

Saturday 12 July 2014
Mercedes-Benz Museum
Stuttgart, Germany

The Mercedes-Benz Auction



Bonhams





WELCOME



On behalf of Bonhams I would like to welcome you to the superb Mercedes-Benz Museum in Stuttgart, Germany for our single marque Mercedes-Benz auction.

The auction, the first of its kind in many years, provides the discerning collector with an opportunity to acquire a part of Mercedes-Benz history in an innovative and inspiring location.

One only needs to browse through the annals of motor racing history and Mercedes-Benz's remarkable success becomes apparent. Of course road going machines are just as important to the company's history and I would like to draw your attention to the exceptional pre war 500/540 K Spezial Roadster, the 540 K Cabriolet A and the infamous post war 300 SLs whether declined in 'Gullwing' or roadster styles.

Finally, Bonhams would like to extend our gratitude to Michael Bock and his team at Mercedes-Benz Classic for inviting Bonhams to hold this very special sale in such a spectacular surrounding.

We hope you will enjoy reading this catalogue as much as we have enjoyed putting it together and look forward to welcoming you to the Mercedes-Benz Museum in July.

Philip Kantor
Head of Department,
Bonhams Europe Motor Car Department

Im Namen von Bonhams darf ich Sie herzlich im sensationellen Mercedes-Benz Museum in Stuttgart zu unserer exklusiven Mercedes-Benz Auktion begrüßen.

Diese Versteigerung, die erste ihrer Art seit geraumer Zeit, gibt dem anspruchsvollen Sammler Gelegenheit, einen Teil der Mercedes-Benz Geschichte in einem innovativen und inspirierenden Ambiente zu erleben.

Man muss nur durch die Annalen der Motorsportgeschichte gehen, um den bemerkenswerten Erfolg der Marke Mercedes-Benz zu würdigen. Natürlich sind die Personenwagen ebenso wichtig in der Geschichte des Herstellers und ich möchte Ihre Aufmerksamkeit auf die außergewöhnlichen Vorkriegswagen vom Typ 500 und 540 K Spezialroadster, das 540 K Cabriolet A sowie die berühmten Nachkriegs-Sportwagen vom Typ 300 SL, sowohl als Flügeltürer als auch als Roadster, lenken.

Abschließend möchte sich Bonhams ganz herzlich bei Herrn Michael Bock und seinem Team von Mercedes-Benz Classic für die Einladung bedanken, eine Auktion in diesem spektakulären Ambiente zu halten.

Wir hoffen, dass Sie den Katalog mit genau so viel Vergnügen lesen werden, wie wir es bei der Zusammenstellung hatten und freuen uns, Sie im Juli im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart begrüßen zu dürfen.

Philip Kantor
Direktor
Bonhams Europe Motor Car Department



Mercedes-Benz Museum



Mercedes-Benz and Bonhams are linked by a long-standing partnership which is based on a number of shared beliefs:

We regard classic automobiles as important cultural assets of our society

We represent vehicles which are both unique and authentic

We attach a great deal of importance to the originality of vehicles

The idea of holding a Bonhams auction in the Mercedes-Benz Museum in Stuttgart came about last year after the Goodwood Festival of Speed Sale, when Bonhams auctioned off the W 196 R Mercedes-Benz Silver Arrow – for a record auction price equivalent to around 31.6 million US dollars. And yet the auction taking place on 12 July 2014 at the Mercedes-Benz Museum is nothing new to us. The Mercedes-Benz Museum hosted its first auctions in the former museum at the end of the 1990s.

The cradle of the modern automobile is in Baden-Württemberg. Here in Stuttgart-Untertürkheim we have one of the oldest car production workshops and it is here that Mercedes-Benz Archives and Collection provides information on the classic cars of yesterday and tomorrow to interested parties and customers. When it comes to issues of buying, maintaining, repairing and restoring such vehicles, the Classic Service Center in Fellbach offers expert guidance. In the Mercedes-Benz Museum, which was opened in 2006, some 160 vehicles and a total of more than 1500 exhibits bring to life the fascinating history of the world's oldest automotive manufacturer. What could be more fitting in precisely this location, therefore, than providing passionate and committed collectors with the opportunity to acquire a unique and authentic Mercedes, Benz or Mercedes-Benz-branded automobile?

I very much look forward to the auction on 12 July 2014, when our partner, the renowned British auction house Bonhams, will bring the classic vehicles presented on the following pages under the hammer at the Mercedes-Benz Museum.

Michael Bock

Director Mercedes-Benz Classic and Customer Center

Mercedes-Benz und Bonhams verbindet eine langjährige Partnerschaft. Sie fußt auf einem gemeinsamen Credo:

Wir betrachten automobile Klassiker als wichtige Kulturgüter unserer Gesellschaft

Wir stehen für einzigartige und authentische Fahrzeuge

Wir messen der Originalität der Fahrzeuge eine hohe Bedeutung zu

Die Idee zu einer Bonhams Auktion im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart entstand im vergangenen Jahr nach dem Goodwood Festival of Speed Sale, als Bonhams den Silberpfeil Mercedes-Benz W 196 R versteigerte – zu einem Auktions-Rekordpreis von umgerechnet 31,6 Millionen US Dollar. Und doch ist die Auktion am 12. Juli 2014 im Mercedes-Benz Museum nicht die erste ihrer Art. Bereits Ende der 1990er Jahre gab es Versteigerungen im ehemaligen Museum.

In Baden-Württemberg steht die Wiege des Automobils. Hier in Stuttgart-Untertürkheim befindet sich eine der ältesten Produktionsschmieden des Automobils und hier stellen die Mercedes-Benz Archive Interessierten und Kunden das Wissen um die Klassiker von gestern und morgen zur Verfügung. Bei Fragen zum Kauf, zur Erhaltung, Reparatur und Restaurierung steht das Classic Service Center in Fellbach mit Kompetenz zur Seite. Im 2006 neu eröffneten Mercedes-Benz Museum zeigen 160 Fahrzeuge und insgesamt mehr als 1.500 Exponate die faszinierende Geschichte des ältesten Automobilherstellers der Welt. Was liegt also näher, als genau an diesem Ort passionierten und engagierten Sammlern die Möglichkeit zu bieten, ein einzigartiges und authentisches Automobil der Marke Mercedes, Benz oder Mercedes-Benz zu erwerben?

Ich freue mich auf die Versteigerung am 12. Juli 2014, wenn unser Partner, das renommierte britische Auktionshaus Bonhams, im Mercedes-Benz Museum die auf den nachfolgenden Seiten vorgestellten Fahrzeugklassiker unter den Hammer bringt.

Michael Bock

Leiter Mercedes-Benz Classic und Kundencenter



The Mercedes-Benz Auction

Saturday 12 July 2014, 14.30

Mercedes-Benz Museum

Stuttgart, Germany

VERSTEIGERUNG DURCH

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 München
Deutschland
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

VERSTEIGERUNGORT

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Deutschland

AUKTION

Samstag, 12. Juli, 14.30

VORBESICHTIGUNG

Freitag 11. Juli 9.00 bis 17.00
Samstag 12. Juli 9.00 bis 13.30

KONTAKT

Ab Freitag, 11. Juli bis Sonntag,
13. Juli: +49 711 8998 9102

GEBOTE

+44 (0) 20 7447 7448
+44 (0) 20 7447 7401 fax
Bitte besuchen Sie
www.bonhams.com, falls Sie über
das Internet bieten möchten.

AUFGELD(KÄUFER-KOMMISSION)

Käufer-Kommission
Die folgende Käufer-Kommission
wird auf den Zuschlagspreis jedes
Loses aufgeschlagen, das Sie
kaufen:

Automobile
15% des Zuschlagspreises für
jedes Fahrzeug.

Die Käufer-Kommission versteht
sich zuzüglich Mehrwertsteuer in
Höhe von aktuell 19%.

WICHTIGER HINWEIS

Die Auktion wird nach den
Allgemeinen Bedingungen
durchgeführt, die am Ende des
Katalogs abgedruckt sind.
Potentielle Käufer werden gebeten,
sich mit diesen Bedingungen
vertraut zu machen, insbesondere
was Zoll, Transport, Lagerung und
Bezahlung betrifft.

VERSTEIGERUNGSNUMMER

22177

ABBILDUNGEN:

Frontabdeckung: Los 16
Rückseite: Los 26

AUKTIONSKATALOG:

€30 Der Auktionskatalog bietet
Eintritt für 2 Personen.

TO BE SOLD AT AUCTION BY

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Germany
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

LOCATION

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Germany

AUCTION

Saturday 12 July, 14.30

VIEWING

Friday 11 July 9.00 to 17.00
Saturday 12 July 9.00 to 13.30

CONTACT DETAILS DURING THE SALE

From Friday 11 July to Sunday 13
July: +49 711 8998 9102

BIDS

+44 (0) 20 7447 7448
+44 (0) 20 7447 7401 fax
To bid via the internet please visit
www.bonhams.com

CATALOGUE

€30 CATALOGUE ADMITS TWO
TO VIEWING AND SALE

BUYER'S PREMIUM RATES (NOTICE TO BUYERS)

The following rates of Buyer's
Premium will be added to the
Hammer Price of each Lot that you
purchase:

Motor Cars

15% of the Hammer Price on
each vehicle.
Mwst/Ust at the current rate of
19% will be added to the Buyer's
Premium.

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, contained in the General
Information page.

SALE NUMBER

22177

ILLUSTRATION

Front cover: lot 16
Back cover: lot 26

Guide for Buyers

Do I need to bring my catalogue to the sale?

Yes. Please ensure that you bring your catalogue to the sale as entry is by catalogue only. Each catalogue allows two people entry on the view and sale days. Further copies of the catalogue can be purchased at the sale venue.

Can I park my motorcycle/car/van/truck at the sale

There is limited parking for motorcycles and motor cars on the Mercedes Benz Museum complex. Public car parks are also in the vicinity.

Is the Museum near a Metro, Subway, Underground Station

Yes, the nearest stations are close to the Museum entrance. Further information is available on the Mercedes-Benz site: www.mercedes-benz-classic.com

How do I bid at the sale?

