jointe comprend le libretto italien, le Certificat de Propriété, la certification émise par Porsche Italia qui confirme les numéros de châssis et de moteur, le Certificato di Rilevanza Storica ASI (confirmant le caractère historique de la voiture, émis par l'ASI, association historique italienne) et les documents d'homologation CSAI/ACI. Très appréciées par les amateurs de rallyes historiques, ces premières 911 châssis court en état d'origine et les exemplaires non modifiés comme celui-ci sont rares aujourd'hui et, de ce fait, recherchés par les collectionneurs.
€50,000 - 70,000

Porsche's long-running and much loved 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. Porsche was selling cars faster than it could build them, a state of affairs that led to a substantial proportion being manufactured by coachbuilder Karmann at its Osnabrück factory.

One of only 683 Karmann-built 911T coupés produced in the last year of the short (2,211mm) wheelbase chassis, this matching numbers example has been in an Italian private collection since May 2010. It has covered approximately 9,000 kilometres since a comprehensive restoration was finished in September 2011 and is described as in generally excellent condition. The car has the desirable five-speed manual gearbox and is finished in Blood Orange with black vinyl interior. Accompanying documentation consists of Italian Libretto; Certificato di Proprieta; Porsche Certificate issued by Porsche Italia confirming chassis and engine numbers; Certificato di Rilevanza Storica ASI (Certificate of Historical Relevance, issued by the Italian Historic Auto Club); and CSAI/ACI homologation papers. Immensely popular within the classic rallying fraternity, these early short-wheelbase 911s are rarely seen in original form today and unmodified survivors, such as that offered here, are highly sought after by collectors.

412
Lancia Astura 3e série Tipo 233 berline ministérielle 1936
Châssis n° 33-3381
Moteur n° 1215

Fermement installé parmi les premiers constructeurs de voitures de luxe du monde avec sa Dilambda, Lancia affermit sa position privilégiée avec une succession de modèles à carrosseries spéciales sur châssis Astura dans les années 1930. L'Astura, un des modèles les plus importants de Lancia, était animée par une nouvelle version du V8 à angle fermé. Il avait été porté de 2, 6 litres à 3 litres sur l'Astura série III en 1934, à l'époque où le modèle avait également été doté de se freins hydrauliques et fut proposé en version à châssis court 3 100 mm) ou châssis long (3 330 mm). La série IV était basée sur la version longue qui attira quelques uns des carrossiers les plus en vue de l'époque et fut largement utilisée comme véhicule officiel par les différents services gouvernementaux.

Peinte dans sa livrée d'origine noire avec intérieur gris, cette imposante Astura est décrite par le vendeur comme étant dans son état d'origine non restaurée et, en dehors d'un intérieur rafraîchi, est pratiquement intacte et en bon état de marche. En fait, au cours d'une récente inspection, la voiture a démarré du premier coup. Longtemps intégrée à la collection du Museo della Polizia à Rome, on pense que cette Astura a été utilisée dans deux grands films classiques dans les années 1970, Poussières d'étoile et Le Jardin des Finzi-Contini. Vendue avec son Estratto Cronologico italien.
€50,000 - 65,000

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 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 (3,100mm) and long (3,330mm) 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.

Finished in its original colour scheme of black with a grey interior, this imposing Lancia Astura is described by the vendor as in un-restored original condition and, apart from a refreshed interior, is presented largely untouched and in good working order; indeed, on a recent inspection the car started first time. Having formed part of the Museo della Polizia collection in Rome, this Astura is believed to have been used for the filming of two classic Italian movies of the 1970s: Polvere di Stelle and Il Giardino dei Finzi-Contini. Offered with Italian Estratto Cronologico.

413
No Lot

414
Ford Mustang 'Eleanor' coupé fastback 1966
Châssis n° 6R09A208875

Ford créa une nouvelle catégorie de voitures presque instantanément lorsqu'il présenta son coupé sportif Mustang, en plein milieu de l'année-modèle 1964. Le légendaire pilote texan Carroll Shelby avait engagé le 'Pony car' de Ford, la Mustang, en compétition avec grands succès en Amérique du nord, remportant le titre pour les voitures de série groupe B en SCCA, trois années de suite, au milieu des années 1960. Profitant de ce succès, Shelby commença à produire des Mustang modifiées officiellement approuvées et vendues par des concessionnaires Ford choisis. Lorsque l'usine offrit l'option V8 'big block' 390 Ci sur la Mustang en 1967, Shelby poussa le bouchon plus loin en montant le V8 Ford Cobra Jet 428 (7 litres) pour créer la GT 500, l'un des muscle cars les plus emblématique des années 1960.

L'une des plus fameuses de toutes les Mustang est celle connue sous le surnom d'Eleanor, qui était la vedette du film de série B de 1974, 60 secondes chrono (Gone in Sixty Seconds) dont on fit un remake avec Nicholas Cage dans le rôle principal du voleur de voiture en 2000. L'engouement pour ce type de voiture fut tel que la production de la 500 GTE reprit aux États-Unis avec l'approbation de Carroll Shelby en utilisant des pièces de carrosserie Mustang originales recyclées.

Cette Mustang coupé fastback de 1966 a été modifiée dans le style de l'Eleanor de Shelby avec la peinture gris canon typique. Elle a été achetée en Californie en 2005 et exportée au Danemark. Cette voiture saine, sans traces d'oxydation, a subi une restauration complète en 2010, tout étant rénové ou remplacé si nécessaire, jusqu'au dernier boulon.
€50,000 - 60,000

Ford created a new class of car almost overnight with the introduction of the Mustang sports coupé part way through the 1964 season. Legendary Texan racing driver Carroll Shelby's team had been campaigning Ford's Mustang 'pony car' with considerable success in North America, winning the SCCA's B-Production title three years running in the mid-1960s. Capitalising on his success, Shelby began manufacturing modified Mustangs, which were officially sanctioned and sold through selected Ford dealerships. When the factory introduced a 390ci 'big-block' V8 option on the Mustang for 1967, Shelby went one better, installing Ford's 428ci (7.0-litre) Cobra Jet V8 to create the GT500, one of the great, iconic muscle cars of the 1960s.

One of the most famous of all Mustangs is that known as 'Eleanor', the Shelby GT500 that starred in the 1974 B-movie Gone in Sixty Seconds, which was remade in 2000 with Nicholas Cage starring as the car-thief central character. Indeed, such is the continuing level of interest in this type of car that production of the GT500E resumed in the USA with Carroll Shelby's blessing, using recycled original Mustang bodyshells.

This 1966 Mustang Fastback Coupé has been modified in the style of the Shelby 'Eleanor' with characteristic Gunmetal Grey paintwork. The car was purchased in California in 2005 and exported to Denmark. Being a good, rust free car it received a thorough restoration, completed in 2010, where every last nut and bolt was inspected and renewed or replaced if necessary.

415
Ford Fairlane 500 Galaxie Skyliner cabriolet 1959
Châssis n° B9RW103574

Jusqu'à il y a peu et depuis les Peugeot Eclipse de 1935, la Ford Fairlane pouvait s'arroger le titre de seul cabriolet à toit rétractable de grande série du monde.

Ce rare et historique exemple d'exubérance technique américaine a été assemblé à l'usine Ford de San José le 17 octobre 1959 dans une livrée bicolore d'origine noir corbeau/blanc colonial. La voiture reçoit un V8 5442 cm3 de 225 ch à carburateur double corps (3645 cm3 sur les papiers d'immatriculation) et est équipée de la transmission automatique Cruise-O-Matic et des feux de rétroviseurs optionnels. Repeinte il y a environ vingt ans, date depuis laquelle elle a été peu utilisée, la voiture a récemment fait l'objet d'une révision mécanique et est décrite comme étant en bon état général, y compris son intérieur. La carrosserie a été repeinte en rouge/blanc au cours de la restauration. Acheté par son actuel propriétaire en 2011, la voiture est vendue avec ses titres canadiens (du Québec) et américains (de Floride) annulés, diverses factures d'entretien, un magazine ou figure la Fairlane 500 Skyliner, un prospectus commercial Ford de 1959 et des papiers belges d'immatriculation et de contrôle technique sur lesquels la première date d'immatriculation est erronée, 15/09/1959. Très rare en dehors des États-Unis, la Skyliner concurrence les premières Thunderbird pour le titre de 'plus désirable des Ford de collection'.
€28,000 - 36,000

Until relatively recently and since the Peugeot Eclipse of 1935, the Ford Fairlane Skyliner could claim to be the world's only production convertible to feature a retractable hardtop.

This rare and historic example of Detroit's engineering exuberance was assembled at Ford's San Jose plant on 17th October 1959 and originally finished in two-tone Raven Black/Colonial White. The car is powered by the 332ci (5,442cc) 225bhp V8 engine with two-barrel carburettor (3,654cc on registration papers) and has the three-speed Cruise-o-matic automatic transmission and optional lights in the external mirrors. Cosmetically restored over 20 years ago, since when it has very little use since, the car benefits from a recent mechanical check over and is described as in generally good condition, interior included. The body was repainted in red/white during the restoration. Purchased by the current owner in 2011, the car comes with cancelled Canadian (Quebec) and US (State of Florida) title deeds; sundry maintenance invoices; magazine featuring the Fairlane 500 Skyliner; 1959 Ford sales brochure; and Belgian registration papers/technical inspection dated June 2012. Arbitrarily chosen by the Belgian authorities, the date of first registration is incorrectly recorded as 15/09/1959. A great rarity outside the USA, the Skyliner rivals the classic early Thunderbird for the title of 'most collectible Ford of the 1950s'.

416
Lancia Astura 2e série cabriolet 1932
Carrosserie Pinin Farina

Châssis n° 30-1543
Moteur n° 85-601

Fermement installé parmi les premiers constructeurs de voitures de luxe du monde avec sa Dilambda, Lancia affermit sa position privilégiée avec une succession de modèles à carrosseries spéciales sur châssis Astura dans les années 1930.

Vincenzo Lancia, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués de tous les temps, créa sa propre société en 1906, après avoir été employé par la Fiat comme directeur des essais. La première Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté de conception et un rejet des conventions qui allaient resté associés à la marque jusqu'à l'époque moderne. Véhicules militaires, camions, fourgons et moteurs d'avions suivirent, ces derniers permettant à la marque d'acquérir une expérience dans la conception et la construction de moteurs en V. La première Lancia à moteur en V - la sportive Trikappa V8 – apparut en 1922, mais ce fut la Lambada, lancée peu après, qui allait revêtir une importance plus significative. Jalon de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda était la première voiture à revêtir une carrosserie autoporteuse et la première à recevoir un moteur à 4 cylindres en V, tandis que la suspension télescopique à l'avant, brevetée par Lancia, lui assurait une tenue de route et un confort inégalé dans sa catégorie. Contrairement à sa révolutionnaire devancière Lambda, la Dilambda faisait appel à un châssis séparé, ce qui facilitait le travail des carrossiers à façon. Le châssis Dilambda, d'un nouveau dessin, possédait une rigidité torsionnelle exceptionnelle, une caractéristique qu'exigeait sa suspension avant indépendante.

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. Military vehicles, lorries, vans and aircraft engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of vee-configuration power plants. Lancia's first vee-engined model - the V8 Trikappa sportscar - 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, 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 used 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.

L'arrivée des Astura et Ardena en 1931, marquait une rupture dans la désignation des modèles par des lettres de l'alphabet grec en faveur d'un système se référant à des noms de lieux en italien, une changement en phase avec l'esprit nationaliste de l'époque. L'Astura, un des modèles les plus importants de Lancia, était animée par une nouvelle version du V8 à angle fermé. Il avait été porté de 2, 6 litres à 3 litres sur l'Astura série III en 1934, à l'époque où le modèle avait également été doté de se freins hydrauliques et fut proposé en version à châssis long ou châssis court. La série IV était basée sur la version longue qui attira quelques uns des carrossiers les plus en vue de l'époque et fut largement utilisée comme véhicule officiel par les différents services gouvernementaux.

Cette Astura 2e série, habillée d'une élégante carrosserie cabriolet à quatre places par les tout nouveaux établissements Pinin Farina a été partiellement restaurée en 2000 et est présentée comme étant en excellent état général. Autrefois immatriculée à Zurich, en Suisse, l'Astura provient d'une prestigieuse collection privée en Sicile et est inscrite au Registro Storico Lancia depuis 1997. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italiens et ses papiers ASI Targa Oro.
€150,000 - 200,000

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. One of Lancia's most important models, the Astura was powered by a new version of the familiar narrow-angle V8. 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.

Featuring elegant four-seater cabriolet coachwork by the newly established Carrozzeria Pinin Farina, this 2nd Series Astura was partially restored in 2000 and is described as in generally excellent condition. Previously registered in Zurich, Switzerland, the Astura is offered from an exclusive private collection in Sicily and since 1997 has been registered with the Registro Storico Lancia. The car comes with Italian registration documents and ASI Targa Oro.

417
Plymouth Hemi Satellite Coupé 1966
Châssis n° RP23H61290202
Moteur n° 2468330-2

'le meilleur cocktail de force brutale et de tenue de route que nous ayons jamais conduit.' Car & Driver, à propos de la Plymouth Satellite Hemi de 1966.

Présentée en 1965 comme sommet de la gamme moyenne Belvedere de Plymouth, la Satellite fut proposée avec le légendaire moteur V8 Hemi 426 Ci (7 litres) en 1966. Ajoutant 1 000 $ à son prix de vente, ce moteur Hemi de route était donné pour 425 ch à 5 000 tr/min et 67, 7 mkg de couple à 4 000 tr/min, des chiffres considérés comme 'prudents'. Les performances enregistrées faisaient état de 5, 3 secondes au 0 à 100 km/h et 13, 8 secondes pour le quart de mile départ arrêté, avec une vitesse de 167, 47 km/h en fin de course. Si on le désirait, on pouvait obtenir tout un ensemble d'options pour améliorer encore les performances de la Hemi, comme des suspensions renforcées et des tambours de freins Police-grade de 11 pouces. Seulement 848 Hemi ont été construites en 1966, dont 534 équipées de la transmission automatique optionnelle à trois ou quatre rapports. Ce qui en fait une voiture exceptionnellement rare aux États-Unis.

'The best combination of brute force and tractable street manners we've ever driven.' - Car & Driver on the 1966 Plymouth Satellite Hemi.

Introduced in 1965 as top-of-the-range model of Plymouth's mid-size Belvedere line-up, the Satellite became available with Chrysler's legendary 'Hemi' 426ci (7.0-litre) V8 engine for 1966. Adding around $1,000 to the list price, this 'Street Hemi' engine was quoted as producing 425bhp at 5,000rpm and 490lb/ft of torque at 4,000 revs, figures generally accepted as being conservative. The quoted performance figures were 5.3 seconds for the 0-60mph sprint and 13.8 seconds for the standing quarter-mile with a terminal speed of 104mph. When specified, the Hemi was complemented by a host of performance enhancing extras including heavy-duty suspension and Police-grade 11" drum brakes. Only 848 Satellite Hemis were manufactured in 1966, 534 of which were equipped with the optional automatic three- or four-speed transmission. This is an exceptionally rare car, even in America.

La Satellite Hemi coupé vendue ici est couleur or citron (un vert métallique clair) avec intérieur assorti et se présente en état quasiment concours, ayant bénéficié récemment d'une restauration de 2 000 heures pour un coût de 78 000 £ (environ 93 600 €). Signalons que le moteur n'est pas encore rôdé. En plus du moteur et des suspensions cités plus haut, les impressionnantes caractéristiques de cette voiture incluent la direction assistée, des freins à disques assistés et ventilés, ainsi qu'une transmission automatique 727 à trois rapports. La Satellite a été construite avec un mélange de pièces neuves d'anciens stocks et quelques reproductions - la batterie Delco issue d'un ancien stock de neuf a coûté à elle seule 500 £ (600 €). Tout est conforme à l'origine, jusqu'au volant en acajou poli à la française, les pneus radiaux neufs B F Goodrich Red Line et les moyeux de jantes d'origine. On ne sera pas surpris que la carrosserie, la peinture, les garnitures intérieures, le moteur et la transmission soient tous décrit comme étant en excellent état.

Cette Satellite Hemi est au Royaume-Uni depuis 1975, avec seulement deux propriétaires dans les dix-huit dernières années, et est sûrement le plus bel exemplaire de ce côté-ci de l'Atlantique. Elle est vendue complète avec un gros dossier historique qui comprend une lettre de sept pages de Galen Govier (le gourou mondialement connu de la filiale Chrysler Mopar) et sa feuille de construction et son étiquette de chaîne de l'usine détaillant toutes les options d'origine commandées. Immatriculée JKE 428D au Royaume-Uni, la voiture est déclarée et possède un MoT valable jusqu'en octobre 2014. On voit peu de muscle cars aussi rares et enthousiasmantes de cette qualité que cette extraordinaire icône des années 1960, surtout en Europe.
€60,000 - 90,000

The Satellite Hemi Coupe offered here is finished in Citron Gold (a light metallic green) with matching interior and is presented in near concours condition, having benefited recently from a 2,000-hour restoration costing over £78,000 (approximately €93,600). (It should be noted that the engine has not yet been run in). In addition to the aforementioned engine and suspension, this car's impressive specification includes power-assisted steering, servo-assisted ventilated disc brakes and a '727' three-speed automatic transmission. The Satellite has been built with a mix of new-old-stock parts and some reproduction ones - the n-o-s Delco battery cost £500 (€600) on its own. Everything is correct right down to the French-polished mahogany sports steering wheel, new B F Goodrich Red Line radial tyres and original spinner hub caps. Not surprisingly, the bodywork, paintwork, interior trim, engine and transmission are all described as in excellent order.

This Satellite Hemi has been in the UK since 1975, with only two owners in the last 18 years, and is probably the best example this side of the Atlantic. It is sold complete with a large history file that includes a seven-page letter from Galen Govier (the world renowned Mopar guru) and the original factory build sheet and fender tag detailing all the factory-fitted options. Registered 'JKE 428D' in the UK, the car is licensed and MoT'd to the end of October 2014. Rare and exciting muscle cars do not come much better than this extraordinary 1960s icon, especially in Europe.

418
Rolls-Royce 40/50hp Phantom II cabriolet trois positions 1935

Châssis n° 167TA
Moteur n° FE35

La Phantom II fut présentée en 1929 pour succéder à la New Phantom (rétrospectivement baptisée Phantom I), les livraisons débutant en septembre de la même année. Contrairement à sa devancière, qui héritait du châssis du précédent modèle, la 40/50 HP Silver Ghost, la Phantom II avait un châssis entièrement nouveau, inspiré de celui de la plus petite Rolls Royce 20 HP. Construit en deux longueurs d'empattement, 3, 66 m et 3, 80 m, ce châssis surbaissé avec le radiateur reculé permettait aux carrossiers de l'habiller de formes modernes, créant des dessins plus élégants que les hautes caisses d'autrefois.

Le moteur avait également été profondément modifié. Les cotes et la disposition des cylindres de la Phantom I – deux blocs de trois cylindres avec culasse en aluminium commune – étaient conservées, mais les chambres de combustion avaient été redessinées et les têtes de cylindres étaient désormais de type crossflow, avec les collecteurs d'admission et d'échappement de chaque côté. Le double système d'allumage par magnéto et bobine restait identique à celui de la Phantom I. Résultat de toutes ces modifications au moteur, des performances en nette amélioration - notamment sur le modèle Continental - et la possibilité d'adopter des carrosseries plus lourdes.

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 - 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. The magneto/coil dual ignition system remained the same as on the PI. The result of these engine changes was greatly enhanced performance, particularly of the Continental model, and the ability to accommodate weightier coachwork.

Très apprécié des carrossiers les plus en vue, le châssis Phantom II fournit la base de quelques carrosseries exceptionnelles pour l'époque et cet exemplaire arbore une carrosserie cabriolet dans le style de Gurney Nutting, un établissement qui signa quelques-unes des plus admirées. Le châssis 167TA, l'un des derniers exemplaires de l'avant-dernière série produite, fut construit en juin 1935 et carrossé en limousine par Hooper & Co et eut une certaine Mrs Staines comme première propriétaire.

La Phantom fut acheté en 1999 par l'actuel propriétaire qui l'a faite restaurer professionnellement. Ce travail méticuleux comprend une nouvelle carrosserie réalisée selon le carton précis de Gurney Nutting par Steve McFarlane, une réfection du moteur par le professéur Ken Brittan et un intérieur neuf avec restauration du tableau de bord par Simtrim, tous reconnus comme d'éminents spécialistes au Royaume-Uni. En complément, un overdrive a été adapté sur la transmission. Cette restauration onéreuse a pris neuf années et la voiture n'a été immatriculée qu'en 2010. Malheureusement, aucune des factures ne sont fournies. Décrite comme étant en bon état général, cette élégante et sportive Phantom II cabriolet est vendue complète avec sa trousse à outils, son manuel, un très rare 'Catalogue of parts 40/50 HP chassis' et des papiers d'immatriculation hollandais.
€285,000 - 345,000

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 wears drophead coupé coachwork in the style of Gurney Nutting, a firm responsible for some of the most widely admired. A late example from the penultimate series produced, chassis number '167TA' was completed in June 1935 with limousine coachwork by Hooper & Co and first owned by a Mrs Staines.

In 1999 the Phantom was acquired by the current owner, who had it professionally restored. This painstaking restoration included a new body to exact Gurney Nutting pattern by Steve McFarlane; an engine rebuild by Professor Ken Brittan; and an interior re-trim and dashboard refurbishment by Simtrim, all of whom are recognised UK-based specialists. In addition, an overdrive was fitted to the transmission. This necessarily expensive restoration took nine years and the car was only registered again in 2010. Unfortunately none of the associated invoices are available. Described as in generally good condition, this stylish and sporting Phantom II soft-top comes complete with tool kit, handbook and very rare 'catalogue of parts 40/50 hp chassis', and is offered with Netherlands registration papers.

419
Lancia Appia Zagato Sport châssis court coupé 1961
Carrosserie Zagato
Châssis n° 808.0773855

Reprenant le style de sa grande sœur Aurelia B10, la nouvelle Appia de Lancia débuta en 1953. Des modèles produits en série limitée, construits sur un châssis séparé et carrossés par les plus grandes Carrozzeria, venaient seconder les berlines Appia de série, Pinin Farina étant chargé du coupé, Vignale du cabriolet et Zagato du coupé GT. La puissance du moteur était encore majorée pour ces Appia plus sportives qui, avec la carrosserie aérodynamique allégée de Zagato pouvaient atteindre les 160 km/h. La version extrême était la Sport, construite par Zagato sur un châssis court (2, 35 m) et équipé d'un moteur préparé de 60 ch. On estime qu'il en aurait été construit environ 200.

Ce coupé à conduite à gauche sur châssis court, l'une des versions les plus rares et les plus séduisantes de l'Appia, est typique du style Zagato de l'époque. La voiture n'a eu que deux propriétaires depuis sa sortie d'usine et a été restaurée il y a une dizaine d'années, fraîchement repeinte dans son rouge d'origine cette année.

L'intérieur noir d'origine est en bon état et la voiture a toujours sa lunette arrière en plexiglas d'origine. Le moteur restauré est présenté comme en excellent état. La documentation fournie comprend le Libretto italien, une copie du Foglio Complementare. Beaucoup d'Appia Zagato ont été transformées pour la course et il est rare de trouver un exemplaire intact comme celui-ci, complet avec ses pare-chocs.
€65,000 - 85,000

Styled like its Aurelia B10 big brother, Lancia's new Appia small car arrived in 1953. Complementing the standard Appia saloon were a series of limited edition models produced on a separate chassis and bodied by leading carrozzeria, Pininfarina being responsible for the coupé, Vignale the cabriolet and Zagato the GT coupé. Engine power was increased for these more sporting Appias which, when equipped with Zagato's lightweight, aerodynamic coachwork could touch 160km/h (100mph).

The ultimate incarnation was the Sport, which was built by Zagato on a shortened (2,350mm) wheelbase and equipped with a tuned engine producing 60bhp. It is estimated that around 200 were built.

One of the rarest and most desirable of Appia variants, this left-hand drive short-wheelbase coupé is typical of Zagato's work of the period. This car has had only two registered owners from new and was restored some ten years ago, with a fresh repaint in the original red finish being undertaken this year. The original black interior remains in good condition and the car retains its original Plexiglas rear screen. The restored engine is said to be in excellent condition. Accompanying documentation consists of an Italian Libretto and copy of the Foglio Complementare. Many Zagato-bodied Appias have been converted for racing and it is rare to find an unmolested example such as this, complete with its bumpers.

420
Même propriétaire depuis 1983
Renault R4 1980
Châssis n° A0074647

Après avoir construit un million de la très populaire 4 CV, Renault la remplaça en 1961 par la révolutionnaire R4, abandonnant le moteur arrière de la 4 CV pour la traction avant. Première traction de la marque française, cette disposition rendait la nouvelle voiture plus sûre tout en permettant aux concepteurs de Renault d'offrir l'habitabilité maximale sur un empattement de 239, 5 cm. Elle fut également dotée d'un hayon arrière, qui, bien qu'elle n'ait pas été la première à en faire usage, faisait de la spacieuse R4 une des voitures les plus pratiques de sa catégorie. Plus important, ces caractéristiques éclipsaient celles de sa rivale, la Citroën 2 CV. À l'origine animée par un moteur de 747 cm3 à soupapes en tête, elle reçut des moteurs de plus forte cylindrée au cours de ses évolutions. Il y eut également une version R3 à moteur de 603 cm3. Indéniablement un des premiers exemples des universelles petites familiales à hayon arrière, la Renault 4 connut un succès encore plus grand que sa devancière, dépassant les huit millions d'unités lorsque prit fin sa production en 1992.

Vendue dans son état d'origine, cette Renault 4 n'a connu qu'un propriétaire depuis 1983 et affiche actuellement un kilométrage de 40000 km au compteur. La voiture est vendue avec diverses factures (de 1987 à 1994), une copie de la carte grise française de 1983 au nom du propriétaire actuel et une vignette de 1989, émise à Saint-Jean-Cap-Ferrat, sur la côte d'Azur où elle était utilisée.
€3,000 - 4,000

Having made over one million of the hugely successful 4CV, Renault replaced it in 1961 with the revolutionary R4, abandoning the 4CV's rear-engined layout in favour of front-wheel drive. The French company's first such system, the latter made the newcomer easier to handle while at the same time enabling Renault's designers to offer the maximum amount of interior space possible within the 239.5cm wheelbase. They also provided a 'hatchback' tailgate, which, although not the first of its kind, made the spacious R4 one of the most practical cars in its class. Most importantly, its specification eclipsed that of the rival Citroën 2CV. Power was provided by a 747cc overhead-valve engine initially, with larger power units becoming available as the design matured. There was also a 603cc R3 version. Arguably the first example of the now ubiquitous small family hatchback, the Renault R4 was an even bigger success than its predecessor, with in excess of eight million sold by the time production ceased in 1992.

Presented in original condition, this Renault R4 has had only one owner since 1983 and currently displays a total of approximately 40,000 kilometres on the odometer. The car is offered with sundry service invoices (1987-1994); a copy of the 1983 French Carte Grise in the current owner's name; and a 1989 road tax disc issued in St Jean Cap Ferrat on the Cote D'Azure where it was used.

421
Même propriétaire depuis 1981
Renault 4CV berline 1954
Châssis n° 218 8277

Conçue en secret pendant la seconde guerre, la 4 CV avait été influencée par la plus moderne des voitures populaires d'avant-guerre, la Fiat 500 Topolino. Produite à partir de 1946, la Renault 4 CV a été améliorée par rapport à sa rivale italienne, par sa carrosserie à quatre portes, sa suspension indépendante et son moteur à soupapes en tête, que la Fiat adoptera plus tard. Son moteur arrière la différencie également de la Fiat, bien sûr, et cette caractéristique restera typique des Renault populaires jusqu'aux années 1960. Initialement de 760 cm3 (la cylindrée fut réduite à 747 cm3 en 1950) le quatre cylindres développait 19-22 ch, associé à une boîte à trois rapports. La vitesse maximale de la 4 CV était de l'ordre de 100 km/h, mais pour ceux qui en voulaient plus, il existait une version hautes performances – la R1052 Sport. La production de la 4 CV a totalisé plus d'un million d'unités jusqu'à son retrait en 1961, cet extraordinaire succès commercial ayant servi de base à la résurrection de Renault après la guerre.

Cet exemplaire a été acheté par son actuel propriétaire en 1981 et est vendu avec la facture d'achat, son ancienne carte grise (copie), ses papiers d'importation belges et une sélection de photos d'époque. On nous signale que la carrosserie et l'intérieur sont en bon état, mais l'éventuel acheteur doit être averti que le moteur a serré et que la voiture n'est pas en état de marche.
€4,000 - 6,000

Conceived in secret during wartime, the 4CV had been influenced by the most advanced small car of the pre-war period - the FIAT 500 Topolino. In production from 1946, the Renault 4CV improved on its Italian rival's specification by virtue of its four-door four-seat body, all-independent suspension and overhead-valve engine, though the FIAT would soon gain the latter. The 4CV's rear engine also set it apart from the FIAT of course, and this layout would characterise all Renault's mainstream passenger cars until the 1960s. Initially of 760cc (it was downsized to 747cc in 1950) the four-cylinder engine produced between 19-22bhp and drove via a three-speed gearbox. The 4CV's top speed was around 100km/h, but for those who wanted more excitement there was a high-performance version - the R1052 Sport. 4CV production had totalled over one million units by the time the model was withdrawn in 1961, the car's outstanding commercial success providing the foundation for Renault's post-war resurgence.

This example was acquired by the current owner in 1981 and comes with the purchase receipt, old French Carte Grise (copy), Belgian importation documents and a selection of period photographs. We are advised that the body and interior are in good condition but prospective purchasers should be aware that the engine is seized and the car is not in running order.

422
Un seul propriétaire, 11,000 kilomètres d'origine
Citroën 2CV berline 1962
Châssis n° 1310228
Moteur n° 01706281

Grande classique populaire de l'après-guerre, aux côtés de la Volkswagen Coccinelle, de la Mini, et du Land Rover, l'excentrique 2 CV a fait ses débuts en 1949. Conçue pour offrir un transport basique dans la période d'austérité de l'après-guerre, la 2 CV a largement dépassé ses humbles objectifs de départ, devenant une voiture culte auprès des automobilistes écolo-engagés. Bien que son deux cylindres à plat refroidi par air soit passé de 375 cm3 à 602 cm3, les performances de la 2 CV resteront toujours modestes, de l'ordre de 110 km/h à fond, bien que cela ait eu peu d'importance aux yeux de la plupart de ses fidèles pour qui l'intérieur spacieux, le toit repliable sur toute sa longueur et la sobriété de son moteur avaient bien plus d'importance. Pour beaucoup, ce fut une bien triste journée lorsque la dernière 2 CV fabriquée en France quitta l'usine de Levallois, en 1988, même si la production continua au Portugal pendant encore deux années.

Cette 2 CV, un exemplaire à moteur de 452 cm3 appartient à son actuel propriétaire depuis qu'elle est neuve et n'a parcouru que 11,000 km environ à ce jour. Repeinte en gris (elle était blanc Carrare), elle est vendue avec des photos prises avant et après avoir été repeinte, sa facture originale d'achat datée du 29 juin 1962, diverses notes du propriétaire, un ancien document technique et des papiers d'immatriculation belges annulés.
€5,000 - 8,000

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

An example fitted with the 452cc engine, this 2CV has been in the present ownership from new and has covered only 11,000-or-so kilometres to date. Repainted green (from the original Carrare), the car comes with photographs taken before and after the re-spray; the original purchase invoice dated 29th June 1962; sundry owner's notes; an old technical control document; and cancelled Belgian registration papers.

423
Livrée neuve en France
MGB roadster 1967
Châssis n° GHN3L88082
Moteur n° 18GB-U-H 39782

Le certificat BMIHT qui accompagne ce roadster MGB révèle qu'il fut construit comme modèle d'export avec conduite à gauche et confirme qu'il conserve ses numéros de châssis et de moteur d'origine. Peinte en British Racing Green à l'origine avec intérieur noir et capote assortie – dans la même configuration qu'aujourd'hui – la voiture est sortie d'usine le 13 avril 1967 et a été livrée en France. Elle a quitté l'usine avec des roues fils, un chauffage, une capote repliable, un couvre-tonneau noir, des pneus Dunlop SP41, un compteur gradué en kilomètres, un thermomètre en degrés centigrades, un cendrier et une transmission avec overdrive, commandée par un bouton sur la colonne de direction. Complètement restaurée, la voiture a été achetée par son actuel propriétaire en 2012 au spécialiste/marchand belge Marreyt Classics. La documentation fournie comprend le certificat BMIHT mentionné plus haut, la correspondance avec Marreyt, diverses photos de la restauration, un contrôle technique (daté de 2012 à 12 038 km), une carte grise française annulée et un formulaire d'immatriculation belge. Un manuel du propriétaire fait partie du lot.
€12,000 - 18,000

This MGB Roadster's accompanying BMIHT certificate reveals that it was built as a left-hand drive export model and confirms that it retains matching chassis/engine numbers. Originally finished in British Racing Green with black interior trim and matching hood – the same combination it has today – the car was completed on 13th April 1967 and delivered new to France. It left the factory equipped with wire wheels, heater, foldaway hood, black tonneau cover, Dunlop SP41-tyres, speedometer in kilometres, centigrade thermometer, ashtray and overdrive transmission with column-mounted switch. Completely restored, the car was purchased by the current owner in 2012 from the Belgian dealer/specialist Marreyt Classics. Accompanying documentation consists of the aforementioned BMIHT certificate, correspondence with Marryet, sundry restoration photographs, technical control (dated 2012 at 12,038 kilometres), cancelled French Carte Grise and Belgian registration application form. An owner's manual is included in the sale.

424
Propriété d'une dame, 24,050 kilomètres d'origine
Ferrari Mondial QV coupé 1989
Châssis n° ZFFWD21B0000 75445

Première tentative de Ferrari pour construire une voiture adaptée à tous les marchés internationaux, la Mondial 8 utilisait le V8 3 litres quatre arbres de la 308 GT4, monté dans une version allongée du châssis de cette dernière. Transmission et suspensions restaient à peu près identiques avec la boîte transaxle à cinq rapports et une suspension indépendante aux quatre roues. Considérée par certains comme moins sportive que les autres Ferrari, la Mondial dépassait quand même les 225 km/h et sa tenue de route et son confort autorisaient les longs voyages. Elle était aussi l'une des première Ferrari à bénéficier d'un traitement anticorrosion au zinc pour ses panneaux de carrosserie. Considérablement plus habitable que les premières 2+2, la Mondial à carrosserie Pininfarina était décrite par le magazine Car comme 'ce qu'on peut faire de plus proche d'une supercar en termes de transport familial'. Les différentes évolutions furent un vrai cabriolet (pas de type Targa), l'adoption du moteur QV (Quattro Valvole, quatre soupapes par cylindre) plus puissant en 1982 et la cylindrée portée à 3, 2 litres en 1985.

Commandée par le Garage Francorchamps en décembre 1987, mais seulement livrée en 1989, cette Mondial QV 3, 2 litres est vendue avec sa facture originale et de nombreuses factures d'entretien deGarage Francorchamps. Peinte en gris avec intérieur en cuir rouge, la voiture est vendue avec son certificat de conformité Ferrari, son contrôle technique (2013), ses papiers d'immatriculation belge annulés et diverses factures d'un spécialiste Ferrari belge datant de 2009. Probablement la plus pratique et la plus facile à vivre de toutes les Ferrari.
€25,000 - 35,000

Ferrari's first effort at building a car suitable for markets throughout the world, the Mondial 8 deployed the 308GT4's 3.0-litre quad-cam V8 engine in a lengthened version of the latter's chassis. Transmission and running gear remained much the same, with five-speed transaxle and independent suspension all round. Although reckoned by some to be less sporting than other Ferraris, the Mondial was still good for 225km/h-plus and its ride quality and comfort scored over long distances. The Mondial was also one of the first Ferraris to benefit from zinc anti-corrosion coating of its steel panels. Considerably roomier than previous Ferrari 2+2s, the Pininfarina-styled Mondial has been described by Car magazine as, 'the closest you'll get to supercar family transport.' Developments included a proper (non-Targa) Cabriolet, the introduction of a more-powerful 'Qv' (Quattro-valvole: four-valves-per-cylinder) engine in 1982 and enlargement to 3.2 litres for 1985.

Ordered via Garage Francorchamps in December 1987 but not delivered until 1989, this 3.2-litre Mondial Qv comes with the original purchase invoice and numerous maintenance bills from the Garage Francorchamps. Finished in grey exterior with red leather interior, the car is offered with Ferrari certificate of conformity, technical control (2013), cancelled Belgian registration document and sundry invoices from a Belgian Ferrari specialist dating from 2009. Arguably the most practical and easy-to-live-with of all Ferraris.

425
10,570 kilomètres d'origine
Ferrari 456GT Modificata coupé 2003
Carrosserie Pininfarina
Châssis n° ZFFWP44B000130508

Ferrari n'avait pas offert de 2+2 depuis l'arrêt de la 412 en 1989 et lorsque la 456 GT fit ses débuts au Salon de Paris, en octobre 1992, il était clair que la nouvelle venue allait éclipser toutes les précédentes grand tourisme à quatre places de Maranello. Bien qu'entièrement nouvelle jusqu'au bout des pare-chocs, la 456 GT arborait des éléments familiers aux générations d'amateurs de Ferrari – un V12 à quatre arbres à cames en tête à l'avant, une boîte transaxle à l'arrière, un châssis tubulaire et une suspension indépendante – tandis qu'apparaissait pour la première fois une suspension adaptative à contrôle électronique et une boîte de vitesses à six rapports. Le nouveau V12 de 5, 5 litres, globalement une version assagie de celui des 550 et 575, ne lâchait pas moins de 442 ch à seulement 6,250 tr/min, tout en restant souple et mordant, du ralenti à la ligne rouge, grâce à un excellent système de gestion. En dehors de la F40, la 456 était la routière la plus puissante jamais conçue par Ferrari, pourtant malgré ses performances de supercar son moteur au régime relativement bas s'est révélé très fiable.

Not since the 412's demise in 1989 had Ferrari offered a '2+2' and when the 456GT debuted at the Paris Salon in October 1992 it was obvious that the long awaited newcomer eclipsed all Maranello's previous four-seat Grand Tourers. Although new from stem to stern, the 456GT incorporated elements familiar to generations of Ferrari cognoscenti - front-mounted four-cam V12, rear transaxle, tubular steel spaceframe chassis and all-independent suspension - while making an appearance for the first time were electronically-controlled adaptive suspension and a six-speed gearbox. Essentially a de-tuned version of that powering the 550 and 575, the new 5.5-litre V12 unleashed no less than 442bhp at a lowly 6,250rpm yet remained smooth and tractable from idling speed to red-line thanks to its state-of-the-art engine management system. F40 excepted, the 456 was the most powerful road car developed by Ferrari up to that time, yet despite delivering supercar performance this relatively unstressed engine has proven to be very reliable.

Pour la 456, Pininfarina avait à nouveau appliqué sa recette miracle pour créer une carrosserie subtilement belle, tout en courbes loin des lignes tendues de sa devancière. Bien que débarrassée de tout artifice aérodynamique, la 456 restait stable jusqu'à sa vitesse maximale d'environ 305 km/h qui en faisait la quatre place de série la plus rapide du monde. Saluées à ses débuts, le style de la 456 n'a pas pris une ride et témoigne de la clairvoyance de Pininfarina pour créer une des lignes les plus belles de tous les temps. Un habitacle avec l'air conditionné, habillé d'un somptueux cuir Connolly, une direction assistée parfaitement dosée et une qualité de construction digne de Porsche se combinaient pour faire de la 456 GT une sérieuse concurrente pour les Bentley, Aston Martin et Mercedes-Benz. Une version à transmission automatique connue sous le nom de 456 GT A, fut proposée à partir de 1997 et, deux ans plus tard, le modèle subissait sa seule mise à niveau sous la forme légèrement modifiée de la 456 GT M (Modificata).

Cette séduisante version à boîte mécanique de l'une des dernières 456 GT a été construite en octobre 2002 et immatriculée le 18 août 2003. Le compteur affichait 8 800 km lorsqu'elle fut achetée par son actuel propriétaire chez British & Sportscars d'Overijse, en Belgique, en 2008 et n'en affiche aujourd'hui que 10 570 km. La voiture est vendue dans son état d'origine avec son certificat de conformité Ferrari, sa facture d'achat (2008), diverses notes d'entretien, ses papiers anglais et belges périmés et son contrôle technique (2013).
€30,000 - 40,000

For the 456, Pininfarina worked its magic once more to create a subtly beautiful curvaceous body contrasting with the hard edges of its predecessor. Although bereft of extraneous aerodynamic devices, the 456 remained stable up to its maximum of around 190mph, a figure that made it the world's fastest production four-seater passenger car. Acclaimed on its debut, the 456's styling has not dated and is a tribute to Pininfarina's farsightedness in creating one of most successful designs of modern times. An air-conditioned interior, sumptuous Connolly leather trim, perfectly weighted power steering and Porsche-rivalling build quality all combined to make the 456GT a worthy competitor for Bentley, Aston Martin and Mercedes-Benz. An automatic transmission version, known as the 456GT A, became available for 1997 and then two years later the model was given its one-and-only makeover, re-emerging as the subtly restyled and improved 456GT M (Modificata).

This desirable manual transmission example of the ultimate 456GT was completed in October 2002 and first registered on 18th August 2003. The odometer reading was 8,800 kilometres when the Ferrari was purchased by the current owner from British & Sportscars of Overijse, Belgium in 2008 and is now 10,570. Presented in original condition, the car is offered with Ferrari certificate of conformity; purchase receipt (2008); sundry maintenance invoices; cancelled UK and Belgian registration documents; and technical control (2013).