In order to bid at the sale you will be required to complete a bidder registration form. We will also need to confirm your identification and address so please bring a Passport, Identity Card or Drivers Licence with you together with a utility bill, bank or Credit Card statement. Should you be unable to attend the sale but still wish to bid, you can either leave an Absentee or Telephone bid. These forms can generally be found at the back of the sale catalogue.

Telephone bidding

Telephone bidding allows you to bid live as the auction is in progress. You will need to complete a form which asks for your name, address, the telephone number(s) you wish us to contact you on (it is advisable to add an additional number such as your mobile) and the lot number(s) on which you wish to bid. If for any reason we are unable to contact you on the telephone number(s) you leave on the form, please ensure that the highest bid column is completed (optional but recommended). A member of Bonhams staff will contact you a few lots prior to the lot(s) you wish to bid on and you will be instructed from there on. Please note that we do not operate telephone bids for lots with a low estimate below €1,000. Please also note that available lines are limited and offered on a first come/first served basis.

Absentee/Commission bidding

As with telephone bidding, you will need to complete a form with your name, address and the lot(s) number(s) on which you wish to bid. You will also need to enter the amount you are willing to bid up to for that lot (excluding premium & Mwst – German VAT). Bonhams will execute the bid as cheaply as possible on your behalf.

Please ensure the form is signed and dated at the bottom and disregard the client and paddle number fields at the top of the form as this is for Bonhams use only. Once the form is completed you can either fax or post it back to our offices. Should you post the form back to our offices, please ensure it is posted in ample time prior to the sale day.

If you are a first time bidder you must also provide proof of identity and your address. This can be either a copy of your Passport, Identity Card or Driving Licence, together with a utility bill, bank or Credit Card statement. This must be sent at the same time as your bidding form.

Important Compliance notice:

In order to comply with various regulations, the name and address supplied on your Bidder Registration Form will be the name and address in which your invoice will appear. No invoices can be altered or amended in any way once issued. Furthermore, payment must come from a bank account directly linked to the corresponding name and address. If you intend to bid at the sale on behalf of the ultimate buyer, you will need to notify Bonhams in advance of the sale. We will need to receive written notification from the ultimate buyer - with their full details - that you have been appointed and they authorise you to bid on their behalf. We will then register you in that person's name and, if successful, the invoice will appear with the correct name and address. Again, payment must come from a bank account directly linked to the corresponding name and address on the invoice. You would remain bound by the General Conditions along with the actual buyer. Please contact Bonhams should you require any further advice.

How fast will the auctioneer go?

The auctioneer will aim to sell circa 20 vehicles per hour.

Are there any warranties offered with the Vehicles?

No. All vehicles are offered on an 'as seen' basis. It is wise if possible to bring a professional mechanic/engineer with you to fully inspect the vehicle on your behalf. It is also advised that the vehicle is checked before road use. The fully illustrated catalogue will describe the vehicle to the best of our ability on information supplied. Should we receive pertinent information after the publication of the catalogue, we shall affix what is known as a sale room notice (SRN) to the vehicle. A list of all SRNs will be available by the time the vehicles are presented for view. We are happy to offer our opinion as to the integrity of the vehicle at the sale, however you should accept this is an opinion only and should not be relied upon. In summary, you should satisfy yourself as to the completeness, condition and integrity of any lot prior to bidding – especially frame and engine numbers and how they compare with the catalogue description and/or documentation. It is also important to note that some illustrations are historical and may show the vehicle in a better condition than now offered.

Can I change my mind after I have purchased a Lot?

No. Lots are not sold as an option and there is no 'cooling off' period. Once the auctioneer drops the hammer, a contract is made and you are obligated to proceed with the purchase. Do not bid unless you are prepared to own the lot with all faults, known or otherwise, at the successful bid/invoice total amount.

Can I view the files that accompany the vehicles?

Yes, we should have every vehicle file available for inspection during the view. However, please note that some vehicles are offered for sale with little or no documentation and will be sold on a 'Bill of Sale'.

How can I pay?

In order to release your purchases immediately we would recommend payment by credit/debit card. We are happy to accept cash (in the currency in which the sale is conducted) but not to exceed €3,000. Any amount over €3,000 must be paid otherwise than in coins, notes or travellers cheques.

We accept the following methods of payment.

Bank transfer

Please quote your client number and invoice number as the reference. If paying by bank transfer, the amount received after either the deduction of bank fees or for the conversion to Euros, must not be less than the Euro amount payable on the invoice.

Payment by card

You may pay by the debit card: German debit cards are not subject to a surcharge. However all other cards are subject to a surcharge. Please note there is a 3% surcharge on the total invoice value when using those cards.

Payment by cheque

You may only pay by cheque – in Euros – when drawn against a German bank. Cheques must be cleared before you can collect your purchases, unless we have received an assurance directly from your bank prior to the sale. Cheques generally take 5-7 working days to clear.

Are there any other charges?

The following rates of Buyer's Premium will be added to the Hammer Price of each Lot that you purchase:

Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia)

15% of the Hammer Price on each vehicle.

Mwst/Ust at the current rate of 19% will be added to the Buyer's Premium.

The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to Mwst. Some lots may be subject to Mwst on the hammer price. These lots will be clearly marked with the symbol (*) or a (†) printed beside the lot number in the catalogue.

When can I clear my purchases?

Once full payment has been received, purchases can be cleared immediately after the auction until 8pm Saturday 12 July. Any vehicle not collected by that time will go to storage at the buyer's expense, and clearance will be by appointment thereafter. Details of these charges are laid out under collection and transport on our general information page.

Can someone deliver the vehicle for me?

Bonhams do not transport vehicles. However representatives from GPS Global are present at the sale and can quote a price to deliver the vehicle to you. GPS Global's contact details are listed in the sale catalogue.

Important notice to purchasers

Vehicles are offered in both restored and un-restored condition, although their mechanical condition is not known. Accordingly, appropriate safety checks and any necessary re-commissioning should be carried out before returning any of them to the road. In some instances the frame and engine numbers do not match, and prospective purchasers should satisfy themselves with regard to this matter prior to bidding. All lots are sold strictly as viewed and no guarantee is offered as to their mechanical condition.

This guide should be read in conjunction with our full General Conditions printed in this catalogue.

Leitfaden für Käufer

Muss ich meinen Katalog zur Versteigerung mitbringen?

Bitte bringen Sie Ihren Katalog auf jeden Fall mit. Er bietet Eintritt für zwei Personen, während der Besichtigung und am Tag der Auktion. Zusätzliche Kataloge können vor Ort erworben werden.

Kann ich mein Motorrad oder KFZ am Auktionsort parken?

Es bestehen begrenzte Parkmöglichkeiten für Motorräder und PKWs im Mercedes-Benz Museumsbereich. Öffentliche Parkplätze befinden sich in der näheren Umgebung.

Mit welchen Nahverkehrsmitteln erreiche ich das Mercedes-Benz-Museum?

Die nächstgelegene Haltestelle ist „NeckarPark“ und wird von der S-Bahnlinie S1 bedient. Weitere Informationen finden Sie unter www.mercedes-benz-classic.com.

Wie biete ich während der Versteigerung?

Um auf ein Los zu bieten ist es erforderlich ein Bieterformular (Bidder Registration Form) auszufüllen. Damit Bonhams Ihre Identität überprüfen kann, werden Sie gebeten, Ihren Pass, Ausweis oder Führerschein vorzulegen. Wir benötigen ebenfalls eine Bankreferenz oder eine aktuelle Rechnung mit Ihrer momentanen Adresse. Sollten Sie verhindert sein und nicht an der Auktion teilnehmen können, haben Sie die Möglichkeit am Telefon mitzubieten oder ein schriftliches Gebot abzugeben, (Absentee oder Telephone Bid). Formblätter hierzu finden Sie auf den letzten Katalogseiten.

Telefongebote

„Bieten am Telefon“ ermöglicht es, während der aktuellen Auktion mitzubieten. Sie müssen ein Formular ausfüllen, mit Angaben zu Namen, Adresse und Telefonnummer(n) auf denen Sie angerufen werden wollen, (es wird empfohlen eine zusätzliche, evtl. Mobiltelefonnummer, anzugeben) sowie zu der Losnummer, auf die Sie bieten möchten. Sollte Bonhams Sie aus irgendeinem Grunde nicht erreichen können, bietet ein Mitarbeiter von Bonhams bis maximal zu dem Höchstbetrag, den Sie (optional, jedoch empfohlen) in die dafür vorgesehene Spalte einsetzen. Ansonsten wird ein Mitarbeiter - Sie einige Losnummern vor der Ihnen angegebene - anrufen, und er wird Sie instruieren. Auf Lose mit einem Wert unter €1,000 kann leider nicht am Telefon geboten werden. Telefonleitungen stehen in begrenzter Zahl zur Verfügung und werden nach Eingang der Formulare verteilt.

Schriftliche Gebotsabgabe

Wie beim Telefongebot müssen Sie ein Formular ausfüllen, mit Angaben zu Namen, Adresse und Telefonnummer, sowie der Losnummer(n) auf die Sie bieten möchten. Darüber hinaus tragen Sie bitte den Betrag ein, bis zu dem Sie maximal bieten möchten. Dieser Betrag versteht sich ohne Kommission und MWSt. Bonhams wird an Ihrer statt versuchen den Gegenstand für den niedrigsten Betrag zu versteigern.

Vergessen Sie nicht zu unterschreiben und lassen Sie bitte die Felder für „Kundennummer“ und „Bieternummer“ frei, (Client Number bzw. Paddle Number). Diese Nummern werden von Bonhams eingesetzt. Das vollständig ausgefüllte Formular faxen Sie bitte oder sende es per Post an unser Büro. Bitte erlauben Sie ausreichend Zeit, wenn Sie den Postweg wählen.

Wenn Sie zum ersten Mal bei Bonhams bieten, müssen Sie sich bitte registrieren lassen. Hierzu senden/faxen Sie bitte, zusammen mit dem Bieterformular, eine Kopie Ihres Ausweises oder Führerscheins, am Besten in gutleserlicher Vergrößerung.