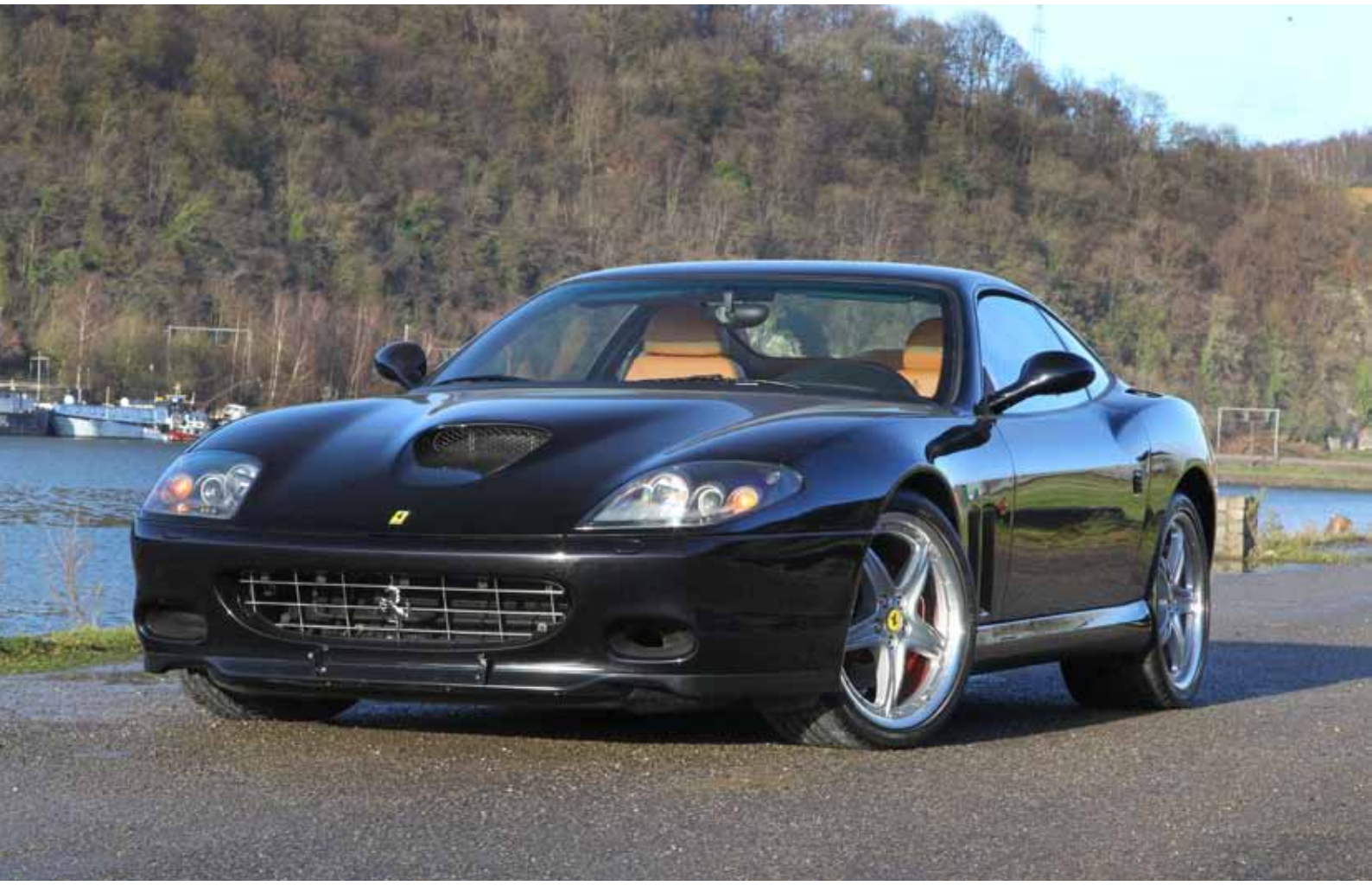
426
Boîte mécanique à 6 rapports
Ferrari 575 M Maranello coupé 2004
Châssis n° ZFFBT55B000137515

'La Maranello n'a besoin d'aucune excuse, elle est logique, un retour aux valeurs traditionnelles, mais des valeurs et un niveau qui sont largement au-dessus de ceux établis par la Daytona quand elle se traînait, en voie d'extinction, il y a un quart de siècle' - Car.

La Ferrari 575 M (Modificata), présentée en 2002, était une évolution de la très prisée 550 Maranello, plutôt qu'un modèle entièrement nouveau. En dévoilant la 550 Maranello, Ferrari retournait à sa vieille tradition des sportives à V12 à l'avant, ressuscitant une lignée qui avait été suspendue depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 'Daytona' en 1974. Le cœur de toute Ferrari, c'est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 de plus que celui de la Daytona. Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre optimal sur une sportive à moteur avant, il fallait utiliser une boîte transaxle sur l'essieu arrière et celle de la Maranello offrait six rapports. Les trains roulants étaient montés sur un châssis tubulaire en acier sur lequel était installée la carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante offrait deux modes d'amortissement (normal/sport), commandés par un bouton au tableau de bord et complétés par une assistance de direction couplée à la vitesse.

'The Maranello needs no excuses: it is right-minded, a return to traditional values, albeit values and standards that tower high above those set by the Daytona when it shuffled off to extinction a quarter of a century ago.' – Car magazine.

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



Dessinée par Pininfarina, comme son illustre devancière la Daytona, la 550 Maranello arborait les mêmes proportions, adoptant la vieille recette d'un long capot avec un habitacle reculé et un arrière tronqué. L'aérodynamique avait été élaborée en soufflerie où des heures d'essais avaient permis de combiner une trainée minimale avec un appui constant en toutes circonstances, des considérations de première importance sur une voiture qui atteint les 320 km/h. Des détails de style, comme l'entrée d'air de capot ou les ouïes de débourrage derrière les passages de roue avant rappelaient les grandes Ferrari de compétition d'autrefois, en particulier la 250 GTO, tandis qu'à l'arrière, on retrouvait les feux circulaires caractéristiques. Sur la 575 M, la cylindrée du moteur avait été portée à 5 748 cm3 et la puissance maximale à 515 ch, transmise aux roues via une boîte mécanique à six rapports.

Cette superbe 575 M a été achetée au cours de l'été 2013 par le vendeur récemment décédé, son second propriétaire, qui n'a malheureusement jamais pu en profiter. Elle se présente dans une livrée très recherchée, noire avec intérieur en cuir Cognac et affiche 40 000 kilomètres au compteur. Non immatriculée, elle est vendue avec son certificat de conformité Ferrari et tous ses manuels d'origine, etc.
€55,000 - 65,000

Styled by Pininfarina like its illustrious 'Daytona' predecessor, the 550 Maranello was similarly proportioned, adopting the classical combination of long bonnet, small cabin and truncated tail. The body's aerodynamics were developed in the wind tunnel, where hours of testing ensured that the minimum of drag was combined with constant downforce regardless of set up, an important consideration in a 200mph road car. Styling details such as the bonnet air scoop and hot air outlets behind the front wheelarches recalled the great competizione Ferraris of the past, in particular the immortal 250GTO, while the tail incorporated Ferrari's characteristic twin circular lights. For the 575M, engine displacement grew to 5,748cc and maximum power to 515bhp, while transmitting it to the ground was a new six-speed manual gearbox.

This beautiful 575M was purchased in the summer of 2013 by the recently deceased vendor, only its second owner, who sadly never got the opportunity to enjoy it. The car is finished in the sought after colour combination of black with cognac leather interior and currently displays a total of only 40,000 kilometres on the odometer. Currently unregistered, it comes with Ferrari certificate of conformity and all original books, etc.

427
Cadillac série 62 cabriolet 1947
Châssis n° 8443511

Fondée par Henry Leland et Robert Faulconer, la Cadillac Automobile Company de Detroit, dans le Michigan, a construit sa première voiture en octobre 1902, la qualité supérieure des techniques de construction de la marque la plaçant rapidement comme le premier constructeur de voitures de luxe aux États-Unis. Innovant dans tous les domaines techniques automobiles, la marque continue de produire des voitures partout reconnues comme des symboles de richesse et de prestige.

Au cours des années 1930, il semblait que chaque année apportait une avancée significative dans le développement du V8 Cadillac qui, à la fin de la décennie avait été réduit à la seule version 346 Ci (5, 7 litres), les onéreux modèles carrossés à moteurs V12 et V16 ayant été abandonnés. Les superbes carrosseries Projectile ou Torpedo de la série 62 construites par Fisher étaient apparus sur la gamme 1940 et avaient reçu des retouches à la calandre en 1941, établissant un modèle qui allait se prolonger sur plusieurs années. De simples modifications de détails furent apportées dans les années de l'immédiat après-guerre, avant que la gamme ne soit complètement redessinée en 1948, avec, pour la première fois, les ailerons d'Harley Earl, inspirés du chasseur Lockheed P38. Avec 150 ch sous le pied, les séries 61 et 62 avait une vitesse de pointe tout à fait acceptable et le châssis était remarquable par son agilité.

Founded by Henry Leland and Robert Faulconer, the Cadillac Automobile Company of Detroit, Michigan completed its first car in October 1902, the firm's superior precision manufacturing technology soon establishing it as the foremost builder of quality cars in the USA. Always innovators in automobile technology, the company continues to produce cars recognised everywhere as symbols of wealth and prestige.

During the 1930s it seemed that almost every year brought with it a landmark advance in the development of Cadillac's long-running V8 engine, which by the decade's end had been rationalised to a single 346ci (5.7-litre, 150bhp) variant, the expensive V12 and V16-engined coachbuilt models having been dropped. The Series 62's beautiful Fisher-built 'Projectile' or 'Torpedo' bodies had first appeared on the 1940 range and featured a revised front-end treatment for '41, establishing a pattern that would last for several years. Only detail changes were made in the immediately post-war years before the range was comprehensively restyled for 1948, emerging with Harley Earl's Lockheed P38-inspired tail fins for the first time. With 150 horsepower on tap, the Series 61s and 62s had a decent turn of speed while the chassis was considered remarkable for its manoeuvrability.

Datant des dernières années de la production Cadillac avant les ailerons, on pense que ce cabriolet série 62 a appartenu au chanteur français Claude François. Si l'on en croit le mécanicien qui s'occupait des voitures de sa collection, le dernier propriétaire l'avait vendue à Claude François qui l'avait à son tour vendue à un certain M. Roy James, bien qu'il n'y ait aucune preuve écrite. La voiture fut immatriculée au nom de James en 1986. En 1989, le dernier propriétaire la racheta à M. James (facture d'achat disponible). Alors qu'elle était en la possession de M. James, la Cadillac figura dans un magazine français avant sa restauration, encore peinte en beige (voir photographies fournies). Il semblerait qu'elle était l'un des deux seuls exemplaires connus en France à l'époque. Grande classique américaine extrêmement confortable et pratique pour un prix raisonnable, ce magnifique cabriolet Cadillac est vendu avec un numéro du magazine mentionné, des photos de sa restauration, diverses factures d'entretien, ses papiers d'importation belges, son certificat de transfert et sa carte grise française annulée.
€40,000 - 60,000

Dating from the last year of 'fin-less' Cadillac production, this Series 62 convertible is believed to have belonged to the French pop singer, Claude François. According to the mechanic who looks after the cars of this collection, the late owner sold the Cadillac to Claude François, who then sold it to a Mr Roy James, though there is no written proof of this. The car was registered in Mr James' name in 1986. In 1989 the late owner bought the car back from Mr James (bill of sale available). While in Mr James' ownership the Cadillac featured in a French magazine prior to restoration and while still finished in beige (see accompanying photographs). It was claimed to be one of only two of its kind known in France at that time. A supremely comfortable and useable classic American at a relatively affordable price, this beautiful Cadillac convertible is offered with a copy of the aforementioned magazine; a selection of restoration photographs; sundry maintenance invoices; Belgian importation documents; certificate of transfer and cancelled French Carte Grise.

428
Rolls-Royce 40/50 HP Silver Ghost torpédo 1921
Châssis n° CW29

Bien que la 40/50 HP ait de toute évidence amplement mérité son surnom de 'best car in the world', la décision d'abandonner tous les autres modèles, ne fit que concentrer l'attention sur celle qui allait devenir la 'Silver Ghost'. Jusqu'en 1908, lorsqu'elle déménagea dans ses nouveaux locaux à Derby, la société créée par l'ingénieur Frederik Henry Royce et l'honorable financier Charles Stuart Rolls, avait construit différents modèles dans ses ateliers de Manchester. Des voitures équipées de moteurs à deux, quatre ou six cylindres, et même à moteur V8 rapidement abandonné, avaient été construites, avant la décision du directeur général Claude Johnson de se concentrer sur la seule 40/50 HP. Elle avait été dévoilée au Salon de Londres en 1906 et se fit plus connaître sous le nom de 'Silver Ghost' l'année suivante, quand le châssis 60551 fut exposée avec une carrosserie tourer couleur argent, signée Barker & Co.

Although the 40/50hp model would have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet in any event, Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. Prior to 1908, when it relocated to a new factory in Derby, the company founded by engineer Henry Royce and entrepreneur The Honourable Charles Stewart Rolls had manufactured a variety of models at its Manchester premises. Cars with two, three, four and six cylinders were made, and even an abortive V8, before Managing Director Claude Johnson's decision to concentrate on the range-topping 40/50hp. The latter had first appeared at the 1906 Motor Show and became known as the 'Silver Ghost' the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker.

Le cœur de la Silver Ghost était un superbe six cylindres à soupapes latérales de 7,036 cm3 (plus tard 7,428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, celle-ci allant rapidement être abandonnée. La transmission fut elle aussi rapidement modifiée, une boîte à trois vitesses avec troisième en prise directe remplaçant la boîte quatre vitesses avec overdrive en 1909. Il y eut d'innombrables autres modifications au cours de la production qui s'étala sur 20 ans, la plus importante concernant l'adoption d'un freinage assisté par servo aux quatre roues vers la fin de 1923.

Après un essai de 2,000 miles sous le contrôle du Royal Automobile Club , la voiture d'essai de l'usine – châssis n° 60551, LA 'Silver Ghost' - fut engagée au Scottish Reliability Trial en 1907, parcourant les 15 000 miles de façon éblouissante en établissant un nouveau record du monde. La réputation de la voiture était dès lors établie, notamment en Amérique du nord où les grands espaces exigeaient une fiabilité sans défaut et un grand confort.

Livrée neuve au Royaume-Uni, CW29 est une ancienne restauration (il y a plus de 20 ans) qui vient d'une éminente collection privée espagnole. Les documents fournis comprennent les papiers d'immatriculation espagnols et le certificat de la FFVE.
€140,000 - 190,000

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.

After a successful 2,000-mile trial under RAC supervision, the factory demonstrator - chassis '60551', 'The Silver Ghost' - was entered in the Scottish Reliability Trial, completing the 15,000-mile run with flying colours to set a new world record. From then on the car's reputation was assured, not the least in North America where the wide-open spaces placed a premium on reliability and comfort.

Delivered new in the UK, 'CW29' is an older restoration (some 20-plus years ago) offered from a prominent private collection in Spain. Accompanying documentation consists of current Spanish registration papers and FFVE certificate.

429
Ferrari 308 GTB berlinette 1978
Carrosserie Pininfarina
Châssis n° F106AB26007
Moteur n° F106AL4453

Cette Ferrari 308 GTB a été livrée neuve en Californie en 1978 et a été inscrite au Ferrari Club of America. Elle a toujours été entretenue avec soin et a aujourd'hui parcouru 96,000 miles. En 2006, elle a été importée en Europe, rejoignant une collection privée de voitures de sport en Allemagne et entre 2009 et 2011 a été méticuleusement rénovée et mise aux normes européennes. Tous les travaux nécessaires ont été effectués, direction, suspension avant (y compris les amortisseurs), air conditionné, carburateurs, moteur et boîte, filtre à air et à huile changés, retouches à la peinture, roues repeintes, nouvelle moquette et nouvelle courroie d'arbres à cames (en février 2010, il y a 500 miles). Les factures des pièces et de la main d'œuvre sont fournies avec la voiture qui se présente en bon état général d'origine, confirmé par une 'condition 2' au Classic Data en 2010. La voiture a un TÜV valide jusqu'en 2015 et est immatriculée en plaques historiques H en Allemagne. Les caractéristqiues notables comprennent les vitres électriques et une radio d'origne Blaupunkt/Becker. Un manuel de pièces détachées est vendu avec la voiture.
€30,000 - 40,000

This Ferrari 308GTB was delivered new to California in 1978 and has been registered with the Ferrari Club of America. It has always been serviced and well cared for and has now covered 96,000 miles. In 2006 it was imported into Europe, joining a German private collection of sports cars, and between 2009 and 2011 was carefully renovated and brought up to European specification. All work was carried out as necessary: steering, front suspension (including shock absorbers) air conditioning, carburettors, engine and gearbox oil and filter changes, paintwork rectified, wheels repainted, new carpets installed, and new cam belts (in February 2010, 500 miles ago). Invoices for parts and labour come with the car, which is presented in generally good original condition, confirmed by a Classic Data 'Condition 2' appraisal from 2010. The car has current TüV valid until June 2015 and is registered with German 'H' (historic) plates. Noteworthy features include electric window lifts and an original Blaupunkt/Becker radio. A parts manual is included in the sale.

430
Ferrari 308GTSi berlinette 1981
Châssis n° ZFAA02A5BOO35421
Moteur n° 01041

Importée des États-Unis où elle avait été vendue en 1981, cette 308 GTSi Targa a aujourd'hui parcouru 30,000 miles (environ 48,000 km) aux mains de seulement deux propriétaires, le dernier en Floride. Le kilométrage est confirmé par le manuel d'entretien aussi bien que par les factures d'entretien et de pièces pour un montant de 18,000 $.Son premier propriétaire l'a conservée de 1981 à 2003 et le second de 2003 à 2011, lorsque la voiture a été importée en Allemagne. En 2011/2012, la voiture a subi une restauration et un entretien méticuleux, notamment des freins, et l'installation de phares européens et de Michelin 220/55R390 TRX. Sans rouille et sans soudures, la carrosserie a reçu une peinture de qualité tandis que l'intérieur en cuir d'origine a été partiellement refait (ciel de toit, garnitures de portes, encadrement de lunette arrière) ainsi que la moquette. On nous signale que cette Targa se conduit très facilement et est prête à prendre la route. Décrite comme en bon état général, la voiture est vendue avec son manuel d'entretien, de nombreuses factures, son TÜV allemand et sa trousse à outil d'origine complète. Elle est immatriculée en Allemagne en plaques historiques H.
€35,000 - 45,000

Imported from the USA, where it had been supplied new in 1981, this matching numbers 308GTSi Targa coupé has now covered a total 30,000 miles (approximately 48,000 kilometres) in the hands of only two previous owners, the latter in Florida. The mileage is proven by the service manual, as well as by service and repair bills totalling $18,000. Its first owner kept the Ferrari from 1981 to 2003 and the second from then until 2011 when the car was imported into Germany. In 2011/2012 the car underwent carefully restoration and servicing with attention to brakes; installation of European headlamps; and fitting new Michelin 220/55R390 TRX tyres. Rust free and un-welded, the body received a high quality repaint while the original interior leather was partially replaced (roof, door trim, rear window surround) together with the carpets. We are advised that this Targa model drives exceptionally well and is ready to go. Described as in generally good condition, the car is offered with service manual, parts manual, numerous invoices, German TüV and the complete and original tool kit. It is currently registered on German 'H' (historic) plates.

431
Ford GT40 coupé réplique par GT Developments 1991
Châssis n° 100E321274
Moteur n° 321274

Dix ans après sa victoire au Mans, la GT40 était déjà considérée comme l'une des plus grandes classiques de tous les temps, générant une demande accrue pour les vraies voitures authentiques et donnant naissance à toute une industrie de répliques. Avec à peine 107 GT40 construites par Ford Advanced Vehicle à l'usine de Slough entre 1966 et 1972, il n'est pas surprenant qu'une industrie d'arrière-cour par de petits constructeurs indépendants ait prospérée pour satisfaire une demande croissante pour des répliques de la charismatique Ford victorieuse au Mans.

Construite par les experts reconnus de GT Developments, cette fidèle réplique de la légendaire Ford victorieuse au Mans a été acquise au Royaume-Uni en février 2009 et immédiatement immatriculée par la FFVE. Basée sur le modèle Mk I, elle s'enorgueillit de caractéristiques améliorées qui la rendent aussi à l'aise sur route ou sur circuit. Parmi ses spécificités remarquables, une suspension ajustable à l'avant et à l'arrière, des amortisseurs réglables AVO (route/circuit), des étriers à 4 pistons HiSpec, des disques AP Racing ventilés aux quatre roues et des jantes alliage BRM (8 pouces à l'avant, 10 pouces à l'arrière) chaussées de pneus Avon. Les suspensions, freins, radiateur, pneus, échappement, etc ont coûté 16,700 €.

A decade on from its final Le Mans win, the GT40 had become firmly established as one of the all-time great classic sports cars, leading to an increased demand for unmolested originals and the start of a replica-building industry. With a mere 107 GT40s being constructed at Ford Advanced Vehicles' Slough factory between 1966 and 1972, it is hardly surprising that a cottage industry of independent manufacturers arose to satisfy the continuing demand for replicas of Ford's charismatic Le Mans winner.

Built by recognised experts GT Developments, this faithful replica of Ford's legendary Le Mans winner was purchased in the UK in February 2010 and immediately registered by the FFVE. Based on the Mk1 model, it is to original configuration but of improved specification, making it equally at home on either road or racetrack. Soon after purchase the owner decided to restore the car, the rebuild being completed in June 2012. Noteworthy features include adjustable suspension front and rear; adjustable AVO 'coil-over' shock absorbers (for road/track use); HiSpec 4-pot brake callipers and ventilated AP Racing discs all round; and BRM alloy wheels (8" front, 10" rear) shod with Avon tyres. The suspension, brakes, radiator, tyres, exhaust, etc cost €16,700.

Monté en 2012, le moteur est un Ford Boss 347 ci (5,7 litres) de compétition équipé d'une culasse en aluminium, de carburateurs compétition, d'un allumage électronique Mallory et d'un échappement céramique. Un vrai moteur de compétition avec un bloc à quatre goujons qui développe 430 ch mais peut grimper à 550 avec une préparation. Montée en même temps que le moteur, la boîte est une SADEV séquentielle à six rapports. La carrosserie a été repeinte il y a un an, tandis que les fenêtres latérales en Lexan ont été remplacées et l'intérieur regarni avec des matériaux conformes à l'origine. Tous ce travaux ont été effectués par des professionnels et toutes les factures sont fournies. Le coût total (y compris le prix d'achat) dépasse les 138,000€.
La voiture est vendue avec son manuel indiquant la procédure de démarrage et les recommandations, un test au banc (enregistré en 2011) des essais de boîte sur les six rapports, la brochure de GT Developments, un rapport d'expert (indiquant une valeur de 120,000 €) et un dossier conséquent de restauration contenant des photos de la restauration.

Cette voiture est éligible pour des démonstrations lors de manifestations historiques comme Spa Classics, les Dix mille tours du Castellet, Le Mans Historique, etc et peut réaliser des temps au tour comparables à ceux de la GT40 originale. Cette superbe réplique de GT 40 peut être acquise pour une fraction du prix de la vraie et est vendue avec une carte grise française de collection, son contrôle technique et une évaluation d'assurance valable jusqu'en 2017.
€70,000 - 90,000

Installed in 2012 and costing €17,850, the engine is a Ford Boss 347ci (5.7-litre) racing unit fitted with aluminium cylinder heads, racing carburettor, Mallory electronic ignition and ceramic exhaust. A true racing engine with 4-bolt block, it produces 430bhp with up to 550 horsepower available with further tuning. Fitted at the same time as the engine, the gearbox is a six-speed sequential SADEV unit. The body was repainted one year ago while the Lexan side windows have been replaced and the interior upholstered in correct original materials. All work has been carried out by professionals and all invoices are available. Total cost (including the initial purchase price) was more than €138,000.

The car comes with owner's manual including starting instructions and product recommendations; dynamometer data (recorded in 2011) and gearbox test in all six gears; GT Developments sales brochure; expert report (showing a value of €120,000); and a substantial restoration file containing photographs of the rebuild.

This car is eligible to participate in demonstrations at historic meetings such as the Spa Classic, Dix Mille Tours of Le Castellet, Le Mans Historique, etc and can achieve lap times matching those of an original GT40. Available for a fraction of the price of an original, this superb GT40 replica is offered with French Carte Grise de Collection and Contrôle Technique valid until 2017.

432
Rolls Royce Silver Cloud cabriolet 1959
Châssis n° SMH183

Présentée au début de 1955, les toutes nouvelles Rolls-Royce Silver Cloud et Bentley S-Type étaient destinées à remplacer les vieillissantes Rolls-Royce Silver Dawn et Bentley R-Type. Toutes deux arboraient une carrosserie plus élégante sur un nouveau châssis séparé à caisson – Rolls-Royce renonçant pour le moment à la carrosserie autoporteuse – équipé de freins et d'une suspension améliorés, cette dernière avec des amortisseurs à contrôlé électrique. L'accroissement de cylindrée à 4 887 cm3 et l'adoption d'une culasse à six lumières permettait d'augmenter la puissance – traditionnellement non communiquée – du très fiable six cylindre à admission au-dessus de l'échappement.

Introduced early in 1955, the all-new Rolls-Royce Silver Cloud and Bentley S-Type were conceived as replacements for the ageing Rolls-Royce Silver Dawn and Bentley R-Type. 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.

La transmission automatique était désormais montée en série et la direction assistée était proposée en option. Rapide (plus de 160 km/h), relativement sobre et moins coûteuse à entretenir que les versions ultérieures à moteur V8, la Silver Cloud est incontestablement la plus agréable à conduire de toutes les Rolls-Royce d'après-guerre.

Il n'y avait cependant pas officiellement de version cabriolet, ce qui signifie que les clients Rolls-Royce qui voulaient profiter de la conduite au grand air devait se tourner vers l'un des carrossiers indépendants survivants pour ce type de voiture. La Silver Cloud à conduite à droite proposée ici a été immatriculée le 8 mai 1959 sous la forme d'une berline quatre portes et on ignore quand et par qui elle fut transformée en cabriolet deux portes. Les caractéristiques remarquables en sont l'air conditionné et les vitres et capote électriques.

On ne dispose d'aucun historique pour la voiture entre 1959 et 1993, lorsqu'elle a été entièrement restaurée au Royaume-Uni (nouvelle peinture, capote, cuir, moquettes et boiseries plus la restauration de la mécanique). Terminée en 1994, la Silver Cloud fut alors achetée par un certain M. Joël Sandhal à Marseille. En avril 2001 elle fut vendue à un collectionneur français de Lille, M. Jean Becquet, et, quelques mois plus tard, changeait à nouveau de mains et passait chez le propriétaire actuel, à Cannes. Depuis son acquisition par le vendeur, la voiture a été remisée au sec et au chaud dans un garage et a été conduite régulièrement – tous les mois – se révélant particulièrement fiable. Toutes les factures d'entretien de Bentley Cannes ont été conservées.

Peinte en deux tons gris/noir avec sellerie en cuir noir et capote assortie, la voiture garde une apparence très fraîche et est décrite comme en bon état général avec un intérieur en excellent état. Les papiers fournis comprennent les factures mentionnées ci-dessus, le contrôle technique et la *carte grise* de collection.

€125,000 - 165,000

Automatic transmission was now standard and power-assisted steering an option. Fast (100mph-plus), relatively economical and cheaper to maintain than the successor V8-engined versions, the Silver Cloud is arguably the most user-friendly of all post-war Rolls-Royces.

There was, however, no official soft-top variant, which meant that Rolls-Royce customers wishing to enjoy 'wind-in-the hair' motoring had to turn to one of the few surviving independent coachbuilders for such a car. The right-hand drive Silver Cloud offered here was first registered on 8th May 1959 as a four-door saloon and it is not known when or by whom it was transformed into a two-door convertible. Noteworthy features include air conditioning and electrically operated windows and top.

There is no history for this car between 1959 and 1993 when it underwent a complete restoration in the UK (new paint, top, leather, carpets and woodwork plus restoration of the mechanicals). Finished in 1994, the Silver Cloud was then purchased by a Mr Joel Sandhal in Marseille. In April 2001 it was sold to a French collector in Lille, Mr Jean Becquet, and a few months later changed hands again, passing to the current owner in Cannes. Since acquisition by the current vendor, the car has been stored in a dry and warm garage and driven frequently - every month – proving to be very reliable. All maintenance invoices issued by 'Bentley Cannes' have been kept.

Finished in two-tone grey/black with black leather upholstery and matching hood, the car still looks very fresh and is described as in generally good condition with excellent interior. Accompanying documentation consists of the aforementioned invoices, Contrôle Technique and French *Carte Grise* de Collection.

433
Citroën DS 23ie Pallas berline 1972
Châssis n° 00FG1733
Moteur n° ODX50682001383

Tout comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant sa DS à la ligne futuriste. Sous l'efficace carrosserie aérodynamique profilée de la nouvelle venue, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique aux quatre roues à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence sur les modèles de haut de gamme actuels. Le moteur original de la DS, un 1 911 cm3 à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm3 également proposé dans des versions 2 175 cm3 et 2 347 cm3, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses. Lorsque la production prit fin en avril 1975, plus d'un million trois cents mille exemplaires de cette singulière voiture avaient été construits.

Affichant les caractéristiques de la version haut de gamme Pallas, cette DS 23 à injection d'essence possède la transmission automatique C-Matic. Elle a été complètement restaurée en 2011, sa carrosserie étant mise à nu pour la peinture, le moteur refait et les trains roulants révisés avec de nouvelles pièces de suspension. Peinte en brun scarabée, avec sellerie de jersey tabac, la DS n'a couvert que 5 000 km depuis sa restauration et est décrite comme étant en excellent état général. La voiture est vendue avec un reportage photographique de la restauration et sa carte grise française.
€38,000 - 46,000

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 futuristically styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, 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, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in its present-day top-of-the-range models. The DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox. By the time production ceased in April 1975, more than 1.3 million of these wonderfully idiosyncratic cars had been built.

Built to top-of-the-range Pallas specification, this fuel-injected, 2.3-litre DS23 has the C-Matic (semi-automatic) transmission. The car was comprehensively restored in 2011 when the body was treated to a bare metal re-spray, the engine rebuilt and the running gear overhauled with new suspension parts. Finished in Brun Scarabée (brown metallic) with tobacco coloured Jersey trim, the DS has covered fewer than 5,000 kilometres (approximately 3,100 miles) since restoration and is described as in generally excellent condition. The car comes with a photographic record of the restoration and French Carte Grise.

434
Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce 1966
Châssis n° AR243486
Moteur n° AR0053604902

'Peu de voiture peuvent rivaliser avec l'Alfa 1600 en matière de plaisir de conduite pur et elle récompensera amplement le conducteur qui mettra toute son attention à la piloter.' Car & Driver

Dévoilée en 1963, la Giulia Sprint GT était dotée d'une séduisante carrosserie à quatre places dessinée par Giorgetto Giugiaro, bien que la voiture ne soit pas fabriquée chez Bertone, mais dans la nouvelle usine Alfa Romeo d'Arese. Sous la tôle du nouveau coupé, on trouvait la boîte manuelle à cinq rapports, la suspension avant indépendante, l'essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et – sauf sur les toutes premières – les disques aux quatre roues qui avaient été récemment présentés sur la berline Giulia TI série 105. La Sprint GT délivrait 106 ch (contre seulement 92 pour la TI, grâce à des carburateurs Weber double corps) une puissance suffisante pour atteindre une vitesse maximale de 180 km/h. Des conduits d'admission modifiés caractérisaient le moteur plus puissant de la GTV (V pour Veloce) Sprint de 109 ch, présentée en 1965. Conçues pour le plaisir du conducteur, la gamme des Sprint fut un immense succès pour Alfa Romeo, sa production s'étalant sur quatorze années jusqu'en 1977.

Cette Giulia Sprint GT Veloce a été complètement restaurée par un spécialiste italien vers 2004, tandis que son moteur a été refait en 2013. L'Alfa n'a parcouru que 2 000 km depuis sa restauration et se présente, selon le vendeur, dans une excellent état général. Repeinte dans sa livrée originale vert foncé/intérieur marron, la voiture est vendue avec ses papiers ASI, son libretto et son Certificato di Proprieta italien d'origine.
€28,000 - 34,000

'Few cars can rival the 1600 Alfa for sheer driving enjoyment, and the keen driver devoting his full attention to driving it will be amply rewarded.' - Car & Driver.

Launched in 1963, the Giulia Sprint GT featured classically stylish four-seater coachwork designed by Bertone's Giorgetto Giugiaro, though this was now manufactured not by Bertone but at Alfa's new factory at Arese. Beneath the skin the new coupé utilised the recently introduced 105-Series Giulia TI saloon's five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and - early cars excepted - all round disc brakes. The Sprint GT came with 106bhp on tap (up from the TI's 92bhp courtesy of two twin-choke Weber carburettors) an output sufficient for a top speed of around 180km/h (112mph). Improvements to the inlet ports characterised the more-powerful (109bhp) engine of the Sprint GTV (or GT Veloce) introduced for 1965. Exhilarating driver's cars, the Sprint GT range was an immense success for Alfa Romeo, enjoying a 14-year production run until 1977.

This Giulia Sprint GT Veloce was comprehensively restored by specialists in Italy circa 2004, while the engine was overhauled in 2013. The Alfa has covered only 2,000 kilometres since restoration and is described by the vendor as in generally excellent condition. Refinished in its original colour scheme of dark green with brown interior, the car is offered with ASI papers and its original Italian libretto and Certificato di Proprieta.

435
Achetée neuve en 1963 par Bill Harrah
Rolls-Royce Phantom V limousine 1963
Châssis no. 5LVA85
Moteur no. 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. 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.

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. 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.

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.
€60,000 - 90,000

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.

436
Éligible aux Mille Miglia
FIAT 1100 TV Berlina 1956
Châssis n° 240521
Moteur n° 250504

Dévoilée au Salon de Paris en 1953, la TV (Turismo Veloce) était la version haute performance de la nouvelle Fiat 1100 berlina. La puissance du 4 cylindres de 1 098 cm3 a été portée de 36 à 50 ch, donnant une vitesse maximale de 135 km/h à la TV. Un phare unique au centre de la calandre était un des traits caractéristiques de la TV qui pouvait être commandée en deux tons.

Cette charmante 1100 TV n'a jamais été restaurée, trouvée seulement récemment dans un garage où on pense qu'elle a passé son temps inutilisée depuis 1982. Nettoyée et révisée avec soin, la voiture a été dotée d'un nouvel embrayage et d'un nouveau réservoir (facture dans le dossier) et est prête à repartir. Elle a parfaitement fonctionné lors d'un parcours d'essai. Aussi incroyable que cela puisse paraître la voiture n'a jamais été repeinte. La peinture originale est encore en bon état, tout comme l'intérieur, joliment patiné, tandis que le pare-brise d'origine porte encore les autocollants d'usine d'origine. Le compteur kilométrique affiche un total d'environ 92 000 km, qui pourrait bien être d'origine. Peinte en deux tons de bleu avec un intérieur de drap gris, la voiture est vendue avec un Estrato Cronologico italien qui ne montre qu'un propriétaire depuis que la voiture a été retrouvée au début des années 1980. Très important, la voiture est éligible aux Mille Miglia et de ce fait représente un moyen relativement bon marché de participer à ce prestigieux événement.
€18,000 - 24,000

Premiered at the Paris Salon in 1953, the 'TV' (Turismo Veloce) was the higher-performance version of the newly introduced FIAT 1100 Berlina (saloon). Power of the 1,098cc four-cylinder engine was raised from 36 to 50bhp, giving the TV a top speed of 135km/h. A single spot lamp on the centre of the radiator grille was a distinguishing feature of the TV, which could be ordered with two-tone paintwork.

This charming 1100 TV has never been restored, having been found only recently in a garage where it is believed to have sat unused since 1982. Carefully cleaned and serviced, the car has also received a new clutch and fuel tank (invoice on file) and is ready to be used again. It performed keenly on a short inspection and test drive. Amazingly, this car has never been repainted. The original paintwork remains in good condition, as does the nicely patinated original interior, while the believed-original windscreen still has the factory stickers attached. The odometer displays a total of circa 92,000 kilometres, which may very well be genuine. Finished in two-tone blue with grey cloth interior, the car is offered with Italian Estratto Cronologico recording only one owner from new until the car was laid up in the early 1980s. Importantly, the 1100 TV is eligible for the Mille Miglia and thus represents a relatively inexpensive means of participation in this prestigious historic event.

437
Citroën D Special berline 1974
Châssis n° 07FD8098
Moteur n° 0663030529

Tout comme il l'avait fait vingt ans avant avec la révolutionnaire 'Traction avant', Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955 en lançant la DS à la ligne extraordinaire. Sous l'efficace carrosserie aérodynamique profilée de la nouvelle venue, on trouvait une suspension indépendante aux quatre roues hydropneumatique à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence sur les modèles de haut de gamme actuels. Le moteur original de la DS, un 1 911 cm3 à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm3 également proposé dans des versions 2 175 cm3 et 2 347 cm3, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses. Les autres modèles offerts parallèlement à la DS originale était l'ID (une version simplifiée meilleur marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes, celle-ci ayant une carrosserie réalisée par Henri Chapron.

Toujours préservée en Sicile cette D Spécial originale à boîte manuelle a été repeinte dans sa couleur d'origine bleu lagon avec toit banc (codes couleur respectifs AC 639 et AC 088). Restaurée en 1996 dans un garage Citroën de Sicile, pour 5 millions de lires (facture dans le dossier), la voiture a reçu de nouvelles sphères de suspension hydrauliques en mai 2013 et est décrite par son propriétaire en très bon état de marche.
€18,000 - 22,000

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'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, 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, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in present-day top-of-the-range models. The DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS 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), the latter boasting coachwork by Henri Chapron.

Always kept in Sicily, this highly original, manual transmission DSpecial has been repainted in its original colour of Lagoon Blue with white roof (colour codes AC639 and AC088 respectively). Restored in 1996 by a Sicilian Citroën garage at a cost of some 5 million lire (invoices on file), the car benefits from hydraulic suspension spheres renewed in May 2013 and is described by the owner as in very good working order.

438
Alfa Romeo Giulia Super 'Bollo d'Oro' berline 1966
Châssis n° 105-26 AR 330454
Moteur n° AR0052618015

Dévoilée vers la fin de l'année 1962, la Giulia série 105 était un modèle d'efficacité aérodynamique, en dépit de sa carrosserie à l'aspect 'carré', et comme toute les Alfa offrait un caractère nettement sportif, les 104 ch délivrés par son 1600 cm3 double arbre faisant de la Giulia TI une berline bonne pour un vrai 160 km/h.Sous la carrosserie de la Giulia on trouvait une boîte manuelle à cinq rapports, une suspension avant indépendante, un essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et – sauf sur les toutes premières – des disques aux quatre roues. Présentée en 1965, la Super, plus puissante (112 ch) offrait quelques améliorations par rapport à la TI, des carburateurs Weber double corps, un levier au plancher et de nombreux détails dont un écusson spécifique qui valut au modèle son surnom de 'bollo d'oro' (étiquette d'or).

Peinte en blanc Spino avec intérieur en vinyl rouge, cette Giulietta a été restaurée aux alentours de 2003 par un spécialiste italien et fait partie d'une collection privée en Italie, depuis 2009. Elle n'a parcouru que 8 000 km depuis sa restauration et la voiture est décrite comme en excellent état général par le vendeur. Elle est vendue avec son libretto et son Certificato di Proprieta italien d'origine, ses papiers ASI ORO et la confirmation du Centro Documentazione Alfa Romeo, Automobilismo Storico précise qu'elle a quitté l'usine le 8 avril 1966 pour être vendue deux mois plus tard à son premier propriétaire à Teramo, dans les marches italiennes. Une rare Giulia 'bollo d'oro' première série.
€18,000 - 24,000

Introduced towards the end of 1962, the 105-Series Giulia was a paragon of aerodynamic efficiency, its boxy appearance notwithstanding, and like all Alfa Romeos possessed a distinctly sporting nature, the 104bhp produced by its classic twin-cam 1.6-litre four-cylinder engine making the Giulia TI version a genuine 100mph car. Under the skin the Giulia featured a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and - apart from early cars - disc brakes all round. Introduced in 1965, the more powerful (112bhp) Super improved on the TI's specification, boasting twin Weber carburettors, a floor-mounted gearshift and a host of detail changes including the distinctive badge that gives the model its 'Bollo d'Oro' sobriquet.

Finished in Bianco Spino (white) with red vinyl interior, this Giulia Super was restored circa 2003 by Italian specialists and since 2009 has formed part of a private collection in Italy. Only some 8,000 kilometres have been covered since restoration and the Alfa is described by the vendor as in generally excellent condition. The car is offered with original Italian Libretto and Certificato di Proprieta, ASI ORO, and confirmation by Centro Documentazione Alfa Romeo, Automobilismo Storico that it left the works on 8th April 1966 and two months later was sold to its first owner in Teramo in the Marche region of Italy. A rare 1st series 'Bollo d'Oro' Giulia.

439
Renault NN Torpédo c.1926
Châssis n° 195 063

Introduite en 1925, la Renault Type NN était une version légèrement agrandie de la KJ de 1923, type qui avait introduit un certain nombre d'améliorations techniques reprises sur la NN. La plus significative était un nouveau moteur à quatre cylindres de 951 cm3 doté d'une culasse détachable, une première chez Renault. Le châssis embouti en acier était suspendu par des ressorts semi elliptiques à l'avant et par un ressort transversal à l'arrière où le pont était guidé par deux bras longitudinaux. Seules les roues arrière étaient freinées – le frein séparé sur transmission étant conservé - et la boîte était à trois rapports. La NN partageait tous les détails du châssis KJ mais sur un empattement supérieur. Selon le rapport final choisi, la vitesse maximale de la NN se situait entre 45 et 60 km/h.