Wichtiger Hinweis zu “Bieten im Auftrag”

Um wichtige Vorschriften einzuhalten, müssen Namen und Anschrift auf dem Bieterformular (Bidder Registration Form) mit denen auf der späteren Rechnung übereinstimmen. Einmal ausgestellte Rechnungen können nicht nachträglich geändert werden. Weiterhin müssen Namen und Anschrift des Bieterformulars mit denen des Kontoinhabers, von dessen Konto eine Überweisung erfolgt, übereinstimmen. Wenn Sie im Auftrag für eine andere Person bieten möchten, müssen Sie Bonhams bitte vor der Registrierung informieren. Bonhams benötigt eine schriftliche Vollmacht des eigentlichen Käufers – mit dessen persönlichen Angaben – aus der hervorgeht, dass Sie zum bieten in seinem Namen ermächtigt sind. Daraufhin werden Sie unter dem Namen des eigentlichen Käufers registriert und auf der Rechnung erscheint dessen Name und Adresse. Wiederum müssen Name und Adresse auf der Rechnung mit den Details des Überweisende übereinstimmen. Beide, Bevollmächtigter ebenso wie ‘eigentlicher Käufer’ sind an die Auftragsbedingungen (General Conditions) gebunden. Bitte setzen Sie sich vor dem Kauf mit Bonhams in Verbindung, wenn Sie weitere Beratung wünschen.

In welcher Geschwindigkeit wird die Auktion ablaufen?

Der Auktionär wird ca. 20 Fahrzeuge pro Stunde versteigern.

Welche Garantien werden auf die Fahrzeuge gegeben?

Alle Fahrzeuge werden “verkauft wie besichtigt”. Gern können Sie einen Mechaniker oder Sachverständigen mitbringen, der ein Motorrad – Fahrzeug für Sie untersucht. Darüberhinaus sollte ein Motorrad – Fahrzeug genau inspiziert werden, bevor es im Strassenverkehr eingesetzt wird. Der abgebildete Katalog enthält sorgfältige Beschreibungen, die auf den Angaben des Verkäufers basieren. Sollte Bonhams nachträglich bedeutende Informationen erhalten, werden diese am Fahrzeug angebracht, als sog. “SRN” (Sale Room Notice). Eine Liste aller “SRNs” wird zu Beginn der Vorbesichtigung ausliegen. Gern stehen unsere Experten mit Auskünften zur Verfügung; bitte haben Sie Verständnis dafür, dass es sich hierbei, nach bestem Wissen und Gewissen, um unverbindliche Meinungsäusserungen handelt. Letztendlich ist es ausschliesslich Ihre alleinige Verpflichtung, sich vor dem Kauf über Zustand, Vollständigkeit und Integrität eines Loses zu informieren, bevor Sie ein Gebot abgeben. Insbesondere Fahrgestell- und Motornummern sollten mit der Katalogbeschreibung und der vorliegenden Dokumentation verglichen werden.

Bitte beachten Sie, dass manche Katalogfotos aus einer Zeit stammen mögen, in der das Fahrzeug sich in einem anderen oder besseren, als dem jetzt angebotenen Zustand befand.

Kann ich vom Kauf zurücktreten, nachdem ich den Zuschlag erhalten habe?

Nein. Es handelt sich nicht um eine Kaufoption, und es existiert kein Widerrufsrecht. Nach dem Zuschlag des Auktionators sind Sie verpflichtet den Kauf abzuschliessen. Bieten Sie keinesfalls, wenn Sie nicht bereit sein sollten das Motorrad – Fahrzeug mit allen bekannten oder unbekanntem Mängeln zu erwerben und den vollen Auktionspreis, inklusive aller Zuschläge, zu entrichten.

Kann ich die zum Fahrzeug gehörende Dokumentation einsehen?

Ja. Üblicherweise existiert zu jedem Fahrzeug eine Dokumentationsmappe, die Sie während der Vorbesichtigung einsehen können. Nehmen Sie jedoch bitte zur Kenntnis, dass manche Fahrzeuge aus der Sammlung ohne Dokumentation/ Papiere offeriert werden und dass Sie in solch einem Fall lediglich einen “Kaufvertrag” erhalten können.

Wie kann ich bezahlen?

Um ein ersteigertes Los sofort freigeben zu können, empfehlen wir die Bezahlung mit Kreditkarte. Gern akzeptieren wir Bargeld (der Währung, in der die Auktion durchgeführt wird), jedoch nur bis zu einem Betrag von maximal €3,000. Jeder darüberhinaus gehende Betrag kann nicht in Münzen, Scheinen oder Traveller-Schecks bezahlt werden.

Bonhams akzeptiert folgende Arten der Bezahlung:

Zahlen mit Karte
Sie können mit einer Bank-Karte (früher EC-Karte) zahlen: Auf Bankkarten wird keine Zusatzgebühr fällig. Bei Zahlung mit Kreditkarten wird ein Zuschlag von 3% erhoben

Zahlung mit Scheck
Mit Scheck können Sie lediglich zahlen, wenn dieser in Euro ausgestellt ist und auf eine deutsche Bank lautet. Schecks müssen vor Abholung eines Loses gutgeschrieben sein, es sei denn Bonhams hat vor der Auktion eine Bankbestätigung erhalten. Schecks benötigen durchschnittlich 5 – 7 Werktage bis zur Gutschrift.

Zahlung per Banküberweisung

Bonhams Kontonummern finden Sie auf der Seite “Allgemeine Informationen” im Katalog. Bitte geben Sie Ihre Kundennummer (Client Number) und Rechnungsnummer (Invoice Number) bei der Überweisung an. Der Euro-Eingangsbetrag auf Bonhams Konto darf, nach Abzug aller Bankgebühren, nicht unter dem Betrag liegen, der auf der Rechnung ausgewiesen ist.

Gibt es zusätzliche Gebühren?

Käufer-Kommission
Die folgende Käufer-Kommission wird auf den Zuschlagspreis jedes Loses aufgeschlagen, das Sie kaufen:

Automobile und Motorräder (ausgenommen Automobilia)
15% des Zuschlagspreises für jedes Fahrzeug.

Die Käufer-Kommission versteht sich zuzüglich Mehrwertsteuer in Höhe von aktuell 19%.

Bei einigen Losen wird die MWSt. auf den Zuschlagspreis sowie die Käufer-Kommission fällig. Diese Lose sind im Katalog mit einem Kreuz (†) gekennzeichnet.

Wann kann ich die von mir ersteigerten Gegenstände abholen?

Sobald Bonhams den vollen Rechnungsbetrag erhalten hat, können die erworbenen Lose abgeholt werden; entweder unmittelbar nach der Versteigerung oder am Montag, den 14. Juli 2014 bis 12 Uhr mittags. Sämtliche bis dato nicht abgeholt Fahrzeuge gehen auf Kosten des Käufers ans Lager und die Abholung erfolgt nach Terminabsprache. Details hierüber, sowie über die entstehenden Kosten finden Sie auf der Katalogseite mit den “Allgemeinen Informationen” unter “Abholung und Transport”.

Können die Fahrzeug angeliefert werden?

Bonhams transportiert leider keine Fahrzeuge. Es werden jedoch Repräsentanten der von Bonhams empfohlenen Spediteure – GPS Global - anwesend sein, die ein Preisangebot über die Lieferung erstellen können. Kontaktdaten finden Sie im Auktionskatalog.

Wichtiger Hinweis für Verkäufer
Der grösste Teil der Fahrzeug - so nicht anders beschrieben - wird in restauriertem Zustand versteigert; allerdings ist der Zustand der Mechanik meist unbekannt. Daraus ergibt sich, dass eine ausreichende Überprüfung der Fahrsicherheit und erforderliche Wartungsarbeiten vor dem Einsatz der Maschinen im öffentlichen, ebenso wie privaten Betrieb unbedingt durchzuführen sind. Gelegentlich korrespondieren Rahmen- und Motornummern nicht miteinander. Bitte informieren Sie sich ausführlich, bevor Sie auf ein Los bieten, und beachten Sie bitte: Solange nicht anders beschrieben, werden die Fahrzeuge ohne Papiere versteigert. Alle Lose werden ausschliesslich in dem Zustand verkauft, wie besichtigt. Es kann keinerlei Garantie, insbesondere auch auf die Mechanik, gegeben werde.

Dieser Leitfaden versteht ausschliesslich in Verbindung mit Bonhams vollständigen “Auftragsbedingungen” (General Conditions) wie sie im Auktions-Katalog abgedruckt sind.

General Information

Admission

Bonhams has the right at its sole discretion without assigning any reason therefore to refuse admission to its premises or attendance at any of its sales by any person.

The catalogue admits two people to the view and sale.

Commission Bids

Bonhams will execute bids when instructed. Lots will be bought as cheaply as is allowed by other bids and Reserves.

References

Intending Buyers should supply bankers' references. The references should be supplied to Bonhams in time to allow them to be taken up before the Sale. Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage after the Sale at the Buyers' cost. In any event, the Purchase Price should be paid to Bonhams no later than 10.00 Monday 14th July 2014.

Bidder Registration

To recognise bidders during the Sale all intending Buyers are required to complete a Bidder Registration Form giving full identification and appropriate references before the Sale which will enable them to bid by means of a number allocated to them.

Damage

Any viewer who damages a Lot will be held liable for all damage caused and shall reimburse Bonhams or its agents for all costs and expenses relating to rectification of such damage.

Collection of Vehicles

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

All Motor Cars must be collected from the Mercedes-Benz Museum by 12 noon on Monday 14 July after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives, and after which time they will all be uplifted and taken to GPS Global.

Customers must however notify Gregory Tuytens, Valérie Simonet or Gabriel Rapetti no later than 6pm on Sunday 13 July, if they will be collecting their vehicle by 12 noon on Monday 14 July. Gregory Tuytens, Valérie Simonet & Gabriel Rapetti can be contacted by email or on their mobiles: gregory.tuytens@bonhams.com +32 (0) 471 71 27 36 valerie.simonet@bonhams.com +33 (0)6 62 50 40 44 gabriel.rapetti@bonhams.com +33 (0)6 61 80 15 56

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility, on Monday 14 July, close to the Mercedes-Benz Museum by the logistics company GPS Global at your expense and at your own risk.