Cette NN fut achetée par son propriétaire en 1979 et restaurée sur quelques années, la reconstruction étant achevée au début des années 1990. Après cette restauration, la voiture fut conservée dans un garage bien sec, régulièrement entretenue et souvent utilisée. Peinte en bleu avec intérieur noir, elle se présente en excellent état général et en bon état de fonctionnement, accompagnée de sa carte grise française.
€8,000 - 12,000

Introduced in 1925, the Renault Type NN was a slightly larger version of the Type KJ of 1923. The KJ had incorporated a number of technological advances, which were carried over to the NN. Most significant of these was a new 951cc four-cylinder sidevalve engine with detachable cylinder head, the first Renault power unit with this feature. The steel chassis incorporated semi-elliptic front springing and a transverse leaf spring at the rear where the axle was located by a pair of trailing arms. Only the rear wheels were braked, a separate transmission brake being retained, while the gearbox was a three-speeder. The NN shared all the KJ's chassis details but was built on a longer wheelbase. Depending on the final drive ratio specified, the NN's top speed was in the region of 41 to 56km/h.

This NN was purchased by its late owner in 1979 and was restored over a numbers of years, the rebuild being completed around the beginning of the 1990s. After restoration the car was kept in a dry garage, regularly serviced and driven frequently. Finished in blue with black interior, it is presented in generally good condition and running order, and is offered with French Carte Grise.

440
Rolls-Royce 40/50hp Phantom I limousine 1927
Carrosserie Locke & Co. New York

Châssis n° 109NC
Moteur n° QJ55

Successeur longtemps attendu de la Silver Ghost, la New Phantom arriva en 1925. 'Après sept années d'essais et de mise au point, au cours desquelles aucun élément n'a été négligé, le châssis de la 40/50 HP Phantom arrive enfin et est proposé au public comme le plus approprié pour une voiture à propulsion mécanique dans les conditions d'aujourd'hui' annonçait fièrement Rolls-Royce.

Rétrospectivement baptisée Phantom I, la nouvelle venue était équipée d'un six cylindres à soupapes en tête et culasse détachable de 7 688 cm3, un moteur considérablement plus puissant que celui de son édouardienne devancière. La New Phantom, comme la 20 HP, optait pour un embrayage à disque et des volets de radiateur thermostatiques. Son châssis restait cependant presque identique à celui des dernières Ghost à freins aux quatre roues et allait restée pratiquement inchangé, jusqu'à l'arrivée de la Phantom II en 1929, dotée d'un châssis entièrement remanié. Quelque 2 212 châssis Phantom I avait quitté l'usine anglaise de Rolls-Royce quand la production prit fin.

Long-awaited successor to the Silver Ghost, the New Phantom arrived in 1925. 'After seven years of experiment and test, in the course of which no promising device had remained untried, the 40/50hp Phantom chassis emerged, and is offered to the public as the most suitable type possible for a mechanically propelled carriage under present-day conditions,' announced Rolls-Royce.

Retrospectively known as the 'Phantom I', the newcomer boasted an entirely new overhead-valve, 7,688cc, six-cylinder engine with detachable cylinder head, a unit considerably more powerful than that of its Edwardian predecessor. The New Phantom, like the 20hp, adopted a disc-type clutch and adjustable radiator shutters; its chassis though, remained essentially the same as that of the later four-wheel-braked 'Ghost and would continue fundamentally unchanged until the arrival of the Phantom II in 1929 brought with it an entirely new frame. Some 2,212 Phantom I chassis had left Rolls-Royce's UK factory by the time production ceased.

Le châssis numéro 109NC fut commandé neuf par un certain Joseph Widener d'Elkins Park, en Pennsylvanie, qui avait spécifié que la voiture soit livrée à un M. Cohn, au 9 rue Octave Feuillet à Paris. Par la suite, la carrosserie cabriolet originale de Barker fut remplacée et la voiture arbore aujourd'hui une carrosserie, conforme à l'époque, du très réputé carrossier new yorkais Locke & Co. La Phantom a été achetée par l'actuel propriétaire en 1997 qui l'a entièrement faite démonter pour une restauration, parfaitement documentée par de nombreuses photos. La carrosserie Locke est magnifique avec son allure hiératique, typique de l'époque, sa partie arrière rappelant les voitures hippomobiles, tandis que la peinture bordeaux foncé et noir est qualifiée de superbe. L'intérieur de la voiture est parfaitement correct et d'origine et se présente dans le même excellent état. La sellerie arrière est en tissu sans usure apparente, alors que le compartiment avant en cuir noir est bien plus patiné. Toutes les boiseries sont d'origine et en bon état, ayant été revernies. À l'intérieur on trouve de nombreux détails séduisants, comme deux trousses de maquillage à l'arrière, des stores à rouleau et un parlophone pour s'adresser au chauffeur. Complètement refait et recouvert, un généreux coffre est installé à l'arrière de la voiture, tandis que deux roues de secours sont montées sur les marchepieds. Le compartiment moteur est propre dans ses moindres détails. Cette imposante limousine, avec son certificat MoT en cours et ses taxes acquittées, est vendue avec les papiers V5C de Swansea pour l'immatriculation YH 5929.

€48,000 - 56,000

Chassis number '109NC' was originally ordered by one Joseph Widener of Elkins Park, Pennsylvania, who specified that the car be delivered to a Mr Cohn of 9 Rue Octave Feuillet in Paris. Subsequently the original Barker cabriolet coachwork was replaced and the car now wears a period-correct body by noted New York coachbuilders Locke & Co. The Phantom was purchased in 1997 by the current owner, who then embarked on a body-off restoration, which is fully documented by numerous photographs. The Locke coachwork looks magnificent with a very upright period appearance, the rear being very carriage like, while the deep claret and black paintwork is described as superb. The interior of the car appears absolutely correct and original while being in similarly excellent condition. Upholstery to the rear is cloth, with no wear or foxing of the material, while the front compartment's black leather is more heavily patinated. All the woodwork is original and in good order, having been refinished. The interior incorporates a variety of pleasing touches including twin vanity sets to the rear, pull down privacy blinds and a speaker 'phone for addressing the driver. Completely rebuilt and recovered, a capacious motoring trunk is carried at the rear of the car while twin side mount spares are fitted to the running boards. The engine bay is tidy and well detailed. Currently MoT'd and taxed, this imposing Phantom limousine is offered with Swansea V5C document for the registration 'YH 5929'.

441
Rolls-Royce Phantom I Brake de Chasse 1928
Châssis n° 84FH
Moteur n° SK95

Magnifique et imposante voiture, parfaite pour les amoureux de loisirs en plein air, cette Rolls-Royce Phantom I avait d'abord été carrossée en berline six glaces par Knibbs de Manchester. L'actuelle carrosserie a été réalisée par le carrossier Weavers pendant la seconde guerre, lorsque la voiture était affectée au transport du personnel de la RAF et de leurs outils pour la réparation des avions endommagés. La voiture, en tant que break, pouvait être immatriculée comme véhicule commercial et donc recevoir des tickets d'essence supplémentaires. Après le conflit, la Phantom fut achetée par Mirabel Topham de l'hippodrome d'Aintree où la voiture fit longtemps partie du paysage au Paddock Lodge. James Bidwell-Topham conserva la voiture jusqu'en 1984.

Après la guerre, la voiture passa chez le carrossier Hooper & Co pour d'importantes modifications à la carrosserie et figure sûrement parmi les plus élégantes à être sortie de ses ateliers. Bien que les moyeux soient d'origine, les roues de 19 pouces ont, elles, été installées par Hooper. Le style du carrossier est facilement identifiable à l'arête marquée de l'auvent et à la moulure inclinée vers l'avant, là où l'auvent rejoint le montant de la porte.

A magnificent and imposing car well suited to the lover of outdoor pursuits, this Rolls-Royce Phantom I was originally bodied as a six-light saloon by Knibbs of Manchester. The current body was constructed by Weavers coachbuilders during WW2 when the car was used to carry RAF personnel and tools to stricken aircraft. It is understood that, as a shooting brake, the car could be registered as a commercial vehicle and thus receive an increased petrol ration. After the war the Phantom was acquired by Mirabel Topham of Aintree Racecourse where the car became a regular sight and fixture based at Paddock Lodge in Aintree. James Bidwell-Topham owned the car until as late as 1984.

After the war, the car went to coachbuilders Hooper & Co for major body modifications and must surely rank as one of the more elegant to have left their premises. Although the hubs are original, the 19" wheel rims were fitted by Hooper. The Hooper style is readily recognised from the hard chine line along the scuttle and the forward-swept moulding where the scuttle meets the door pillar.

Cette Rolls-Royce a fait partie d'une collection de voitures tout aussi spectaculaires qu'elle qui est aujourd'hui dispersée. Elle a subi une restauration mécanique 'jusqu'au dernier boulon', sans regarder à la dépense, ces dernières années. La réfection du moteur est renseignée dans un dossier contenant plus de 100 photos qui détaillent le travail effectué par le menu, les freins, la transmission et l'essieu arrière ayant également été refaits. On nous signale que le moteur est parfaitement silencieux et délivre sa puissance sans effort, comme aux premiers jours.

L'intérieur est garni d'un cuir brun magnifiquement patiné et de tapis assorties. Il y a place pour sept adultes dans les trois premiers rangs de sièges et de quoi loger deux personnes de petite taille à l'arrière. Les sièges arrière s'enlèvent et peuvent servir de sièges pour le pique-nique. Les papiers fournis comprennent une immatriculation V5 au Royaume-Uni (RY 3315) et les certificats de conformité habituels.
€150,000 - 180,000

This Rolls-Royce has formed part of a small collection of equally spectacular cars, which is now being dispersed. In the last few years it has undergone a 'last nut and bolt' mechanical restoration with no expense spared. The engine rebuild is recorded by a dossier of over 100 pictures minutely detailing the work, while the brakes, drive train and rear axle have benefited from overhaul also. We are advised that the engine is completely silent and runs with effortless power as it would have done when new.

The interior is upholstered in beautifully patinated brown leather and fitted with matching brown carpets. There is space for seven adults in the first three rows of seats with accommodation for a couple of smaller individuals to the rear. The rear seats lift out and may be used as picnic seats outside the car. Accompanying documentation consist of a UK V5 (for the registration 'RY 3315') and current roadworthiness certificate.

442
Ferrari 400GT Automatic coupé 2+2 1978
Châssis n° F101CL24705
Moteur n° F101C000 00304

Dévoilée au Salon de Paris en 1976 et animée par un V12 à quatre arbres à cames de 4, 8 litres, la 400 GT réaffirmait la volonté de Ferrari de rivaliser avec les meilleures sportives de luxe du monde, une ambition qui expliquait la nécessité de proposer une transmission automatique. La boîte choisie, la trois rapports Hydramatic de General Motors, était considérée comme la meilleure du monde, ayant été utilisée par Cadillac et plus tard par Rolls-Royce et Jaguar, entre autres. Lorsque prit fin la production de la version finale, la 412, en 1989, la plus raffinée des 2+2 Ferrari avait été en production pendant 17 ans, son exclusivité faisant qu'il y en eut rarement plus de 200 vendues chaque année.

Le premier propriétaire enregistré de cet exemplaire, était Ferrari Esercizio Fabbriche Automobili e Corse SpA (une société créée par Enzo Ferrari en 1960) entre 1978 et 1980 et on pense qu'elle fut donnée à Jody Scheckter, le champion du monde 1979 sur Ferrari. Mais il n'y a aucune preuve matérielle qu'elle ait appartenue à Scheckter.

Acquise par son propriétaire actuel en 2003, 24705 n'a jamais été restaurée, mais a été repeinte dans sa livrée brun métallique d'origine, il y a huit ans. Utilisée pour la dernière fois, il y a environ un an et décrite comme étant en bon état général, la voiture est vendue avec son manuel du propriétaire, des copies d'articles de magazines, un Libretto italien, son Certificato di Proprieta, son ancien Foglio Complimentare, son certificat ASI et des copies de l'ancien Estratti Cronologici, détaillant ses différents propriétaires depuis l'origine.
€19,000 - 25,000

Launched at the 1976 Paris Salon and powered by a 4.8-litre four-cam V12, the 400GT reaffirmed Ferrari's determination to compete with the world's finest luxury sports saloons, a requirement that made the option of automatic transmission a necessity. The unit chosen - General Motors' three-speed Hydramatic - was widely regarded as the world's best, having been used by Cadillac and subsequently by Rolls-Royce and Jaguar among others. By the time production of the final '412' version ceased in 1989, Ferrari's finest 2+2 had been in production for a remarkable 17 years, though its exclusivity meant that there were seldom more than 200 sold in any one year.

This example's first registered owner from 1978 to 1980 was Ferrari Esercizio Fabbriche Automobili e Corse SpA (a company created in 1960 by Enzo Ferrari) and it is believed that it was given to Jody Scheckter, Formula 1 World Champion for Ferrari in 1979. However, there is no definitive proof that it was Scheckter's.

Acquired by the current owner in 2003, '24705' is un-restored part from a repaint in its original brown metallic livery, which was done some eight years ago. Last used approximately one year ago and described as in generally good condition, the car is offered with owner's manual, copies of various magazine articles, Italian Libretto, Certificato di Proprieta, old Foglio Complimentare, ASI Certificate and copies of all old Estratti Chronologici detailing the ownership history from new.

443
Ferrari Mondial QV coupé 1984
Châssis n° ZFFLD14B000050997

Première tentative de Ferrari pour construire une voiture adaptée à tous les marchés internationaux, la Mondial 8 utilisait le V8 3 litres quatre arbres de la 308 GT4, monté dans une version allongée du châssis de cette dernière. Transmission et suspensions restaient à peu près identiques avec la boîte transaxle à cinq rapports et une suspension indépendante aux quatre roues. Considérée par certains comme moins sportive que les autres Ferrari, la Mondial dépassait quand même les 225 km/h et sa tenue de route et son confort autorisaient les longs voyages. Elle était aussi l'une des première Ferrari à bénéficier d'un traitement anticorrosion au zinc pour ses panneaux de carrosserie. Considérablement plus habitable que les premières 2+2, la Mondial à carrosserie Pininfarina était décrite par le magazine Car comme 'ce qu'on peut faire de plus proche d'une supercar en termes de transport familial'. Les différentes évolutions furent un vrai cabriolet (pas de type Targa), l'adoption du moteur QV (Quattro Valvole, quatre soupapes par cylindre) plus puissant en 1982 et la cylindrée portée à 3, 2 litres en 1985.

Vendue neuve en Belgique et autrefois intégrée dans la collection Maat en Hollande, cette Quattrovalvole fut commandée en Nero Carbonio (noir carbone) avec intérieur en cuir fauve, sa livrée d'aujourd'hui. Le compteur affiche 65 611 km et la QV est décrite comme en bon état général et d'origine, à l'exception de sa peinture refaite (en 2011). La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation hollandais et la facture de vente. Sans conteste la plus pratique et la facile à vivre de toutes les Ferrari.
€19,000 - 22,000

Ferrari's first effort at building a car suitable for markets throughout the world, the Mondial 8 deployed the 308GT4's 3.0-litre quad-cam V8 engine in a lengthened version of the latter's chassis. Transmission and running gear remained much the same, with five-speed transaxle and independent suspension all round. Although reckoned by some to be less sporting than other Ferraris, the Mondial was still good for 225km/h-plus and its ride quality and comfort scored over long distances. The Mondial was also one of the first Ferraris to benefit from zinc anti-corrosion coating of its steel panels. Considerably roomier than previous Ferrari 2+2s, the Pininfarina-styled Mondial has been described by Car magazine as, 'the closest you'll get to supercar family transport.' Developments included a proper (non-Targa) Cabriolet, the introduction of a more-powerful 'Qv' (Quattro-valvole: four-valves-per-cylinder) engine in 1982 and enlargement to 3.2 litres for 1985.

Sold new in Belgium and previously forming part of the Maat Collection in the Netherlands, this Quattrovalvole was delivered finished in Nero Carbonio with tan leather interior, its livery today. The odometer reading is 65,611 kilometres and the Qv is described as in generally good condition and mainly original except for a repaint (in 2001). Accompanying documentation consists of Netherlands registration papers and bills of sale. Arguably the most practical and easy-to-live-with of all Ferraris.

444
Rolls-Royce 40/50 HP Phantom II Continental berline 1934
Carrosserie Gurney Nutting
Châssis n° 109SK
Moteur n° JE25

La Phantom II fut présentée en 1929 pour succéder à la New Phantom (rétrospectivement baptisée Phantom I), les livraisons débutant en septembre de la même année. Contrairement à sa devancière, qui héritait du châssis du précédent modèle, la 40/50 HP Silver Ghost, la Phantom II avait un châssis entièrement nouveau, inspiré de celui de la plus petite Rolls Royce 20 HP. Construit en deux longueurs d'empattement, 3, 66 m et 3, 80 m, ce châssis surbaissé avec le radiateur reculé permettait aux carrossiers de l'habiller de formes modernes, créant des dessins plus élégants que les hautes caisses d'autrefois.

Le moteur avait également été profondément modifié. Les cotes et la disposition des cylindres de la Phantom I – deux blocs de trois cylindres avec culasse en aluminium commune – étaient conservées, mais les chambres de combustion avaient été redessinées et les têtes de cylindres étaient désormais de type crossflow, avec les collecteurs d'admission et d'échappement de chaque côté. Le double système d'allumage par magnéto et bobine restait identique à celui de la Phantom I.

Résultat de toutes ces modifications au moteur, des performances en nette amélioration - notamment sur le modèle Continental - et la possibilité d'adopter des carrosseries plus lourdes. Conçue sur le châssis court (3, 66 m) de la Phantom II et présentée en 1930, la version Continental avait été conçue comme une voiture pour 'propriétaire conducteur enthousiaste' et recevait de nouvelles suspensions arrière, un rapport de pont plus élevé et une colonne de direction abaissée. En fin de production, la magnifique Phantom II Continental atteignait un bon 150 km/h. 'Puissante, docile, extrêmement facile à contrôler et racée, elle se comporte d'une manière qu'il est difficile de qualifier sans paraître trop élogieux' déclarait The Motor après son essai de la Continental en mars 1934.

The Phantom II was introduced in 1929 as a successor to the New Phantom (retrospectively 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. The magneto/coil dual ignition system remained the same as on the PI.

The result of these engine changes was greatly enhanced performance, particularly of the Continental model, and the ability to accommodate weightier coachwork. Designed around the short (144") Phantom II chassis and introduced in 1930, the Continental version was conceived as 'an enthusiastic owner driver's car' and featured revised rear suspension, higher axle ratio and lowered steering column. By the end of production the magnificent Phantom II Continental was good for 95mph. 'Powerful, docile, delightfully easy to control and a thoroughbred, it behaves in a manner which is difficult to convey without seeming to over-praise,' declared The Motor after testing a PII Continental in March 1934.

ROLLS-ROYCE

109 SK

Très apprécié des carrossiers les plus en vue, le châssis Phantom II Continental fournit la base de quelques carrosseries exceptionnelles pour l'époque et cet exemplaire porte une carrosserie berline bien équilibrée de J. Gurney Nutting, un établissement associé aux marques de luxe – en particulier Bentley – dès son origine et un praticien prestigieux de l'art de la carrosserie dans les années 1930. Créée à Croydon, dans le Surrey, en 1919, Gurney Nutting déménagea dans le quartier huppé de Chelsea à Londres en 1924. Daimler et Rolls-Royce vinrent enrichir la clientèle de Gurney Nutting au milieu des années 1929 et la fructueuse collaboration avec ce dernier se prolongea dans les décennies qui suivirent. Les réalisations de Gurney Nutting avaient d'emblée un parfum sportif et attirèrent l'attention des classes supérieures. Le prince de Galles, le duc d'York étaient clients et la firme gagna son patronage royal au début des années 1930.

Le châssis 109SK fut construit en décembre 1934 et devint la propriété du capitaine (plus tard colonel) V. H. Holt. Son immatriculation originale au Royaume-Uni était VN 6477. La fiche de châssis donne le nom du propriétaire suivant comme étant le major J. S. Struthers, qui garda la Phantom les dix années qui suivirent. La voiture connut ensuite cinq propriétaires au Royaume-Uni avant de passer aux mains d'un nouveau propriétaire aux États-Unis, Alan W. McEwan dans l'état de Washington. En 1966 109SK fut achetée par des propriétaires qui la gardèrent longtemps, William et Karen Becker dans l'Orégon, qui restèrent ses gardiens jusqu'à ce qu'elle arrive aux mains du vendeur – par le biais de Gullwing Motor Company – en 2010. Autrefois restaurée (à une date inconnue), la voiture est vendue avec son manuel, la liste des propriétaires, un titre de propriété de l'état d'Orégon et un formulaire des douanes du Royaume-Uni C&E 386 prouvant que ses droits ont été acquittés.
€220,000 - 240,000

Highly favoured by prominent coachbuilders, the Phantom II Continental chassis provided the platform for some of the truly outstanding designs of its day and this example wears well proportioned sports saloon coachwork by J Gurney Nutting, a company associated with quality marques – Bentley in particular - from its earliest days and a supreme practitioner of the coachbuilding craft in the late 1930s. Founded in Croydon, Surrey in 1919, Gurney Nutting moved to London's fashionable Chelsea district in 1924. Daimler and Rolls-Royce were added to the Gurney Nutting portfolio in the mid-1920s and the fruitful association with the latter continued into the succeeding decade. Gurney Nutting's work had a sporting flavour from the outset and succeeded in attracting the attention of society's upper echelons; the Prince of Wales and Duke of York were clients, and the firm gained its Royal Warrant in the early 1930s.