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 6pm on Sunday 13 July, if you intend to collect your vehicle 12noon on Monday 14 July.

It is strongly advisable that you make contingency arrangements regarding collection in advance of the sale. All storage and removal charges must be paid in full prior to the vehicle's collection or onward transportation. Payment must be arranged direct with transports GPS Global.

Collection is strictly by appointment only and at least 24-hour notice must be given. Buyers should satisfy themselves that they have collected all relevant registration and log books, documents and keys relating to their Lot(s) at the time of collection.

Removal and Storage of Vehicles

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

Administration & uplift charges

€300 + MWSt per Motor Car including handling

Storage charges from Tuesday 15 July

Motor Cars €25 + MWSt per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Wednesday 13 August 2014 .

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the Netherlands at the customer's expense:

850€+ MWSt per Motor Car plus storage.

Transport and Shipping

A representative of GPS Global will be at the Sale and can arrange national and international transportation as agent for the Buyer or the Seller (as the case may be), although you are free to make your own transport arrangements.

GPS Global
Frankweg 4
2153 PD Nieuw-Vennep
The Netherlands
Ph: +31 252 625691
E-mail: info@gpsglobal.eu
Internet: www.gpsglobal.eu

Payment for removal and storage must be made direct to GPS Global.

Customs

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

Insurance after sale

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

Bonhams Bank Details

National Westminster Bank
PO BOX 4RY
250 Regent Street
London W1A 4RY
United Kingdom

Account name: Bonhams 1793 Ltd - EUR Client account
Bank code: 56-00-27
Account no.: 28613430
IBAN: GB13 NWBK 6072 1128 6134 30
SWIFT/BIC: NWBK GB2L

Successful bidders are asked to ensure they quote their Customer number when settling a payment.

Please note that international money laundering regulations prevent Bonhams accepting payment from any person other than the one named on the invoice.

Methods of Payment

Purchases can only be released when full settlement (inclusive of all charges) of all invoices issued to the buyer is received in cleared funds. Before bidding, you should ensure that you have the necessary funds available and be able to pay according to one of the methods set out below. All cheques should be made payable to Bonhams. We accept the following methods of payment:

- You may electronically transfer funds to our Bank Account. Please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Bank Account details are shown on buyers invoice. If paying by bank transfer, the amount received after either the deduction of bank fees or for the conversion to euros, must not be less than the euros amount payable on the invoice.
- cash: you may pay for lots purchased by you at this Sale with notes, coins or travellers cheques in the currency in which the Sale is conducted (but not any other currency) provided that the total amount payable by you in respect of all lots purchased by you at the Sale does not exceed €3,000. If the amount payable by you for lots exceeds that sum, the balance must be paid otherwise than in coins, notes or travellers cheques.
- debit cards drawn on a German bank: there is no additional charge for purchases made with these cards.
- credit cards: Visa and Mastercard. Please note there is a 3% surcharge on the total invoice value when payments are made using credit cards.

Please note it may be advisable to notify your card provider of your intended purchase in advance to reduce delays caused by us having to seek authority when you come to pay. If you have any questions with regard to payment, please contact our client services department.

MWSt

The following symbols are used to denote that MWSt is due on the hammer price and buyer's premium:

† MWSt at 19% on hammer price and buyer's premium.

Ω MWSt on imported items at 19% on hammer price and buyer's premium.

* MWSt at 7% on the hammer price and the prevailing rate on buyer's premium

In all other instances no MWSt will be charged on the hammer price, but MWSt at the prevailing rate (currently 19%) will be added to the Buyer's Premium which will be invoiced on a MWSt inclusive basis.

Allgemeine Hinweise

Zugang

Bonhams behält sich das Recht vor, nach eigenem Ermessen und ohne Angabe von Gründen den Zugang zu seinen Geschäftsräumen oder Teilnahme an seiner Auktionen durch jegliche Person zu verweigern.

Der Katalog erlaubt zwei Personen Zugang zur Besichtigung und Auktion.

Auftragsgebot

Bonhams wird gemäß Anweisung Gebote ausführen. Lose werden so günstig gekauft, wie es Gebote anderer Teilnehmer und Mindestgebote erlauben.

Referenzen

Neukunden werden gebeten, Bankreferenzen bereitzustellen. Die Referenzen müssen zeitgerecht bereitgestellt werden, damit diese vor der Auktion verarbeitet werden können. Wenn keine Vorauszahlung vor Auktion mit Bonhams vereinbart wurde, werden alle Lose nach der Auktion zur Aufbewahrung zu Lasten des Käufers gegeben. Auf jedem Fall muss der Kaufpreis bis spätestens Dienstag, 14. Juli, 10.00 Uhr an Bonhams überwiesen werden.

Bieter-Registrierung

Um Bieter während der Auktion identifizieren zu können, müssen alle Neukunden ein Registrierungsformular mit vollständigen persönlichen Daten und geeigneten Referenzen vor der Auktion ausfüllen. Den Bietern wird dann eine Nummer zugewiesen, die ihnen das Bieten ermöglicht.

Beschädigung

Jede Person, die beim Besichtigen ein Los beschädigt, ist für diese Schäden haftbar und muss Bonhams oder seinen Agenten alle Kosten und Ausgaben für die Reparatur der erstatten Schäden.

Fahrzeugabholung

Alle Ankäufe werden nur nach vollständiger Bezahlung übergeben. Alle Abholungen müssen mit Bonhams' Mitarbeitern vereinbart werden.

Alle Fahrzeuge müssen bis Montag, dem 14. Juli bis 12 Uhr mittags vom Mercedes-Benz Museum abgeholt werden. Bei der Abholung muss ein unwiderruflicher Zahlungsnachweis erbracht werden. Nach diesem Zeitpunkt werden alle Lose von GPS Global in ein Lager gebracht.

Kunden müssen in jedem Fall Gregory Tuytens, Valérie Simonet oder Gabriel Rapetti bis spätestens 18 Uhr am Sonntag, den 13. Juli benachrichtigen, ob sie Ihr Fahrzeug bis 12 Uhr am Montag, den 14. Juli abholen werden.

Gregory Tuytens, Valérie Simonet und Gabriel Rapetti können entweder über email oder ihre Mobilfunknummern erreicht werden:

gregory.tuytens@bonhams.com +32 (0) 471 71 27 36
valerie.simonet@bonhams.com +33 (0)6 62 50 40 44
gabriel.rapetti@bonhams.com +33 (0)6 61 80 15 56

Falls wir keine Instruktionen von den Käufern erhalten, werden alle Fahrzeuge am Montag, den 14. Juli in ein Lager in der Nähe des Mercedes-Benz Museums von unserem Logistik-Partner GPS Global gebracht. Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen und der Käufer die Kosten des Transportes und der Lagerung zu tragen hat.

Die Transport- und Lagerkosten sind auf diesen Seiten angegeben. Es ist unabdingbar, dass Sie uns vor 18 Uhr am Sonntag, benachrichtigen, wenn Sie Ihr Fahrzeug vor 12 Uhr mittags am Montag, 14. Juli abholen möchten.

Wir empfehlen Ihnen dringend, die Abholung Ihres Fahrzeuges vor der Auktion zu planen.

Alle Lager- und Transportkosten müssen in voller Höhe vor der Abholung des Fahrzeuges oder des Weitertransportes beglichen werden.

Transport- und Lagerkosten müssen direkt bei GPS Global bezahlt werden. Abholung ist nur nach vorheriger Terminabsprache möglich und bedarf einer Vorankündigung von mindestens 24 Stunden.

Käufer müssen sich versichern, bei der Abholung alle relevanten Zulassungspapiere, Dokumente und Schlüssel erhalten zu haben.

Abtransport und Aufbewahrung von Fahrzeugen

Alle Lose auf die obiges zutrifft werden zur lokalen Aufbewahrung gebracht. Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen.

Kosten des Abtransportes

€300 + MWSt pro Fahrzeug

Lagerkosten ab Dienstag, 15. Juli

€25 + MWSt pro Tag und Fahrzeug

Wichtiger Hinweis:

Las Lager bleibt bis Mittwoch, 13. August 2014, in Betrieb. Alle Fahrzeuge, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht abgeholt worden sind, werden in ein permanentes Lager in den Niederlanden auf Kosten des Käufers gebracht. Die Kosten für den Transport belaufen sich auf € 850 zzgl. MwSt. pro Fahrzeug zzgl. Lagerkosten.

Transport und Verschiffung

Ein Repräsentant der GPS Global wird bei der Auktion zugegen sein und kann den landesweiten oder internationalen Weitertransport des Fahrzeuges für den Käufer oder Verkäufer (wie zutreffend) organisieren, aber es steht Ihnen frei, den Transport selbst zu regeln.

GPS Global
Frankweg 4
2153 PD Nieuw-Vennep
The Netherlands
Ph: +31 252 625691
E-mail: info@gpsglobal.eu
Internet: www.gpsglobal.eu

Zahlungen für den Transport und die Lagerung müssen direkt an GPS Global getätigt werden.

Zoll

Bitte wenden Sie sich für alle Zollangelegenheiten direkt an GPS Global.

Versicherung nach der Auktion

Wir erinnern Käufer daran, dass die Verantwortung für ihre Fahrzeuge nach dem Fall des Hammers an sie übergeht. Es liegt in Ihrer Verantwortung, entsprechende Versicherungsvorkehrungen zu treffen

Zahlungsmethoden

Käufe können nur freigegeben werden, wenn für alle dem Käufergestellten Rechnungen (einschließlich aller Gebühren) frei verfügbare Mittel eingegangen sind. Vor dem Bieten sollten Sie sicherstellen, dass Sie die notwendigen Mittel zur Verfügung haben und mittels einer der unten aufgeführten Methoden zahlen können. Alle Schecks müssen auf Bonhams ausgestellt werden. Wir akzeptieren folgende Zahlungsmethoden:

- Sie können Mittel elektronisch auf unser Bankkonto überweisen. Bitte geben Sie Ihre Bieternummer und Rechnungsnummer als Referenz an. Unsere Bankkontodaten finden Sie in der Rechnung die dem Käufer ausgestellt wird.