Chassis number '109SK' was completed in December 1934 and first owned by Captain (later Lt Colonel) V H Holt. Its original UK registration was 'VN 6477'. Chassis cards list the next owner, from 1937, as Major J S Struthers, who kept the Phantom for the next ten years. The car subsequently had a further five owners in the UK before passing in 1963 to a new owner in the USA: Alan W McEwan of Washington State. In 1966 '109SK' was acquired by long-term owners William and Karen Becker of Oregon, who would be its custodians until ownership passed to the current vendor – via the Gullwing Motor Company – in 2010. An older restoration (date unknown), the car is offered with handbook, list of owners, Oregon Certificate of Title and UK customs form C&E 386 confirming EU duties paid.

445
Rolls-Royce Silver Cloud châssis long cabriolet 1959
Châssis n° CLC43

Cette Rolls-Royce Silver Cloud est unique, on n'en connaît aucune autre sur l'empattement long (tous les cabriolets d'usine étaient construits sur l'empattement normal). La voiture a commencé sa vie en Irlande où elle résidait dans un château familial et servait de véhicule de transport aux héritiers d'une riche famille aristocratique. Il y a quelques années, elle fut transformée à grands frais en cabriolet avec une capote automatique et a été maintenue en excellent état depuis. On nous signale que la transformation a été faite par des professionnels et comprend le renforcement du châssis dont atteste son comportement exempt de vibrations.

La carrosserie a été mise à nu à l'époque de la transformation et a été repeinte en rouge métal foncé. La peinture est en excellent état, de même que l'intérieur en cuir crème qui a été refait aux normes d'usine à l'époque de la transformation. Toutes les boiseries sont en excellent état, tout comme les deux tablettes de pique-nique à l'arrière et les deux tablettes de pique-nique à glissière à l'avant. Les tapis vermillon sont comme neufs. Constituée d'une double toile de coton de haute qualité, la capote est parfaitement ajustée et se manœuvre d'une simple pression sur un bouton, après avoir dégrafé les fermoirs en haut du pare-brise. La doublure crème est, elles aussi, en excellent état. Pour compléter l'ensemble, un cache-capote noir permet d'envelopper la capote une fois repliée.

La voiture a parcouru seulement 62 000 miles (environ 99 800 m) depuis l'origine et se présente en parfait état mécanique, le six cylindres en ligne tournant sans bruit et avec la douceur que l'on attend d'une Rolls-Royce. Entièrement révisée avant la vente, il faut avoir vu cette Silver Cloud unique pour l'apprécier à sa juste valeur. Les documents fournis comprennent des papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C (pour l'immatriculation NAS 913) et son certificat de conformité.
€150,000 - 180,000

This particular Rolls-Royce Silver Cloud is unique, as there are no others known on the long-wheelbase chassis (the factory built convertibles were all on the standard chassis). The car started life in Ireland where it resided at the family castle serving as transport for the scion of wealthy aristocracy. Some years ago it was converted at considerable expense to a full convertible with power-operated hood, and has been maintained in excellent order ever since. We are advised that the conversion was professionally carried out and included substantial stiffening of the chassis, which is evident in the shake-free ride.

The car was stripped back to bare metal at the time of the conversion and has been repainted in deep red metallic red. The paintwork is in superb in condition, as is the cream leather interior, which was re-upholstered to factory standard at the time of the conversion. All woodwork is excellent, as are the pair of rear picnic tables and the front slide-out picnic table. The vermilion coloured carpets are 'as new'. Trimmed in high quality double duck fabric, the convertible roof fits snugly and glides up and down at the touch of a button after releasing the two front latches. The cream interior liner is in excellent order also. A black hood bag fits neatly over the lowered hood to complete the ensemble.

This car has covered only 62,000 miles (approximately 99,800 kilometres) from new and is said to be in superb mechanical order, the straight-six engine running with all the uncanny quietness and smoothness one associates with Rolls-Royce. Fully serviced prior to sale, this unique Silver Cloud has to be seen to be fully appreciated. Accompanying paperwork consists of a UK V5 registration document (for the registration 'NAS 913') and valid roadworthiness certificate.

446

Ayant appartenue à Howard Hawks

Alfa Romeo 6C 2500 Freccia d'Oro Sport berline 1950

Châssis n° 916587

Moteur n° S927145

Son usine du Portello dévastée par les bombardements pendant la guerre, Alfa Romeo ne put reprendre la production automobile qu'en 1946 avec l'inévitable reprise d'un modèle d'avant-guerre, la 6C 2500, sous diverses formes, qui constitua la base de la production d'après-guerre de la marque milanaise. Dernière des Alfa à châssis séparée, la 2500 avait débuté en 1939 et était une évolution de sa devancière la 2300. Carrossée en interne mais fortement influencée par les créations de Touring, la berline cinq places profilée Freccia d'Oro (flèche d'or) était construite en parallèle avec des coupés et des cabriolets, dont les carrosseries était confiées à Pinin Farina, Touring ou Ghia, et une berlina sept/huit places sur un châssis allongé.

Le moteur était, bien sûr, la dernière version du six cylindres à double arbre à cames en tête d'Alfa, conçu pour la compétition, dont on avait obtenu les 2 443 cm3 de cylindrée en réalésant le 2300. Cette dernière, dévoilée en 1934, avait été conçue par le légendaire Vittorio Jano et développée par la suite par Bruno Treviso, pour devenir 2500 en 1939. La puissance maximale allait de 90 ch en version Sport à carburateur unique, à 105 ch en version Super Sport (SS) à trois carburateurs.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over, the 6C 2500 in a variety of new guises forming the basis of the Milanese marque's post-war recovery. Destined to be the last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was a development of the preceding 2300. Styled in house but strongly influenced by Touring, the streamlined five-seater Freccia d'Oro (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupé and cabriolet versions featuring bodies by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater berlina on a longer wheelbase.

The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300. Introduced in 1934, the latter had been designed by the legendary Vittorio Jano and was later developed by Bruno Treviso, becoming the 2500 in 1939. Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carb Super Sport (SS) version.

La 2500 perpétuait la tradition de nec plus ultra des sportives à piloter d'Alfa Romeo, car, bien que les châssis à caisson aient été passés de mode, elle offrait néanmoins une suspension indépendante aux quatre roues, des freins généreusement dimensionnés, une direction précise et un inhabituel levier de boîte sur la colonne de direction. Cette disposition permettait à Alfa de revendiquer cinq places, avec trois passagers à l'avant et deux – trois en ses serrant – à l'arrière. L'inévitable surcharge pondérale par rapport au modèle d'avant-guerre était compensée par l'augmentation de cylindrée et la meilleure aérodynamique, les deux modèles atteignant une vitesse de pointe de 156 km/h.

Grâce à son séduisant héritage de la compétition, la 6C 2500 qui représentait plutôt le passé que l'avenir d'Alfa Romeo, maintint pourtant la marque en bonne position jusqu'à l'arrivée de la toute nouvelle 1900, en 1950. La production se prolongea jusqu'en 1953, époque à laquelle un peu moins de 2 200 de ces élégantes voitures avaient été construites.

Cette Freccia d'Oro, une grande classique Alfa Romeo à l'histoire fascinante, fut la propriété du réalisateur, scénariste et producteur 'oscarisé' Howard Hawks, qui lui avait fait installer un moteur Chevrolet. Couvrant à peu près tous les genres cinématographiques, la production de Hawks comprend des chefs-d'œuvre aussi différents que Scarface, L'Impossible Monsieur Bébé, Le Port de l'angoisse, Le Banni, En avoir ou pas, Le Grand sommeil, La Rivière rouge, La Captive aux yeux clairs, Les Hommes préfèrent les blondes et Rio Bravo.

Après le retour de la voiture en Italie, on a déniché un moteur de 6C 2500 qui a été refait et installé dans cette impressionnante Alfa Romeo. Élégamment peinte en noir avec un intérieur en cuir rouge contrastant, la voiture est vendue avec toutes ses taxes européennes acquittées.
€150,000 - 200,000

The Alfa Romeo tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art, it nevertheless boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick, column-mounted gearchange. The latter enabled Alfa to claim the model was a full five-seater, with three passengers accommodated in the front and two - three at a pinch - in the rear. The inevitable weight gain over its pre-war predecessor was offset by the increase in engine capacity and superior aerodynamics, the two models' top speed being an identical 97mph.

For all its race-bred charm, the 6C 2500 represented Alfa Romeo's past rather than its future, nevertheless standing the company in good stead until the arrival of the thoroughly modern 1900 model in 1950. Production continued until 1953, by which time a little fewer than 2,200 of these handsome automobiles had been made.

A classic Alfa Romeo with a fascinating history, this particular Freccia d'Oro was formerly owned by Academy Award-winning director, screenwriter and producer Howard Hawks, who had a Chevrolet V8 engine installed in it. Spanning almost every movie genre imaginable, Hawks output includes masterpieces as diverse as Scarface, Bringing Up Baby, His Girl Friday, Sergeant York, To Have and Have Not, The Big Sleep, Red River, I Was a Male War Bride, Gentlemen Prefer Blondes and Rio Bravo.

Upon the car's recent return to Italy, a correct 6C 2500 engine was sourced, comprehensively rebuilt and fitted to this most imposing Alfa. Handsomely finished in black with contrasting red leather interior, the car is offered with all EU taxes paid.

447
T120 3 litres 'TT Replica' Sports T120 1936

Châssis n° 85452
Moteur n° 65016

Lors du démantèlement du groupe Sunbeam-Talbot-Darracq en 1934, l'un des directeurs de la société, le major A. F. 'Tony' Lago, racheta l'usine Darracq de Suresnes et reprit la construction d'automobiles qu'il vendit sous le nom de Darracq au Royaume-Uni et de Talbot en France. En octobre 1934, les nouvelles Talbot – T120 (3 litres) et T150 (4 litres) – étaient parmi les vedettes du Salon de Paris. Ces premières voitures construites par Lago conservaient le châssis à croisillons et la suspension avant indépendante, mais recevait un trio de nouveaux moteurs six cylindres conçus par l'ancien ingénieur de Fiat, Walter Brecchia, le 15 CV de 2, 7 litres, le 17 CV de 3 litres et le 23 CV de 4 litres, ce dernier doté de soupapes en tête inclinées à commande croisée dans une culasse à chambres hémisphériques. La transmission pré-sélective Wilson était réservée aux modèles les plus puissants.

La marque ressuscitée fabriquait aussi bien des voitures de sport que des modèles de Grand Prix et remporta le Grand Prix de France et le Tourist Trophy en 1937. À partir de ce moment, une lutte effrénée s'engagea contre les rivales allemandes et italiennes soutenues par des fonds gouvernementaux. Tony Lago allait pourtant réussir à hisser la marque au niveau des plus grandes en Europe avant que la guerre n'éclate en 1939. Il y eut également de nombreux succès notoires dans l'immédiat après-guerre, notamment trois victoires en Grand Prix pour le champion français Louis Rosier

On the dissolution of the Sunbeam-Talbot-Darracq combine in 1934, one of the company's assistant directors, 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. In October 1934 the new Talbots - T120 (3.0-litre) and T150 (4.0-litre) - were among the sensations of the Paris Auto Show. These 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 ex-FIAT engineer 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 revitalised marque embraced both sports car and Grand Prix racing, and in 1937 achieved victories in the French Grand Prix and the Tourist Trophy; from then onwards it was an uphill struggle against the state-subsidised might of the German and Italian opposition. Nevertheless, by the coming of war in 1939 Tony Lago had succeeded in creating a marque ranked alongside the very best in Europe. There were many notable successes in the immediately post-war years too, including three Grand Prix wins for French Champion Louis Rosier.

Équipée d'une conduite à droite, comme toutes les voitures de luxe françaises d'avant-guerre, cette T120 a été immatriculée au Royaume-Uni en 1939 pour le fameux pilote d'ERA et BRM Raymond Mays et a conservé son immatriculation anglaise d'origine, TL 8749. Il est clair qu'elle lui a été offerte par Anthony Lago en remerciement pour avoir piloté une Talbot au Grand Prix de France aux côtés de René Lebègue et Philippe Étancelin. C'est du moins ce que croyait savoir John Bland, son propriétaire dans les années 1950. On ne dispose d'aucun historique de la voiture entre 1936 et 1939.

Pendant les années 1960, TL8749 appartenait à un collectionneur 'aficionado' de Talbot, Anthony Blight, lorsqu'il commença à réunir les voitures de l'équipe de l'usine britannique Talbot, Roesch. Il est intéressant de noter qu'on pense que les roues sont en alliage de magnésium. On sait que Mays fit des essais avec des roues fabriquées dans cet alliage, mais le fabricant des roues qui équipent la voiture n'est pas connu. Les autres caractéristiques remarquables concernent le bouton de klaxon et l'écusson de radiateur 'Raymond Mays'. La boîte préselective Wilson a été refaite par un spécialiste reconnu, Cecil Schumacher, ses caractéristiques et des copies de dessins techniques originaux figurent au dossier.

Right-hand drive, like all pre-war French cars of high quality, this T120 was first registered in the UK in 1939 to racing driver Raymond Mays of ERA and BRM fame, and retains its original UK registration number, 'TL 8749', a Lincolnshire mark. It is understood that it was gifted to him by Anthony Lago in payment for driving a Talbot-Darracq in the 1939 French Grand Prix alongside René le Bègue and Philippe Étancelin. We are advised that this was the belief of John Bland, its owner in the 1950s. However, there is no history of the car between 1936 and 1939.

During the 1960s, 'TL 8749' was owned by collector and Talbot aficionado Anthony Blight when he began gathering together the British Roesch Talbot team cars. Interestingly, the wheels are believed to be magnesium alloy. It is known that Mays experimented with wheels made from this material but the maker of those on this car is not known. Other noteworthy features include the horn button and 'Raymond Mays' radiator badge. The Wilson pre-selector gearbox has been rebuilt by recognised expert Cecil Schumacher and his technical data and copies of original drawings are on file.

65016

Cette T120 a un châssis raccourci et a été recarrossée dans les années 1990 par un spécialiste réputé de la marque, Bill Barrot, le propriétaire de l'époque, avant qu'elle ne soit vendue à John Guyatt en 1997. La carrosserie toute en alliage a été refaite dans le style des emblématiques 'goutte d'eau' à ailes enveloppantes reprenant le profil de l'arrière. Spectaculaire sous tous les angles, TL 8749 est considérée par de nombreux commentateurs avertis comme étant le plus bel exemplaire de son type.

John Guyatt courut avec succès dans des épreuves de VSCC et elle tint pendant plusieurs années tous les records de sa catégorie dans des événements comme Loton Park, Wiscombe Park, Prescott et Shelsley Walsh. La Talbot appartient au vendeur depuis 2011, qui l'a appréciée et l'a faite largement admirer tout le temps qu'elle lui a appartenue. Aucun travail n'a été nécessaire en dehors d'un entretien général et du remplacement de la pompe à essence. On remarque quelques égratignures 'de combat' survenues avec l'usage qui ajoutent à son agréable patine. Démarrant facilement et ronflant à merveille, cette charismatique et sportive Talbot-Lago est vendue avec ses papiers d'éligibilité en VSCC, ses papiers d'immatriculation anglaise V5C et une copie de sa mentions dans le registre Talbot.
€190,000 - 230,000

This T120 has a shortened chassis and was re-bodied in the 1990s by renowned marque specialist Bill Barrot, the owner at that time, prior to sale its in 1997 to John Guyatt. The all-alloy body is in the iconic teardrop ('goutte d'eau') style with 'enveloppante' wings following the profile of the tail. Stunning when viewed from any angle, 'TL 8749' is considered by many knowledgeable commentators to be the nicest example of its type.

John Guyatt campaigned the car very successfully in VSCC events and for many years it held all the records in its class at venues including Loton Park, Wiscombe Park, Prescott and Shelsley Walsh. The Talbot has been owned by the current vendor since 2011, being much enjoyed and widely admired while in his care. No work has been required apart from general servicing and the replacement of the fuel pump. There are some minor 'battle scars' commensurate with use, which add to the pleasing patina. Starting easily and sounding glorious, this charismatic Talbot-Lago sports-racer is offered with VSCC Eligibility Document, UK V5C registration document and a copy of its Registre Talbot entry.

448
BMW 1600 GT Coupé 1968
Carrosserie de Carrozzeria Frua
Châssis n° W331667
Moteur n° W001667

Lorsque BMW racheta Glas en 1966, la Glas GT fut refondue afin de recevoir le moteur BMW 1 573 cm3 à 1 ACT donnant ainsi naissance à la BMW 1600 GT. Plus connu pour avoir produit et réussi la microcar Goggomobil, Hans Glas avait vu grand et lancé en 1963 la jolie GT dessinée par Frua. Cette nouveauté qui se distinguait par sa construction monocoque, ses suspensions avant indépendantes par triangles superposés et ses freins avant à disque était proposée en versions 1 300 et 1 700 cm3. Le volume de production n'atteignit jamais le seuil de rentabilité et les problèmes financiers qui s'ensuivirent débouchèrent sur le rachat de la marque par BMW. En même temps que son propre moteur, BMW introduisit une suspension arrière indépendante à la place de l'essieu rigide oscillant, ainsi que quelques retouches de style dont la calandre en 'double haricot' caractéristique de la marque bavaroise. La production en fut arrêtée après 1968 et la 1600 GT demeure une des plus rares BMW de l'après guerre.

Restaurée en partie entre 2006 et 2013, cette 1600 GT acquise par son actuel propriétaire en 2008 affiche au compteur 33 400 km. La voiture a été repeinte (en 2006), les moquettes rénovées, l'électricité refaite et les carburateurs revus (en 2013). Le moteur a une bonne pression d'huile, ne surchauffe pas et ne consomme pas d'huile. Peinte en gris métallisé avec intérieur d'origine en vinyle noir, la voiture présentée comme étant en bon état général est accompagnée de sa carte grise française normale.
€25,000 - 35,000

When BMW acquired Glas in 1966, it re-engineered the Glas GT to accommodate its own 1,573cc overhead-camshaft engine to create the BMW 1600GT. Best known for producing the successful Goggomobil micro-car, Hans Glas' ambitious expansion plans had seen the company launch the pretty Frua-bodied GT in 1963. The newcomer featured unitary construction, double-wishbone independent front suspension and front disc brakes, and was available in 1,300cc and 1,700cc variants. Production volume never reached an economic level, leading to financial difficulties that resulted in the company's sale to BMW. As well as its own engine, BMW incorporated independent rear suspension, replacing the original live axle. There were also some minor styling changes, including the adoption of BMW's trademark 'twin kidney' front grille. Production was discontinued after 1968 and the 1600GT remains one of the rarest of post-war BMWs.

Partially restored between 2006 and 2013, this 1600GT was purchased by the current owner in 2008 and currently displays a total of 33,400 kilometres on the odometer. We are advised that the car has been re-sprayed (in 2006), the carpets renewed, electrics overhauled and carburettors rebuilt (in September 2013). The engine is said to maintain good oil pressure and regulation water temperature, and does not use any oil. Finished in grey metallic with original black vinyl interior, the car is described as in generally very good condition and offered with French Carte Grise normale.

449
Renault Dauphine '1093' berline 1962
Châssis n° 65840
Moteur n° 120701

Malgré sa puissance relativement modeste, la Dauphine allait s'avérer une voiture de rallye particulièrement efficace dans sa version préparée, gagnant le Monte-Carlo en 1958 (Monraisse/Ferret) au classement général. Profitant de ce succès, Renault homologua une version spéciale aux caractéristiques rallye (55 ch) baptisée 1093, produite en série limitée au cours des saisons 1962 et 1963, 2 140 exemplaires en ayant été construit. Disponible seulement en blanc avec deux bandes bleues au centre de la carrosserie, la 1093 offrait de nombreuses modifications spécifiques, comme une batterie 12 volts, des compteurs Jaeger, des phares plus grands, une suspension raffermie et une boîte à quatre rapports. Son plus éclatant succès en compétition fut réalisé en 1962 quand une 1093 pilotée par Orsini/Canonicci remporta le Tour de Corse.