Falls Sie per Banküberweisung zahlen, dann muss die von uns erhaltene Summe nach Abzug der Bankgebühren oder Umwchselgebühren in Euro nicht geringer sein, als die in der Rechnung aufgeführten Summe.

- Bargeld: Sie können für die bei dieser Auktion gekauften Lose mit Banknoten, Münzen oder Reisescheck in der Währung zahlen, in der die Auktion durchgeführt wurde (keine andere Währung ist erlaubt), vorausgesetzt, dass die zu zahlende Gesamtsumme für alle von Ihnen bei dieser Auktion gekauften Lose nicht €3.000 übersteigt. Falls der von Ihnen zu zahlende Betrag diese Summe übersteigt, muss die Zahlung auf andere Art als Münzen, Banknoten oder Reiseschecks erfolgen

- Debitkarten einer deutschen Bank: keine zusätzlichen Gebühren fallen für Käufe an, die mit diesen Karten gemacht wurden.

- Kreditkarten: Visa und Mastercard. Bitte beachten Sie, ein Aufschlag von 3% auf den Gesamtwert der Rechnung wird verrechnet, wenn Zahlungen mittels Kreditkarten erfolgen.

Bitte beachten Sie, es ist ratsam, Ihren Kartenanbieter über Ihre Kaufabsichten vorab zu informieren, um das Risiko von Verzögerungen zu verringern, die entstehen können, wenn wir Authorisierung einholen müssen, wenn Sie zur Zahlung kommen. Im Falle von Fragen kontaktieren Sie bitte unseren Kundendienst.

MWST

Die folgenden Symbole werden benutzt, um anzuzeigen, dass MwSt. auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer fällig ist:

† MwSt. von 19% auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer.

Ω MwSt. auf importierte Artikel von 19% auf den Hammerpreis und das Aufgeld für den Käufer.

* 7% MwSt auf den Zuschlagspreis und der jeweiligen Höhe auf Aufgeld

In allen anderen Fällen wird keine MwSt. auf den Hammerpreis berechnet, aber MwSt. zum Normalsatz (aktuell 19%) wird auf das Aufgeld für den Käufer berechnet, die Rechnungsstellung dafür erfolgt einschließlich MwSt.

Contacts during sale period

Kontakt Daten während der Auktion

From Friday 11 July to Sunday 13 July

Ab Freitag, 11. Juli bis Sonntag, 13. Juli

+49 711 8998 9102

For all correspondence Für allen Schriftverkehr

Bonhams France SAS
4 rue de la Paix
75002 Paris
France
+33 (0)1 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com

Motor Car Specialists Ihre Ansprechpartner im Automobilbereich

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

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

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

Hans Schede
+49 (0) 211 404 202
hans.schede@bonhams.com

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

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

Sale Administrators Administration der Auktion

Valérie Simonet
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)6 62 50 40 44
valerie.simonet@bonhams.com

Gabriel Rapetti
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)6 61 80 15 56
gabriel.rapetti@bonhams.com

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

Customer Services Kundendienst

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

Bids service/ Sale registrations Bieter Kundendienst/ Bieterregistrierungen

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

Buyers/Sellers Accounts Buyers/Sellers Accounts Buchhaltung

+44 (0) 20 7468 8240
+44 (0) 20 7447 7430 fax
customeraccounts@bonhams.com

Press Office Pressebüro

Ruth Fletcher
+44 (0) 20 7468 8210
+44 (0) 20 7468 8209
ruth.fletcher@bonhams.com

Catalogue Subscriptions Katalogabonnements

Helen Grantham
+44 (0) 1666 502 200
+44 (0) 1666 505 107 fax
helen.grantham@bonhams.com

Transporters Automobiltransport

GPS Global
Frankweg 4
2153 PD Nieuw-Vennep
The Netherlands
Ph: +31 252 625691
E-mail: info@gpsglobal.eu
Internet: www.gpsglobal.eu

Acknowledgements Dank

We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:
Wir bedanken uns bei den folgenden Personen für ihre Unterstützung bei der Gestaltung dieses Katalogs und der Auktion:

Richard Agostini
Nathan Brown
Eddie Daepf
Detlef Krehl
David Hawtin
Jacqueline Nowikovsky
Doug Nye
Nitesh Patel
Gabriel Rapetti
Victoria Rey-de-Rudder
Amelie von Buelow
Gregor Wenner
Hans Schede

Mercedes-Benz Classic

Michael Bock
Gerhart Heidbrink
Juergen E. Wittmann
Vanessa-Kimberly Herriott
Maika Sigloch

Photo credit

Simon Clay
Johann Sauty
Peter Singhof
Dirk Volkmar
Tom Wood
Getty Images

Worldwide Motoring contacts

Ansprechpartner Automobile weltweit

Mainland Europe Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Europa

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

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

Henning Thomsen (Denmark)
+45 (0) 6471 4799
henning.thomsen@bonhams.com

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

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

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

Gabriel Rapetti
+33 (0)1 42 61 10 11
gabriel.rapetti@bonhams.com

UK Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Großbritannien

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

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

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

Administrators Administration

Jane Hogan
+44 (0) 20 7468 5806
jane.hogan@bonhams.com

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

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

Ben Deane-Pike
+44 (0) 20 7468 5800
ben.deanepike@bonhams.com

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

USA Motor Cars

Ansprechpartner Automobile USA

West Coast Westküste

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

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

East Coast Ostküste

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

Administrator Administration

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

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

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

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

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

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

Additional contacts

Zusätzliche Ansprechpartner

Motorcycle Department Motorradabteilung

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

Automobilia Automobilia

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

Press Office Pressebüro

Ruth Fletcher
+44 (0) 20 7468 8210
+44 (0) 20 7468 8209
ruth.fletcher@bonhams.com

Buyers/Sellers Accounts Europe

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

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

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

Catalogue subscriptions Katalogabonnements

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

Buyers/Sellers Accounts USA

Buchhaltung USA
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8591 fax

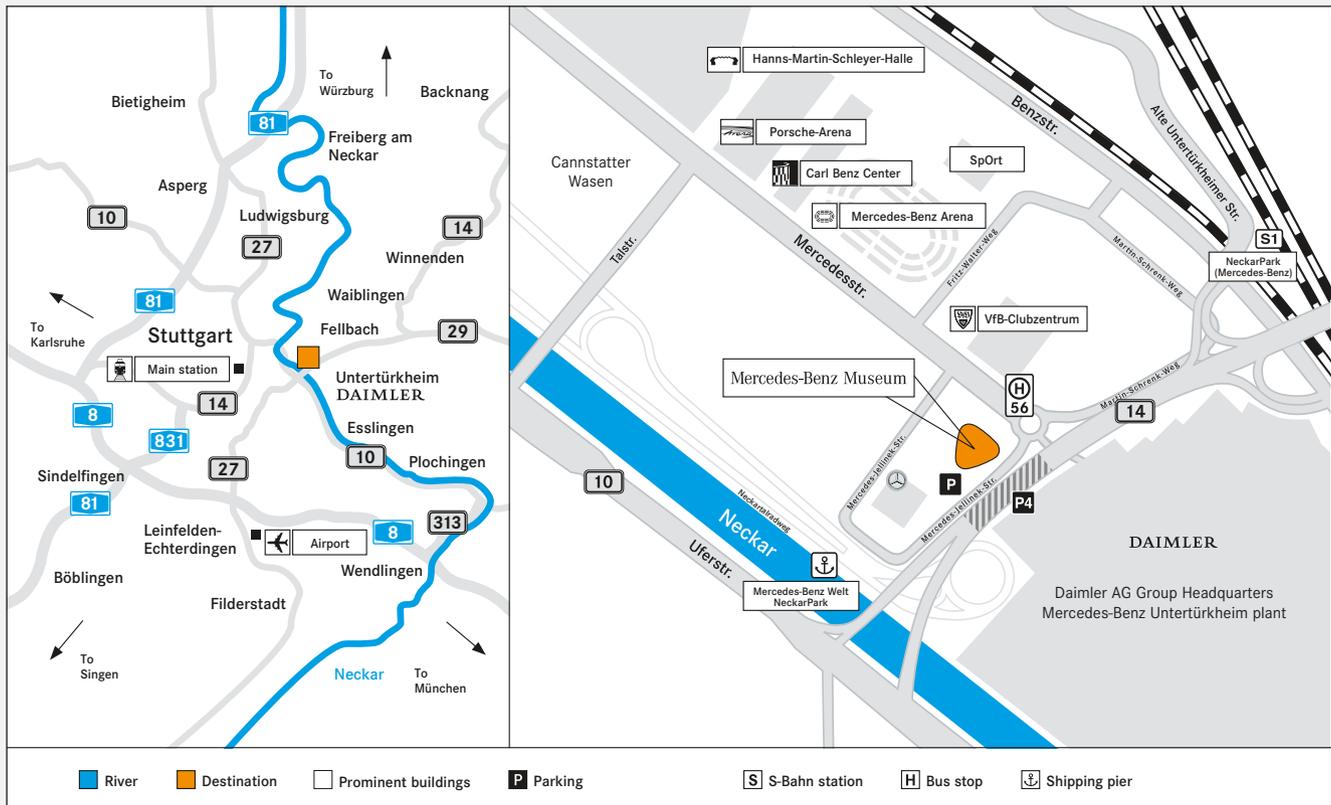
Motorcycle Administrator Verwaltung Motorradabteilung

Andrew Barrett
+44 (0) 20 8963 2817
andrew.barrett@bonhams.com

Automobilia Administrator Administrateur Automobile

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

Directions to the Mercedes-Benz Museum



Arrival by train: From Stuttgart main station take the S-Bahn (rapid transit system) of line S1 in the direction of Kirchheim (Teck) to “NeckarPark” (Mercedes-Benz). On leaving the train, follow signs to the Museum.

Arrival by bus: Bad Cannstatt station is served by S-Bahn lines S1, S2 and S3 as well as by the regional rail network (RegionalBahn) and RegionalExpress. Bus line 56 connects Bad Cannstatt station with “Mercedes-Benz Welt”.

Arrival by boat: Boats stop regularly at the landing “Mercedes-Benz Welt/ NeckarPark”. Further information at www.neckar-kaeptn.de

Arrival by car

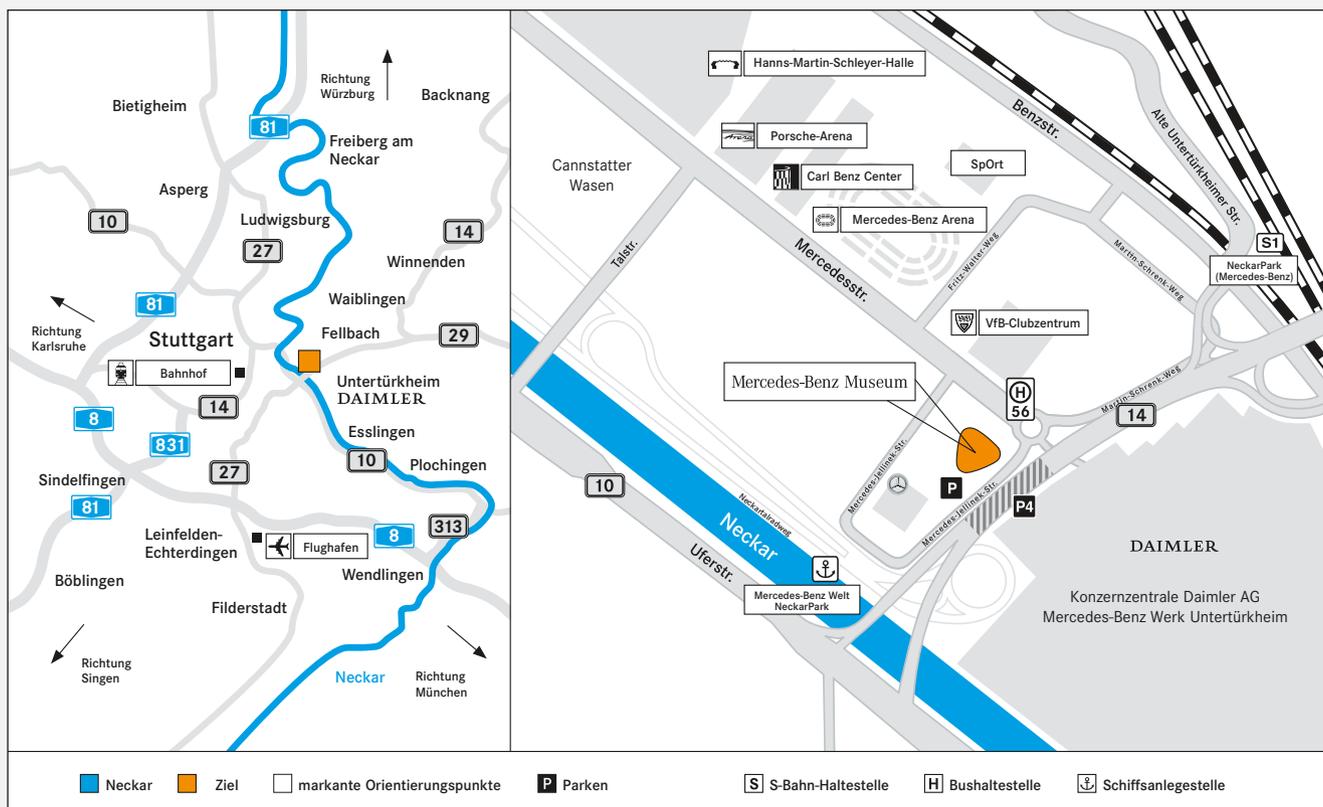
From Karlsruhe: Take the A 8 motorway to the Stuttgart intersection, take the Vaihingen exit. Merge onto the A 831 motorway, then take the B14 road towards Stuttgart-Zentrum (centre of Stuttgart) and merge onto the B10/B14. Follow the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

From Ulm: Take the A8 motorway to the Esslingen-Zentrum (centre of Esslingen) exit. From there take the B 313 road, then the B10 road towards Stuttgart. Follow the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

From Heilbronn: Take the A 81 motorway to the Zuffenhausen exit, then merge onto the B10 road towards Stuttgart-Zentrum (centre of Stuttgart) and follow the “NeckarPark” signs towards Stuttgart-Bad Cannstatt/Esslingen and then the “Mercedes-Benz” signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

Parking: Please use either the Museum car park or the neighbouring P4 car park.

Anfahrt zum Mercedes-Benz Museum



Anfahrt mit der Bahn: Ab Hauptbahnhof mit der S-Bahn-Linie S1 in Richtung Kirchheim (Teck) bis Haltestelle „NeckarPark“ (Mercedes-Benz). Nach dem Ausstieg dem Leitsystem zum Museum folgen.

Anfahrt mit dem Bus: Anfahrt zum Bahnhof Bad Cannstatt mit den S-Bahn-Linien S1, S2 und S3 sowie Regionalbahn und RegionalExpress. Vom Bahnhof Bad Cannstatt fährt die Buslinie 56 bis zur Haltestelle „Mercedes-Benz Welt“.

Anfahrt mit dem Schiff: Anlegestelle „Mercedes-Benz Welt/NeckarPark“. Nähere Informationen unter www.neckar-kaeptn.de

Anfahrt mit dem Auto

Aus Richtung Karlsruhe: A 8 bis Autobahnkreuz Stuttgart, Ausfahrt Vaihingen. Dort auf die A 831, dann auf die B14 Richtung Stuttgart-Zentrum und weiter auf der B10/B14. Dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Aus Richtung Ulm: A8 bis Ausfahrt Esslingen-Zentrum. Dort auf die B 313, dann auf die B10 Richtung Stuttgart. Dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Aus Richtung Heilbronn: A 81 bis Ausfahrt Zuffenhausen, dann auf die B10 Richtung Stuttgart-Zentrum und dem Leitsystem „NeckarPark“ in Richtung Stuttgart-Bad Cannstatt/ Esslingen sowie dem Leitsystem „Mercedes-Benz“ folgen bis Ausfahrt Mercedes-Benz Museum.

Parken: Bitte benutzen Sie das Museumsparkhaus oder das angrenzende Parkhaus P4.

MOTOR CARS

Lots 001 - 048

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/22177







001

c.1961 FERBEDO MERCEDES-BENZ TRETAUTO



Das hier angebotene Tretauto ist ein sehr seltenes Modell der Firma Ferbedo, welches in den fünfziger Jahren angeboten wurde. Es verbindet die Hauptmerkmale der Mercedes-Benz Modelle jener Zeit, des 180, 220 und des 300.

Ferbedo ist eine im bayrischen Fürth beheimatete Firma, die schon in den 50er Jahren einige der schönsten Tretautos produzierte. Die vielgeliebten Mercedes-Benz 190 SL gelten wohl als ihre berühmteste Schöpfung.

Das hier angebotene Tretauto ist eines der seltensten Modelle der Firma und zierte die Titelseite des Ferbedo-Katalogs aus dem Jahre 1961. Es basiert auf einem Metall-Chassis und ist mit vier Schlauchreifen ausgestattet. Die Karosserie ist aus hochwertigem Kunststoff gefertigt. Das Auto ist mit Front- und Heckleuchten, sowie funktionierenden Blinkern und einer Hupe versehen. Letztere sind batteriebetrieben (Batterien werden nicht mitgeliefert).

€3,000 - 4,000

No Reserve

Ferbedo Mercedes-Benz The pedal car offered here is a very rare example built by Ferbedo during the fifties, taking the main features of the Mercedes 180, 220 and 300 of that same period. Ferbedo is a well-known German company who made one of the most beautiful pedal cars of its time. The well-beloved Mercedes-Benz 190 SL being their most famous creation.

The pedal car presented here is one of the rarest models of Ferbedo and was featured on the cover of the 1961 Ferbedo's catalogue. Built on a metal chassis, equipped with 4 tyres with inflatable air chambers (new), the body is made of quality plastic. The car is equipped with front and rear lights, as well as working indicators and a horn. The latter working on batteries (not included in the sale).

The steering-wheel fitted on this Ferbedo is the exact reproduction of those fitted on most Mercedes of the 1950s. Other noteworthy features include a telescopic radio antenna (in working order), an adjustable seat and a boot which can be opened.

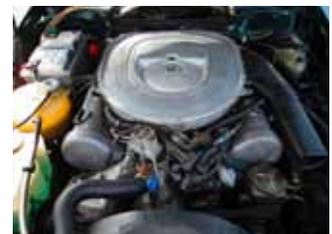


002

1980 MERCEDES-BENZ 500SLC COUPÉ

Fahrgestell-Nr. WDB107.026-12-001797

Motor-Nr. 117.960-12-001955



Die zu diesem 500SLC gehörende Historie reicht zurück bis in die späten 1990er Jahre, als es auf Herrn Jean-Paul Seta in Lausanne, Schweiz zugelassen war. Der derzeitige Anbieter glaubt, dass Herr Seta möglicherweise der erste Besitzer war der den Wagen in Cannes 1980 registrierte, wobei es dafür keine unterstützende Dokumentation gibt. Die verfügbaren Papiere lassen vermuten, dass der Mercedes bis 2005 in der Schweiz blieb und dort nur einen Besitzer hatte. Die Wartungen wurden vom örtlichen Mercedes-Benz-Händler, Garage Beau Rivage in Lausanne, durchgeführt (Rechnungen sind verfügbar). 2005 kam das Auto in die Niederlande, wo es von einem Händler aufgekauft und nur zwei Jahre und sehr wenige Kilometer später von seinem derzeitigen Besitzer zur Feier seines 50. Geburtstages gekauft wurde.