Vendue neuve en 1962, cette rare Dauphine 1093 a changé de propriétaire en 1970 pour partir dans les Pyrénées Atlantiques où elle est restée jusqu'en décembre 1991. Entre 1991 et 2010, le propriétaire suivant l'a entièrement restaurée, carrosserie et mécanique, incluant le remplacement du moteur. En 2010, la voiture partit en Espagne mais n'y fut jamais immatriculée, et figura par la suite dans le magazine Revue Motor Classico (numéro de juillet/août). L'actuel propriétaire a acheté la Dauphine en 2012. Son moteur, toujours en rodage, la voiture est décrite comme étant en excellent état général et est vendue avec la facture de vente originale, son certificat de conformité, son contrôle technique et ses deux cartes grises française, l'ancienne et l'actuelle. Le montage de clignotants arrière est la seule modification signalée.
€25,000 - 35,000

Despite its relatively modest maximum power output, the Dauphine proved a surprisingly capable rally car in modified form, winning the Monte Carlo Rally outright in 1958 (Monraisse/Feret). Capitalising on this success, Renault homologated a Gordini-tuned (55bhp)w rally-specification model called the '1093', which was produced in limited numbers during the 1962 and '63 seasons, some 2,140 being built. Only available finished in white with twin blue stripes down the body centreline, the '1093' incorporated numerous other modifications including 12-volt electrics, Jaeger tachometer, larger headlights, up-rated suspension and a four-speed gearbox. Its most famous competition success was achieved in 1962 when a '1093' driven by Orsini/Canonicci won the Tour de Corse outright.

Sold new in 1962, this rare Dauphine '1093'changed owners in 1970 and moved to the Atlantic Pyrenees it remained until December 1991. Between 1991 and 2010 the next owner completely restored the car both cosmetically and mechanically, which involved fitting a replacement engine. In 2010 the car was relocated to Spain but never registered there, and later featured in the magazine 'Revue Motor Classico' (July/August 2012 edition). The current owner purchased the Dauphine in 2012. Its engine still 'running in', the car is described as in generally excellent condition and offered with the original bill of sale, certificate of conformity, technical inspection and old/current French Carte Grise documents. The provision of rear indicators is the only modification notified.

450
Rolls-Royce Phantom III Limousine 1937
Carrosserie Arthur Mulliner
Châssis n° 3BT139
Moteur n° E78X

La voiture de luxe la plus extraordinaire des années 1930 était probablement la Rolls-Royce Phantom III – du moins outre-Manche. Présentée en 1936, la Phantom III à moteur V12 de 7 340 cm3 succédait à la Phantom II dont on estimait que le six cylindres avait atteint son développement maximum. Le choix d'une architecture à 12 cylindres en V était logique pour Rolls-Royce, la marque ayant déjà acquis une expérience considérable dans la construction de moteur V12 pour l'aéronautique, comme celui de l'hydravion Supermarine S6B briseur de records. Une autre considération était évidemment le besoin de disposer d'un multicylindre pour faire face à la concurrence, notamment celle du V16 Cadillac et du V12 Hispano-Suiza.

Perhaps the most outstanding luxury car of the 1930s - certainly on this side of the Channel - was the Rolls-Royce Phantom III. Introduced in 1936, the 7,340cc V12-engined Phantom III succeeded the Phantom II, the six-cylinder engine of which was considered to be at the end of its development life. The choice of a V12 configuration was a logical one for Rolls-Royce, the company already having had considerable experience of manufacturing V12 aero engines such as that used in the record-breaking Supermarine S6B seaplane. No doubt another consideration was the need to match the multi-cylinder opposition, notably the V16 Cadillac and V12 Hispano-Suiza.

Chef-d'œuvre de conception utilisant des matériaux innovants et des techniques comme le bloc 'squelette' avec chemises humides et culasse en aluminium, le V12 de la Phantom III développait 165 ch dans sa forme initiale. La puissance maximale fut par la suite portée à 180 ch, suffisants pour propulser les derniers exemplaires à 160 km/h, les premiers modèles se contentant de 145 km/h. En dehors de la configuration de son moteur, la Phantom III représente une étape importante dans l'histoire de Rolls-Royce puisqu'il s'agit de son premier modèle à suspension indépendante à l'avant. Un total de 710 exemplaires fut construit avant que la deuxième guerre ne mette fin à la production, dont 300 ont survécu jusqu'à aujourd'hui dans le monde aujourd'hui.

Le châssis n° 3BT139 fut livré neuf au Royaume-Uni à un certain R. E. Weber et immatriculé SY 9115. Il porte une carrosserie exécutée par la très respectée firme de Northampton, Arthur Mulliner, un carrossier prééminent dont les réalisations étaient appréciées d'une clientèle fortunée en mesure d'acheter les meilleurs châssis du moment. Bien que carrossée en limousine avec séparation chauffeur, le résultat est une voiture à l'allure plus sportive que statutaire et surtout particulièrement élégante. La Phantom est vendue avec un épais dossier historique contenant plus de 50 ans de factures d'entretien et autres papiers. On nous signale que le moteur a été refait en 1956 et à nouveau en 2012, un overdrive ayant été ajouté à la transmission à cette occasion. La carrosserie est présentée comme étanche et bon état général sans dommage à la structure bois, tandis que l'intérieur est également en excellent état, avec tous ses accessoires fonctionnant. Peinte en bleu de France avec un intérieur en cuir noir de Prusse, la voiture est vendue complète avec sa trousse à outil, et le dossier historique déjà mentionné plus haut ainsi que des copies de ses papiers originaux et ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5.
€130,000 - 150,000

A state-of-the-art design employing advanced materials and techniques such as 'skeleton' cylinder blocks with wet liners and aluminium alloy cylinder heads, the PIII V12 produced 165bhp in its debut form. The maximum output was subsequently raised to 180 horsepower, which was sufficient to propel later examples to 100mph, earlier models being capable of around 90. Its engine configuration aside, the Phantom III represents an important milestone in the history of Rolls-Royce cars, being the first with independent front suspension. A total of 710 had been manufactured when WW2 halted production, of which around 300 exist worldwide today.

Chassis number '3BT139' was supplied new in the UK to one R E Webber and first registered 'SY 9115'. It carries coachwork by the respected Northampton firm of Arthur Mulliner, a coachbuilder of the highest order whose designs were favoured by wealthy clients able to afford the finest chassis available. Although bodied as a limousine with internal division, the result is a motor car more sporting than formal and one that is undeniably handsome. The Phantom is accompanied by a most substantial history file containing more than 50 years worth of maintenance bills and other records. We are advised that the engine was overhauled in 1956 and again in 2012, an overdrive being fitted to the transmission at the latter date. The body is described as watertight and in generally excellent condition, with no damage to the woodwork, while the original interior is likewise excellent, with all its accessories working. Finished in French blue over black with Prussian blue leather interior the car comes complete with tool kit and is offered with the aforementioned history file; copies of the original order paperwork; and UK V5 registration document.

451
CD-Panhard coach 1963
Châssis no 208
Moteur no CDT 104

En partenariat avec Charles Deutsch, René Bonnet s'essaya à la construction automobile en 1939 avec une spéciale sur base Citroën, mais tout autre velléité fut ajournée jusqu'en 1945. Le duo créa la société des Automobiles DB en 1949, se tournant vers les mécaniques Panhard pour ses moteurs et ses éléments de suspensions qui allaient former la base d'une série de Sport Prototypes qui rencontrèrent de nombreux succès au Mans à partir des années 1950. Sous sa forme coupé, la DB-Panhard était connue sous le nom de Mille Miglia et en version cabriolet prenait le nom de Le Mans. Présentés au Salon de Paris 1952, ces populaires petites sportives était parfaites pour un usage routier, mais aussi particulièrement compétitives sur circuit où DB-Panhard se fit une réputation.

In partnership with Charles Deutsch, René Bonnet first tried his hand at motor manufacturing in 1939 with a Citroën-based special, though further serious progress was curtailed until 1945. The duo formed 'Automobiles DB' in 1949, turning to Panhard for engines and suspension components that would form the basis of a highly successful series of Le Mans class-winning sports prototypes from the mid-1950s onwards. In coupé form the DB-Panhard was known as the 'Mille Miglia' and in open two-seater configuration as the 'Le Mans'. Introduced at the Paris Salon in 1952, these popular little sports cars were well suited for general road use and also highly competitive on the racetrack, where the DB-Panhard certainly made its mark.

Rien qu'en 1952, DB-Panhard remporta 24 courses en catégorie Sport établissant dix nouveaux records dans sa classe. Ses succès américains incluaient des victoires de classe à Bridgehampton, Elkhart Lake et Sebring. La marque connut également de gros succès dans la grande classique de l'endurance aux 24 Heures du Mans, dès le début des années 1950, jusqu'aux années 1960, remportant le très convoité 'indice de performance' à sept reprises, grâce à son poids minimal associé à une aérodynamique raffinée. En 1961, le partenariat cessa, Deutsch continuant avec des voitures à moteur Panhard, tandis que Bonnet se tournait vers Renault. L'année suivante, l'une des coaches CD-Panhard aérodynamiques allégés de Charles Deutsch arriva premier de sa classe au Mans, terminant à la 17e place du classement général, s'adjugeant au passage l'indice de performance à la moyenne de 142, 793 km/h.

Propulsée par un moteur bicylindre Panhard de 848 cm3, ce joli petit coupé CD a participé au Mans Classic entre 2006 et 2008, remportant l'indice de performance en 2006, perpétuant la glorieuse tradition sportive de la marque et finit 2e de cette épreuve en 2008. Peinte en blanc avec intérieur rouge, la voiture a été entièrement restaurée au cours de la période 2005 à 2008, le châssis ayant été restauré dans les années 1990, et est prête (et déjà engagée) à prendre part au Mans Historic cette année où elle sera l'une des plus sérieuse prétendantes à l'indice de Performance. Symbolisant l'esprit d'innovation des meilleurs artisans français de l'époque, cette jolie CD-Panhard est vendue avec ses factures de restauration, son contrôle technique et sa carte de grise de collection française.
€95,000 - 120,000

In 1952 alone DB-Panhard won 24 sports car races and set ten new world records for its class. American successes included class wins at Bridgehampton, Elkhart Lake and Sebring. The firm also enjoyed considerable good fortune at the Le Mans 24 Hours endurance classic from the early 1950s to the early 1960s, winning the coveted 'Index of Performance' on no fewer than seven occasions thanks to an unrivalled combination of minimal weight and refined aerodynamics. In 1961 the partnership split, Deutsch continuing with Panhard-based cars while Bonnet turned to Renault. The following year one of Charles Deutsch's aerodynamic and lightweight CD-Panhard coupés came 1st in its class at Le Mans, finishing 17th overall and winning the 'Index of Performance' at an average speed of 142.793km/h.

Powered by a 848cc twin-cylinder Panhard engine, this very pretty little CD coupé participated in the Le Mans Classic between 2006 and 2008, winning the Index of Performance in 2006 to uphold the marque's glorious sporting tradition and finishing 2nd in that competition in 2008. Finished in white with red interior, the car was completely restored over the period 2005 to 2008, the chassis having been restored during the 1990s, and is ready (and entered) to race at this year's Le Mans Historic event where it is sure to be a top contender for 'Index' honours. Symbolising the innovative spirit of the best French craftsmen of its era, this beautiful CD-Panhard is offered with restoration invoices, technical control and French Carte Grise de Collection.

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 50,000€
20% au dessus de 50,001 et jusqu à 500,000€
12% à partir de 500,001€

-La TVA au taux normal est prelevée sur les frais acheteurs par 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 10% 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 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourrait voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

-Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'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 €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 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 10% 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 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.

- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.

- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.

- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.

- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.

- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.

- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.

- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.

- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the 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.

Bonhams

The Tailor's Car
1951 Ferrari 212 Export Berlinetta
Coachwork by Touring
Photo credit: Marcel Massini

This exceptional, racing-bred Ferrari was delivered new to famous Italian tailor and racing driver, Augusto Caraceni, the preferred clothing designer for the Agnelli family and Mr. Enzo Ferrari himself.

In current ownership since 1969, this even-numbered competition built Berlinetta still retains its original Touring coachwork and matching numbers engine and drivetrain, and is eligible for the most exclusive rallies and racing events world wide, such as the Mille Miglia.

Viewing
14-15 January

For further information, please contact:
+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com

THE SCOTTSDALE AZ Auction

Thursday 16 January
The Westin Kierland Resort & Spa
Scottsdale, AZ

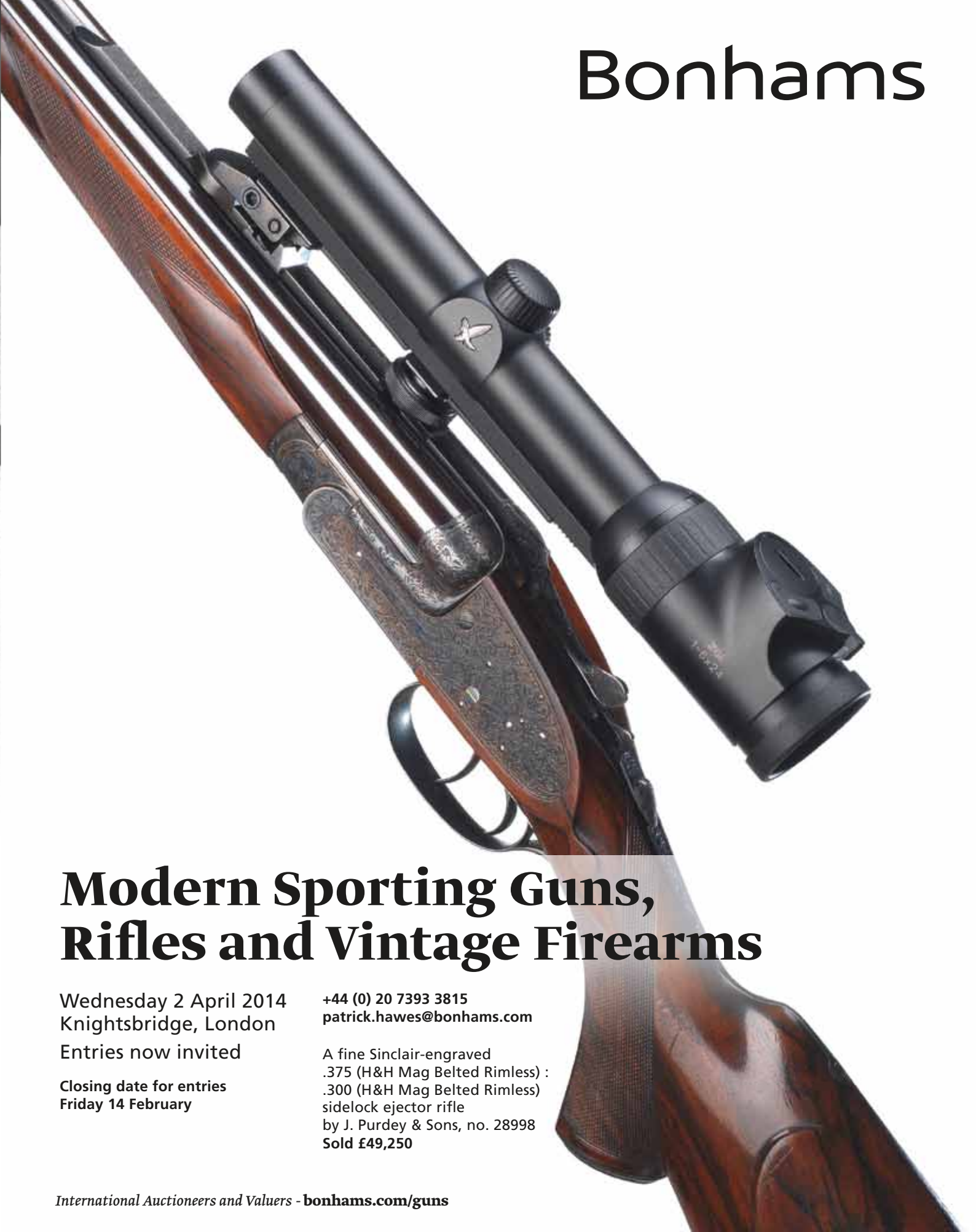
Matching numbers, factory 6C and torque-tube
1966 Ferrari 275 GTB/6C
Coachwork by Scaglietti
Ferrari Classiche Certified

Matching numbers and professionally restored
1955 Mercedes-Benz 300SL Gullwing Coupe

The Paris Auto Salon, sole surviving example
1949 Delahaye 135M Guillore Atlas Cabriolet
Coachwork by Carrosserie Guilloré

International Auctioneers and Valuers – **bonhams.com/scottsdale**

Bonhams



Modern Sporting Guns, Rifles and Vintage Firearms

Wednesday 2 April 2014
Knightsbridge, London
Entries now invited

Closing date for entries
Friday 14 February

+44 (0) 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com

A fine Sinclair-engraved
.375 (H&H Mag Belted Rimless) :
.300 (H&H Mag Belted Rimless)
sidelock ejector rifle
by J. Purdey & Sons, no. 28998
Sold £49,250

International Auctioneers and Valuers - **bonhams.com/guns**

Bonhams

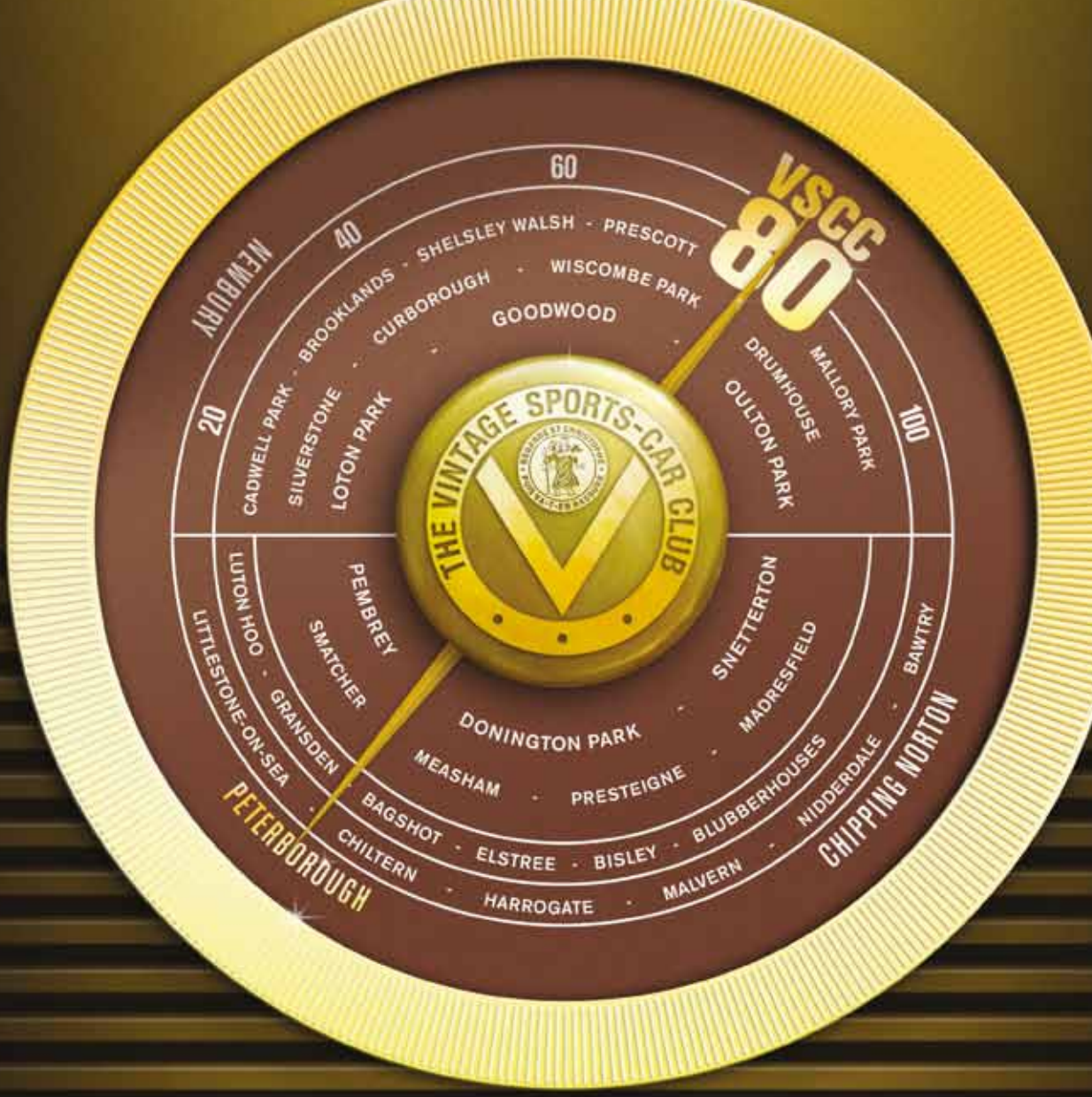
Consignments are now invited for the UK's two most succesful Summer auctions.

To be offered at Goodwood
The ex-Scuderia Ferrari,
1954 Mille Miglia and 24H Le Mans,
1954 Ferrari 375 Plus Sports Racing Spider
Chassis no. 0384 AM
Estimate upon request

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED SALE

GOODWOOD REVIVAL SALE

Contact UK:
+44 20 7447 7440
james.knight@bonhams.com
Contact Europe:
+32 476 879 471
philip.kantor@bonhams.com



In tune with Vintage Motoring for 80 years

THE VINTAGE SPORTS-CAR CLUB

1934 80 2014

THE VINTAGE SPORTS-CAR CLUB

The Old Post Office
West Street Chipping Norton
Oxfordshire OX7 5EL

t +44 (0)1608 644777
e info@vscc.co.uk
www.vscc.co.uk

SUPPORTED BY

Bonhams 1793

RoutenChaplin

St. James's Place Wealth Management

Graphics: Silver Fox Creative

Polygon

Polygon Transport was founded in 1984 and is one of the longest established Collectors' Motor Car and Motorcycle carriers in the UK

> Polygon is the carrier of choice for The National Motor Museum, Beaulieu, The Louwman Museum in The Netherlands, Goodwood and Bonhams Auctioneers, where they are in attendance at each auction to provide assistance.