Der SLC hatte 2007 glaubwürdige 176.000 Kilometer, während der momentane Tachostand 187.000 Kilometer beträgt. Wahrscheinlich wurde der Wagen in dunkelgrün (in seiner Auslieferungsfarbe) neu lackiert. Ansonsten ist er original und unrestauriert, mit grauem Interieur und in einem sehr guten Allgemeinzustand. Nennenswerte Extras beinhalten ein (funktionierendes) Stahlschiebedach, Klimaanlage, Becker Mexico Radio und ein unbenutztes Werkzeugset noch immer in der Kunststoffverpackung. Das Auto wird mit Wartungsbuch (nur 1. Stempel), Datenkarte, allen Betriebsanleitungen, Zustandsbericht (2007), Besitzernotizen, gekündigter Schweizer Zulassungspapiere (Kopie), Ersatzschlüssel, Schlüsselschutz (Leder) und Niederländischen Zulassungspapieren angeboten.

€15,000 - 20,000

No Reserve

This 500SLC's accompanying history dates back to the late 1990s when it was registered in Lausanne, Switzerland by Mr Jean-Paul Seta. The current vendor believes that Mr Seta was possibly the first owner who registered it in Cannes in 1980, though there is no supporting documentation. Paperwork provided suggests that the Mercedes remained in Switzerland until 2005 and only had one owner there, with maintenance being undertaken by the local Mercedes-Benz dealer, Garage Beau Rivage of Lausanne (invoices available). In 2005 the car came to the Netherlands where it was bought by a dealer, and only two years and very few kilometres later was bought by the current owner to celebrate his 50th birthday.

In 2007 this SLC had recorded a believed-genuine 176,000 kilometres while the current odometer reading is 187,000 kilometres. Believed repainted (in its factory-delivered colour) but otherwise original and un-restored, the car is finished in dark green with grey interior and is described as in generally very good condition. Noteworthy features include a sunroof (working), factory air conditioning, Becker Mexico radio and an unused tool kit still in its plastic pouch. The car is offered with service booklet (1st stamp only), data card, all instruction manuals, condition report (2007), owner's notes, cancelled Swiss registration papers (copy), spare key, key protector (leather) and Netherlands registration papers.



003

1959 MERCEDES-BENZ 180D LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 120.110-10-006235



Ausgeliefert wurde dieser Mercedes-Benz 180 D (Diesel) im Dezember 1959 im Südwesten von Deutschland. In dieser Region verblieb er bis zu seiner Abmeldung 1977. 2011 wurde er in einer Garage wieder entdeckt und neu zugelassen. Dabei wurden im Vorfeld folgende Arbeiten am Fahrzeug ausgeführt: Bremsen inklusive Bremsschläuche erneuert, Stoßdämpfer, Reifen, Spurstangen, verschiedene Aufhängungsteile und eine neue Batterie. Im Weiteren wurden kleinere Schweißarbeiten im Bereich der hinteren Radhäuser ausgeführt.

Weitere Korrosion ist nicht ersichtlich und weiteren Arbeiten sind nicht notwendig. Auf dem Tachometer weitere 65.000 km angezeigt. Das Fahrzeug springt sofort an und läuft zuverlässig. Dokumentiert sind vier Besitzer in 55 Jahren. Außer die in der Aufzählung genannten Arbeiten sind keine weiteren Mängel bekannt. Es wird als unrestauriert und in altersbedingtem Zustand mit charmanter Patina angeboten. Das Interieur ist komplett und original, wie auch das Radio und die zusätzlichen Nebelscheinwerfer. Ein wundervolles Gebrauchsfahrzeug mit einem ganz besonderen Charme. Es wird mit altem und neuem deutschem Fahrzeug-Brief geliefert. Er wird mit neuem TÜV ohne Mängel angeboten.

€8,000 - 10,000

No Reserve

Delivered new to southwest Germany in December 1959, this diesel-engined 180D saloon remained in that area until it was laid up in 1977. It was discovered in 2011 as a 'garage find' and re-commissioned. Works carried out include replacing the brakes, brake hoses, shock absorbers, tyres, track rods, various suspension parts and the battery. In addition, some minor welded repairs were made to the rear wheelarches.

Other than that, there was no visible corrosion and no other repairs were found necessary. A total of only 65,000 kilometres is recorded on the odometer and the car starts and runs very reliably. It has had only four previous owners in 55 years. Other than the aforementioned refurbishment, the car remains in un-restored 'time warp' condition, complete with its original interior, radio and fog lamps. A beautiful old vehicle with a charming patina, the car is offered with old and new (historic) German registration documents and fresh TÜV showing no faults.



004

**Ausgestellt auf dem Pariser Salon, Zwei Vorbesitzer
1972 MERCEDES-BENZ 350SLC COUPÉ**

Fahrgestell-Nr. 107.023-12-004425



Angeblich wurde dieses 350 SLC Coupé, mit nur zwei Vorbesitzern, direkt auf dem Mercedes-Benz Stands des Pariser Autosalons verkauft. Seitdem verblieb das Fahrzeug bis 2011 bei seinem Erstbesitzer in Grenoble. Das rechtfertigt sicherlich auch die Kilometerangabe von 99.000. Es ist ein sehr seltenes für den französischen Markt spezifiziertes Modell mit Chromspiegeln und original Fuchs 14" Alu-Rädern. Das Fahrzeug wird mit einer guten Fahrzeughistorie und Aufzeichnungen, sowie vieler Rechnungen in Höhe von 40.000 € für die Aufrechterhaltung des guten Zustands angeboten, davon alleine über 30.000 € in den letzten drei Jahren. Anhand der original Datenkarte und des Servicehefts können detaillierte Infos abgefragt werden. Folgende Arbeiten wurden zusätzlich neben dem üblichen Service ausgeführt: die Kraftstoffeinspritzung wurde überholt, neue Zylinderköpfe, neue Stoßdämpfer, neue Radlager, Achsbuchsen und Bremsen mit original Mercedes-Benz Ersatzteilen im Jahr 2011 ersetzt.

Das Fahrzeug zeigt sich in einem rostfreien und exzellenten äußeren Erscheinungsbild. 2011 erhielt das Modell eine neue Lackierung mit der Originalfarbe "Astralsilber". Dabei wurden alle Gummidichtungen an den Türen, am Kofferraumdeckel und der Windschutzscheibe erneuert. Das blaue Interieur ist original und in einem generell guten Zustand. Nur leichte Ausbleichung an wenigen Stellen sind festzustellen, wie auch die leichten Haarrisse im Vinyl des Armaturenrägers. Mechanisch präsentiert es sich einwandfrei. Ein ungewöhnlich gutes Exemplar, welches immer gut gepflegt wurde, wird mit einer umfangreich dokumentierten Historie, der Original Daten-Karte, einem Wertgutachten, sowie einer erfolgreichen TÜV Hauptuntersuchung für die nächsten zwei Jahre und den französischen wie auch deutschen Fahrzeugpapieren angeboten.

€14,000 - 18,000

Reputedly bought from the Mercedes-Benz stand at the Paris Auto Show, this two-owner 350SLC Coupé remained with the first owner in Grenoble until 2011 and has covered a warranted 99,000 kilometres from new. It is a rare French-market model equipped with chromed mirrors and original-equipment Fuchs 14" alloy wheels. The car comes with a good history file that includes servicing and maintenance records showing €40,000 spent (over €30,000 in the last three years) and the original 'Datenkarte' service booklet detailing main agent and specialist servicing. We are advised that it benefits from serviced fuel injection and new cylinder heads, shock absorbers, wheel bearings, suspension bushes and brakes (all original Mercedes-Benz parts fitted in 2011).

The exterior is rust free and excellent, having benefited from a 2011 re-spray in its original 'Astralsilber' (silver metallic) colour together with replacement of all rubber seals to doors, windows and boot lid. The blue fabric interior is totally original and in generally very good order apart from a little discoloration on the headlining and sun visors, and a minor tear to the dashboard vinyl. Mechanically the car is in very good order, the engine sounding healthy and displaying satisfactory oil pressure/water temperature readings, while the steering, brakes, suspension and automatic gearbox all perform well. A new Mercedes-Benz battery was fitted in 2013. An unusually good example, this well cared for Mercedes-Benz 350SLC is offered with the aforementioned history, data card, valuation report, recent TÜV (valid for two years) and French and German registration papers.

005

Erstauslieferung in die Türkei **1964 MERCEDES-BENZ 230 SL MIT HARDTOP**

Fahrgestell-Nr. 113.042-12-001346

Motor-Nr. 127.981-12-000116

Dieses sehr frühe Mercedes-Benz 230 SL Modell der ersten Serie, mit dem aufrecht im Kofferraum stehenden Ersatzrad wurde an einen türkischen Mercedes-Benz Konzessionär ausgeliefert, wo er allerdings unverkauft blieb. Es wird angenommen, dass der Wagen an seine Erstbesitzerin in Spanien verkauft wurde, eine gewisse Frau Catherina Beukers aus Holland. Dies wird belegt durch die Korrespondenz im beiliegenden Ordner. Beukers zog etwa 1970 in die Schweiz nach Vaud. Hier wurde das Fahrzeug mit dem Kennzeichen "VD 81071" versehen und registriert. Zu einem späteren Zeitpunkt fuhr der Sohn der Beukers mit dem Automobil zurück in die Niederlande. Dort stand es für eine längere Zeit ungenutzt in der Garage. Im Juni 1999 kaufte der jetzige Besitzer, ein Freund der Familie Beukers, das Fahrzeug. Dabei stellte er fest, dass das Fahrzeug im Jahr 1999 nicht offiziell in die Niederlande eingeführt worden war.

Fünf Jahre dauerte die Restaurierung des 230 SL nach Angaben des gegenwärtigen Besitzers. Dabei fand er eine Zeitung aus dem Jahr 1970 zusammengestopft im Verdeckkasten des Cabrioletverdecks.