Polygon has a fleet of vehicles to handle a single motorcycle or car, to an entire collection, including spares and memorabilia. Polygon can also arrange national or international transport and shipping, including export paperwork and licences.

> Polygon Transport
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood
Southampton
SO40 4BL

Tel	+44 (0)2380 871555
Fax	+44 (0)2380 862111
Email	polygon@polygon-transport.com
Web	www.polygon-transport.com

Valued Polygon clients

Bonhams 1793 · Goodwood Festival of Speed · Goodwood Revival Meeting · Goodwood Road Racing Club · Beaulieu · Louwman Museum · ISW · HRDC

GINION GROUP

EFG

ALAIN FIGARET

PETER auto

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 recognition in 2014.

For the next edition, 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.

October 12th, 2014, is the date to save for the third annual Zoute Concours d'Elegance. Preceded by the start of the Zoute Rally,

Bonhams will be holding their second sale of collectors motor cars on Friday October 10th. We look forward to welcoming you to a weekend of motoring by the beach and the 2014 edition of this event in Belgium's most exclusive seaside resort.

www.zoutegrandprix.be

CONCOURS D'ELEGANCE JUDGED BY AN INTERNATIONAL JURY

WEEKEND ZOUTE GRAND PRIX® 2014

9-12 October 2014

Gala weekend for the most prestigious car brands

ZOUTE RALLY® – 9-11 October 2014
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® – 9-12 October 2014
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 – 10 October 2014
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® – 12 October 2014
The fourth 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® – 12 October 2014
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 GRAND PRIX
KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
9-12 OCTOBER 2014
5th EDITION
THE ZOUTE GRAND PRIX
2013 KNOKKE-ZOUTE 2013
Ruinart
THE ZOUTE RALLY

The private bank for historic motor racing

facebook.com/EFGInternational

Proud sponsors of:

Le Mans Classic
Classic Endurance Racing
Pau Historique
Spa Classic
Dix Mille Tours
Donington Historic Festival
RAC Woodcote Trophy
Salon Privé
The HERO Cup
Tour Britannia
Wilton Classic and Supercar Day
The Grand Tour
Kop Hill Climb
Shelsley Walsh Hill Climb
London to Brighton Run
Gstaad Classic
DolderClassics

Photos: John Retter; Kayne Dalton.

Practitioners of the craft of private banking

EFG

EFG is the marketing name for EFG International and its subsidiaries. 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. www.efginternational.com

VOTRE COLLECTION EST UNIQUE, ELLE MERITE UN BEL ECRIN

... CONFIEZ LA AU HARAS DES ETERNELLES :

CONCIERGERIE PRIVEE POUR VEHICULES D'EXCEPTION

Le Haras des Eternelles

Riviera - Paris - Luxembourg

Tél: +33.4.93.56.79.07 - Fax: +33.9.72.15.54.85 - contact@lhde.fr - www.lhde.fr

Bonhams

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? ☐

Sale title: Grand Palais	Sale date 6 February 2014
Sale no. 21768	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

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

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.

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

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 6 fevrier 2014
Vente numéro 21768	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

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 6 February 2014
Sale no. 21768	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

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 6 fevrier 2014
Vente numéro 21768	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 (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
veterancars@orange.net

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
astondb@hotmail.co.uk

Somerset / Dorset
Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440 804
Fax: (01963) 441 004

Devon / Cornwall
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@bonhams.com

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
veryoldmj@gmail.com

East Anglia Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 110
davidhawtin@btinternet.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
rhadfield10@gmail.com

Midlands
Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411 154
bob-cordon.champ@virgin.net

Roger Etcell
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etcell@gmail.com

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
rheauction@btinternet.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) 758 838
martin@heckscher.co.uk

Lancashire, Cumbria & Yorkshire
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) 844 884
Fax: (01204) 401 799

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) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15

European Representatives

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: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
Tel: +45 4051 4799
henning.thomsen@bonhams.com

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.magnin@bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

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
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

Midwest
Tim Parker
+1 651 235 2776
tim.parker@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

Argentina
Daniel Clarmunt
Catamarca 1538
(B1640FUP) Martinez
Buenos Aires
Tel: +54 11 479 37600
Fax: +54 11 479 34100
daniel.claramunt@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
Suite 1508
Two Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
Tel: +852 2918 4321
Fax: +852 2918 4320

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
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art
UK
Philip Keith
+44 2920 727 980
U.S.A
Fredric Backlar
+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) 20 7468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design
UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art
Alex Clark
+61 2 8412 2222

Australian Colonial Furniture and Australiana
James Hendy
+61 2 8412 2222

Books, Maps & Manuscripts
UK
Matthew Haley
+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

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
+852 3607 0010

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
UK
Gareth Williams
+44 20 7468 5879
U.S.A
Jeremy Goldsmith
+1 917 206 1656

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

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
AUSTRALIA
Jennifer Gibson
+61 3 8640 4088

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
UK
Deborah Allan
+44 20 7468 8276
U.S.A
Tanya Wells
+1 917 206 1685

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
Anellie Manolas
+61 2 8412 2222
HONG KONG
Graeme Thompson
+852 3607 0006

Marine Art
UK
Veronique Scorer
+44 20 7393 3962
U.S.A
Gregg Dietrich
+1 917 206 1697

Mechanical Music
Jon Baddeley
+44 20 7393 3872

Modern, Contemporary & Latin American Art
U.S.A
Alexis Chompaisal
+1 323 436 5469

Modern Design
Gareth Williams
+44 20 7468 5879

Motor Cars
UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A
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
U.S.A
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

Native American Art
Jim Haas
+1 415 503 3294

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
Jennifer Tonkin
+44 20 7393 3986

Prints
UK
Rupert Worrall
+44 20 7468 8262
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 3962

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) 20 7468 5811
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

Isle of Wight
+44 1273 220 000

Representative:
Kent
George Dawes
+44 1483 504 030

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 – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 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

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

Manchester
The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

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
Tuchlauben 8
1010 Vienna
Austria
+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

Greece - Athens
7 Neofytou Vamva Street
10674 Athens
+30 (0) 210 3636 404
athens@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 154
1075 HL 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:
Denmark
Henning Thomsen
+45 4178 4799
denmark@bonhams.com

Spain - Marbella
James Roberts
+34 952 90 62 50
marbella@bonhams.com

Portugal
Filipa Rebelo de Andrade
+351 91 921 4778
portugal@bonhams.com

Russia - Moscow
Anastasia Vinokurova
+7 964 562 3845
russia@bonhams.com

Russia - St Petersburg
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
Suite 1122
Two Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.com

Beijing
Hongyu Yu
Suite 511
Chang An Club
10 East Chang An Avenue
Beijing 100006
+86(0) 10 6528 0922
beijing@bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
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
akiko@bonhams.com

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
bernadette.rankine@
bonhams.com

Taiwan
Summer Fang
37th Floor, Taipei 101 Tower
Nor 7 Xinyi Road, Section 5
Taipei, 100
+886 2 8758 2898
+886 2 8757 2897 fax
summer.fang@bonhams.com

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
Como House
Cnr Williams Road
& Lechlade Avenue
South Yarra VIC 3141

AFRICA

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

Motorcycle Index

Lot No	Year	Sale Item Description
227	1995	BMW R65 Mini Moto
234	2010	BMW 1,200cc 'R1232'
204	1935	Cotton-JAP 250cc Racing Motorcycle
244	1974	CZ 380cc Moto-Crosser
218	1972	Ducati 750 GT
217	1978	Ducati 900SS 'NCR'
219	1979	Ducati Pantah 500 SL
229	1998	Ducati 916 Senna III
216	1936	Fergat small trailer
205	c.1913	FN 498cc Four
221	1926	FN 748cc M-50 Four Motorcycle Combination
226	1930	FN 348cc M70
214	1954	Gilera Saturno Sport 500
201	2013	Harley-Davidson 1,585cc FXDC Dyna Super Glide Custom
201A		Harley-Davidson 110th Anniversary leather motorcycle jacket
224	c.1969	Honda CB450 Racing Motorcycle
211	1979	Honda CBX1000Z
241	1980	Honda RS 200 TS Trials Motorcycle
228	1993	Honda NR750
202	1934	Indian 1,265cc Four & Sidecar
230	2000	Indian Chief
215	1975	Kawasaki 498cc Mach III H1
212	1979	Kawasaki Z1000 Z1-R
245	1983	Kawasaki KX500 Moto-Crosser
209	1961	Lilac 250cc LS-18
208	c.1930	Majestic 500cc & Bernardet Sidecar
242	1931	Majestic 350cc A350
210	1964	Marusho ST 500
207	1930	MGC 350cc Type N3
225	c.1964	Moto Morini 125cc Corsaro Veloce
213	1973	Moto Guzzi 499cc Falcone Nuovo 'Sports Special'
238	1954	MV Agusta 175 CS Sport Corsa 'Disco Volante'
239	1954	MV Agusta 175 CSS 'Disco Volante'
235	1954	MV Agusta 175 CSS Squalo Bialbero Racing Motorcycle
236	1955	MV Agusta 175 CS 'Disco Volante'
240	1955	MV Agusta 175 CSTL
237	1971	MV Agusta 150 RSS
206	c.1907	Peugeot 2½hp
243	1974	Puch 250cc Moto-Crosser
203	1920	Rex-Acme 8hp Motorcycle Combination
233	2008	SPS 'Harley-Davidson' 93ci Speed Demon Custom
223	1951	Vincent 499cc Comet
220	c.1920	Wanderer 616cc Twin
232	c.1978	Yamaha TZ750E Racing Motorcycle
231	c.1990	Yamaha FZR750R OW01
222	1938	Zündapp K800 Four

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description
409	1947	Alfa Romeo 6C 2500 Freccia d'Oro Alloy Sports Saloon Project
446	1950	Alfa Romeo 6C 2500 Freccia d'Oro Sports Saloon
389	1956	Alfa Romeo 1900C Super Sprint Coupé
325	1960	Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce Coupé
434	1966	Alfa Romeo Giulia Sprint GT Veloce Coupé
438	1966	Alfa Romeo Giulia Super 'Bollo d'Oro' Sports Saloon
401	1927	Amilcar CGS Sports
377	1955	Aston Martin DB2/4 'MkI' 3.0-Litre Sports Saloon
371	1963	Aston Martin DB4 Series IV 'GT' Sports Saloon
340	1965	Aston Martin DB5
368	1975	Aston Martin V8 Sports Saloon
331	1967	Attica 200 Micro Car
363	1938	Austin Seven Ruby Deluxe Saloon
399	1955	Austin Healey 100S
381	1937	Bentley 4¼-Litre Parallel-Door Sedanca Coupé
329	1962	Bentley Continental Drophead Coupé
309	1958	BMW "Isetta 300 Microcar"
448	1968	BMW 1600GT Coupé
348	1957	Borgward Isabella Coupé
396	1989	Brun Porsche "962C Group C Sports Prototype"
385	1929	Bugatti Type 35B Grand Prix Two-Seater
323	1903	Cadillac model A
427	1947	Cadillac Series 62 Convertible
303	1959	Cadillac Series 62 Convertible
451	1963	CD-Panhard Coach
355	1954	Chevrolet Corvette Roadster
314	1962	"Chevrolet" Corvette Cabriolet
315	1963	"Chevrolet"Corvette Sting Ray Convertible
326	1959	Chrysler Imperial Crown Sedan
387	1951	Cisitalia 202 Cabriolet Project
422	1962	Citroën 2CV Saloon
391	1964	Citroën DS19 Concorde Coupé
390	1966	Citroën DS21 Prestige Saloon
392	1966	Citroën DS21 Le Caddy Convertible
359	1969	Citroën DS21 Décapotable
307	1971	Citroën ID19 D Spécial Saloon
433	1972	Citroën DS23ie Pallas Saloon
437	1974	Citroën D Special Saloon
404	1930	Cord L-29 Sedan Phaeton
337	1972	De Tomaso Pantera Group 3
321	1926	Delage DI 14hp Drophead Coupé
362	1947	Delage "3-litre Delage D6 Competition"
398	1934	Delage D8/15 Pillarless Saloon
360	1949	Delahaye 135M Cabriolet
327	1962	Facel Vega Facel II Coupé
394	1965	Ferrari 330GT 2+2 Series 1 Coupé
367	1968	Ferrari 275GTB/4 Berlinetta
429	1978	Ferrari 308GT Berlinetta
442	1978	Ferrari 400GT Automatic Sports Saloon
430	1981	Ferrari 308GTSi Berlinetta
408	1984	Ferrari 126 C4 M2 Formula 1 Monoposto
443	1984	Ferrari Mondial Qv Coupé
424	1989	Ferrari Mondial Qv Coupé
425	2003	Ferrari 456GT Modificata Coupé
426	2004	Ferrari 575M Maranello Coupé
405	1933	FIAT 508S Balilla Sport Spider
436	1956	FIAT 1100 TV Berlina
397	1963	FIAT 1100 T3 Tow-truck
306	1976	FIAT 124 Coupé
415	1959	Ford Fairlane 500 Galaxie Skyliner Convertible
301	1959	Ford Galaxie Sunliner Convertible
414	1966	Ford Mustang 'Eleanor' Fastback Coupé
380	c.1986	Ford RS200 Coupé
431	1991	Ford GT40 Coupé Replica by GT Developments
341	c.1915	Hispano-Suiza 15/20hp Omnibus
361	1923	Hispano-Suiza H6B Landaulet
334	1920	Hotchkiss AF Limousine
388	1938	Jaguar SS100 3½-Litre Roadster
369	1958	Jaguar XK150SE 3.4-Litre Roadster
319	1961	Jaguar "Mk2 3.8-Litre Sports Saloon"
393	1961	Jaguar E-Type 'Flat Floor' Roadster
372	1968	Jaguar E-Type 4.2-Litre 'Series 1½' 2+2 Coupé
302	1969	Jaguar E-Type 4.2-Litre Series 2 Roadster
311	1970	Jaguar E-Type Series 2, 2+2 Coupé
383	1938	Lagonda LG6 Tourer
370	1939	Lagonda V12 Drophead Coupé
416	1932	Lancia Astura 2nd Series Cabriolet
412	1936	Lancia 3rd Series Tipo 233 Ministeriale Saloon
382	1936	Lancia Astura 3rd Series Cabriolet
419	1961	Lancia Appia Zagato Sport SWB Coupé
346	1968	Land-Rover Series IIA 4x4
407	c.1949	Lea-Francis 14hp Sports Roadster
366	1913	Lion-Peugeot 10hp Type VD Torpedo
335	1900	Marlboro Steam Runabout
342	1966	Maserati Mistral 4000 Coupé
376	1972	Maserati Bora 4.7-litre Coupé
353	1969	Mazda Cosmo L10B Coupé
354	1988	Mazda 323 Familia 4WD Rally Car
395	1925	Mercedes 10/40/65hp 2.6 Litre Tourer
332	1935	Mercedes-Benz 200 Cabriolet B
375	1935	Mercedes-Benz 500K Cabriolet A
403	1952	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A
324	1954	Mercedes-Benz 300S Cabriolet A
320	1958	Mercedes-Benz 190SL Cabriolet
374	1958	Mercedes-Benz 300SL Roadster with Factory Hardtop
318	1965	Mercedes-Benz 220SEb Cabriolet
312	1968	Mercedes-Benz 250SL Convertible with Hardtop
364	c.1921	Métallurgique 12/15hp Saloon
406	1938	MG VA Tourer
333	c.1955	MG Midget TF 1500 Roadster
316	1959	MGA Twin Cam Roadster
423	1967	MGB Roadster
344	1978	MGB Roadster
345	1966	Morris Mini 'Cooper S' Works Replica Rally Car
365	1913	Panhard et Levassor X-21 15hp Saloon
310	1975	Peugeot 504 V6 Cabriolet
417	1966	Plymouth Satellite 'Hemi' Coupé
402	1953	Porsche "356 'Pre-A' Coupé"
343	1957	Porsche 356A 1600S Coupé
410	1958	Porsche 356A 1600S Coupé
317	1961	Porsche 356B T5 1600 Coupé
378	1962	Porsche 356B 1600S T6 Coupé
411	1968	Porsche 911T 2.0-Litre 'SWB' Coupé
339	1989	Porsche 911 'Narrow Body' Speedster
439	c.1926	Renault NN Torpedo
421	1954	Renault 4CV Saloon
449	1962	Renault Dauphine '1093' Saloon
420	1980	Renault R4 Hatchback
338	1920	Rolls-Royce 45/50hp 'Silver Ghost' Alpine Eagle Sports Tourer
386	1921	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Drophead Coupé
428	1921	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Torpedo
328	1925	Rolls-Royce Phantom I York Roadster
440	1927	Rolls-Royce 40/50hp Phantom I Limousine
441	1928	Rolls-Royce Phantom I Shooting Brake
384	1932	Rolls-Royce 40/50hp Phantom II Boat Tail Tourer
357	1933	Rolls-Royce 40/50hp Phantom II Limousine
444	1934	Rolls-Royce 40/50hp Phantom II Continental Sports Saloon
418	1935	Rolls-Royce 40/50hp Phantom II Three-position Drophead Coupé
450	1937	Rolls-Royce Phantom III Limousine
432	1959	Rolls-Royce Silver Cloud LWB Convertible
445	1959	Rolls-Royce Silver Cloud LWB Convertible
435	1963	Rolls-Royce Phantom V Limousine
356	1910	Rover 8 HP tourer
347	1971	Rover 3500 Saloon
349	1953	SAAB 92B De Luxe Saloon
351	1957	SAAB 93 Saloon
350	1961	SAAB 95 Estate
352	1972	SAAB Sonett III Coupé
305	1976	SAAB 96L Saloon
336	1951	Simca 8 'Type 1200' Sport Coupé
330	1967	Simca 1000 Coupé
447	1936	Talbot-Lago T120 3.0-Litre TT Replica Sports
400	1958	Triumph TR3A Roadster
308	1959	Triumph TR3A Roadster
373	1974	Triumph TR6 Roadster
322	1928	Vauxhall "20/60hp R-Type Hurlingham Speedster"
358	1928	Voisin C11 Berline
379	1930	Voisin C23 'Lumineuse' Berline
304	1965	Volkswagen 'Beetle' 1200 Saloon

Notes

Motoring

Sales Diary 2014

8 March	**The Oxford Sale** Collectors' Motor Cars & Automobilia Woodstock, Oxfordshire, UK
27 April	**The International Classic MotorCycle Show** Pioneer, Vintage and Collectors Motorcycles & Related Memorabilia Stafford, UK
28 April	**The Hendon Sale** Collectors Motor Cars & Automobilia The RAF Museum, London, UK
17 May	**The Aston Martin Sale** Aston Martin and Lagonda Motor Cars & Related Automobilia Aston Martin Works, Newport Pagnell, UK
18 May	**The Spa Classic Sale** Collectors Motor Cars Spa Motor Circuit, Belgium
1 June	**Greenwich Concours dElegance** Collectors Motor Cars & Automobilia Greenwich, Connecticut, USA
7 June	**The Banbury Run Sale** Collectors Motor Cars & Motorcycles Woodstock, Oxford, UK
27 June	**The Goodwood Festival of Speed Sale** Collectors Motor Cars & Automobilia Goodwood House, Chichester, UK
15 August	**The Quail Lodge Auction** Collectors Motor Cars, Motorcycles & Automobilia Carmel, California, USA
6 September	**The Beaulieu Sale** Collectors Motor Cars, Motorcycles & Automobilia The National Motor Museum, Hampshire, UK
13 September	**The Goodwood Revival Sale** Collectors Motor Cars & Automobilia Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK
6 October	**Preserving the Automobile** Collectors Motor Cars & Automobilia Simeone Foundation Philadelphia, Pennsylvania, USA
10 October	**The Zoute Grand Prix Sale** **Collectors Motor Cars** **Knokke-Le-Zoute, Belgium**
19 October	**The Classic Motorcycle Mechanics Show** **Collectors Motorcycles & Related Memorabilia** **Stafford, UK**
31 October	**The London to Brighton Car Run Veteran Sale** **Veteran Motor Cars & Related Automobilia** **New Bond Street, London, UK**
12 November	**The Harrogate Sale** **Collectors Motor Cars, Motorcycles & Automobilia** **Harrogate, UK**
30 November	**The Bond Street Sale** **Important Collectors Motor Cars & Automobilia** **London, UK**
6 December	**The December Oxford Sale** **Collectors Motor Cars & Automobilia** **Kidlington, Oxford, UK**

1793

Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 1 42 61 10 15 fax

Maison de Ventes aux Enchères Internationale – **bonhams.com/cars**