A 1st-series model with the upright spare wheel, this early 230 SL was delivered new to the Mercedes-Benz concessionaire in Turkey but remained unsold and is believed to have been purchased in Spain by the first owner, a Mrs Catherina Beukers from Holland (see factory correspondence on file). The Mercedes moved to Switzerland with the Beukers around 1970 and was registered 'VD81071' in Vaud. Later on the car moved to the Netherlands with Mrs Beukers' son and remained garaged, unused, until June 1999 when it was sold to the current vendor – a friend of the owner. (It should be noted that the Mercedes was not 'officially' imported into the Netherlands until 1999).



Bisher zusätzlich Arbeiten, die seitdem durchgeführt wurden, sind unter anderem eine Überholung des Motors (2001) und etwa zur selben Zeit eine neue Lackierung (2001-2002) wobei die ausschlaggebenden Rechnungen vom Marken Spezialisten – Pagode Maas, Eelderwolde (Niederlande) stammen und sich im Ordner befinden. Er versuchte über einen längeren Zeitraum, das korrekte MB-TEX Material für die Überarbeitung des Interieurs zu finden. Es wurde nicht vor 2013 erneuert, dies ist anhand der Korrespondenz mit Mercedes-Benz belegt. Seit der ersten Anmeldung des jetzigen Besitzers im Jahr 2004 und nach Abschluss der Restaurierung hat das Fahrzeug erst 2.500 km zurückgelegt. Der Tachometer zeigt 110.000 km. Diese Zahl wirkt glaubwürdig.

In den zugehörigen Unterlagen befindet sich eine Kopie der Daten-Kartei mit der Angabe der passenden Chassis- und Motor Nummer. Zusätzlich eine original Farbkarte der Außenlackfarbe elfenbein und dem cremefarbenen Interieur. Mercedes-Benz hat bestätigt, dass die Änderungen auf der Daten-Kartei ihre Richtigkeit besitzen. Hier wurde unter Punkt 10 das manuelle Getriebe gegen ein Automatik-Getriebe (12) getauscht, da das Fahrzeug auch mit einem Automatik-Getriebe ausgeliefert wurde. Das werkseitig gelieferte Hardtop ist dunkelblau, in der gleichen Farbe wie die Radzierabdeckungen. Ein originales Becker Grand-Prix Radio mit Vorverstärker und der sehr seltene dritte Sitz im Fond machen das Exemplar zu etwas Besonderem. Dazu kommen noch das originale Werkzeugset, das Ersatzrad und der Radmutter-Schraubenschlüssel, die originale Dokumenten-Mappe, sowie die originalen Teppiche- und Bodenmatten und ein unbenutzter, kompletter Satz Aufkleber, der sehr schwer zu finden ist. Ein Ordner, mit der gesamten dokumentierten Historie, ist Bestandteil dieses Angebotes. Eine Begutachtung des Fahrzeugs wird empfohlen.

€40,000 - 60,000

It took the current owner five years to restore the 230 SL, inside which he discovered a newspaper dated 1970, crammed into the believed-original soft-top. Works carried out include an engine rebuild (2001) and a re-spray (2001-2002) and the relevant invoices issued by marque specialists Pagode Maas of Eelderwolde, Netherlands are on file. It took longer to find the correct MB-TEX material for the interior, which was not re-trimmed until 2013 following correspondence with Mercedes-Benz. First registered by the current owner in 2004, the car has covered only some 2,500 kilometres since the restoration's completion that year. The odometer reading of 110,000 kilometres is believed genuine.

The accompanying copy data card confirms matching chassis/engine numbers and the original colour scheme of Light Ivory with Champion (cream) interior trim. Mercedes-Benz has acknowledged that the alteration from manual (10) to automatic transmission (12) on the data card is correct and that the car left the factory as an automatic. The factory hardtop is finished in dark blue, as are the wheels, while other noteworthy features include the original Becker Grand Prix radio (with preamplifier) and a very rare Schwiegermutter'sitz (literally: mother-in-law seat) in the rear. Included in the sale is the original tool kit, spare wheel with wheel wrench, original documents wallet, original carpets and floor mats, and a complete unused sticker set, the latter very hard to find. This well documented 230 SL also comes with a most substantial history file (close inspection recommended).



006

Seltenes Schaltgetriebe

1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3,5 COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 111.026-10-001566

Motor-Nr. 116.980-12-005001



Der Mercedes-Benz 3,5-Liter V8 Motor wurde zuerst bei der Frankfurter Automobilausstellung 1969 mit dem 280 SE Coupé/Cabriolet und der 300SEL Limousine vorgestellt. Dank der elektronischen Benzineinspritzung von Bosch und einer Transistorzündung produzierte das brandneue M116 Triebwerk 200PS, was ausreichte um das Coupé/Cabriolet bis zu 200km/h zu beschleunigen. Den Sprint von 0 auf 100km/h absolviert es in 10,0 Sekunden, was eine beträchtliche Verbesserung zu den Kennzahlen der 6-Zylinder Version darstellt. Obwohl bei der SEL Limousine die Karosserie der 'Neuen Generation' genutzt wurde, haben das Coupé und Cabriolet die elegante Karosserie beibehalten, die dem 220 SE Modell seit 1959 außerordentlich gut zu Gesicht stehen. Wie es sich für ein Luxusmodell der Oberklasse geziert ist auch dieses Coupé aufwendig ausgestattet. Leider war der 280 SE 3,5 das letzte Modell, das dieses traditionelle Karosseriedesign haben sollte und heute sind diese letzten klassischen Modelle höchst begehrt.

Als Neuwagen nach Deutschland ausgeliefert, ist dieses Exemplar des Mercedes-Benz 280 SE 3,5 Coupé mit dem selten vorgefundenen und äußerst begehrenswerten manuellen Getriebe ausgestattet und hat zusätzlich ein Stahl-Schiebedach. Das Auto wurde 1997/1998 umfangreich restauriert und hat seitdem ca. 16.000 Kilometer zurückgelegt. Der momentane Tachostand beträgt 92.500 Kilometer, allerdings kann dieser Wert nicht garantiert werden. Das Auto ist in nachtblau lackiert und mit rotem Leder-Interieur ausgestattet. Es wird mit gültigem „TÜV“ bis Februar 2016 angeboten. Dazu werden alte TÜV Berichte bis 1998, ein Bosch-Bericht zur Kompression, Anlasser und Batterie und deutschen H (historischen) Zulassungspapieren mitgeliefert.
€60,000 - 80,000

Mercedes-Benz's 3.5-litre V8 engine debuted at the 1969 Frankfurt Auto Show in the 280 SE Coupé/Cabriolet and the 300SEL saloon. Featuring Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition, the all-new M116 power unit produced 200bhp, which was sufficient to propel the Coupé/Cabriolet to 200km/h with 100km/h reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures. Although the SEL saloon used the 'New Generation' bodyshell, the Coupé and Cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE and, as befitted top-of-the-range luxury models, came lavishly equipped. Sadly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature this long-established body style, and today these last-of-the-line classics are much sought after.

Delivered new in Germany, this particular Mercedes-Benz 280 SE 3.5 coupé is equipped with the rarely encountered and highly desirable manual gearbox, and also has a sliding steel sunroof. The car was comprehensively restored in 1997/1998, since when it has covered approximately 16,000 kilometres. The current odometer reading is 92,500 kilometres, though this is not guaranteed genuine. Finished in Night Blue with red leather interior, the car comes with TÜV valid until February 2016; old TÜV reports dating back to 1998; Bosch report on compression, starter motor and battery; and German historic (H) registration papers.



007

1958 MERCEDES-BENZ 220 S 'PONTON' COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 180.037Z-8516330

Motor-Nr. 180.924 20 - 9507002



Neu nach Zürich in der Schweiz ausgeliefert, wurde dieses sehr originale 220 S Coupé zuletzt auf den Vorbesitzer in Namur, Belgien, im September 2010 zugelassen. Zur gleichen Zeit erhielt er ein Zertifikat von Mercedes-Benz in Belgien, welches die Fahrgestellnummer bestätigt (das Zertifikat liegt der Akte bei). Kurz darauf wurde der Wagen an den jetzigen Besitzer in Frankreich verkauft, der ihn darauffolgend nach Belgien zurückbrachte. Er wurde seit dessen Erwerb im Jahre 2010 nur selten bewegt.

Das Auto ist in nachtblau lackiert und hat eine gut erhaltene, wahrscheinlich originale Innenausstattung in braunem Leder, das eine attraktive Patina aufweist.

Es hat noch immer das originale Radio und die originalen Holzapplikationen im Innenraum. Die Qualität der Innenausstattungen von Mercedes-Benz in dieser Zeit ist nicht zu unterschätzen. Dieses seltene und überaus elegante 220 S Coupé zeigt sich in generell sehr gutem Zustand und wird mit einer Kopie der Betriebsanleitung, technischer Inspektion aus dem Jahr 2010 und belgischen Zulassungspapieren angeboten, die die Erstzulassung am 1. Januar 1954 nennen.

€40,000 - 60,000



Delivered new in Zurich, Switzerland, this highly original 220 S Coupé was last registered by the previous owner in Namur, Belgium in September 2010. At the same time he obtained certification from Mercedes-Benz Belgium certifying the chassis number (document on file). Shortly afterwards, in November 2010, the car was sold to the current owner in France and later on taken back to Belgium where it has been kept since. It has been driven only sparingly since the current owner's acquisition in 2010.

The car is finished in Midnight Blue with well preserved tan leather interior, which is nicely patinated and believed original. It retains its original radio and varnished wooden interior embellishments, the latter installed by the factory when new and probably to the original owner's special order. The quality of Mercedes-Benz's interiors at this time cannot be understated. Presented in generally very good condition, this rare and elegant 220 S Coupé is offered with (copy) owner's manual, technical inspection (2010) and Belgian registration papers, the latter recording the date of first registration as 01/01/1954.



008

1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET B

Fahrgestell-Nr. 187.013-06203/52

Motor-Nr. 180.920-06295/52

Das anlässlich der Frankfurter Automobilausstellung 1951 vorgestellte 220 - 6-Zylinder Modell basierte auf dem 4-Zylinder 170 S Modell, und nutze dasselbe Fahrgestell mit 2,845mm Radstand. Obwohl dem 170 S sehr ähnlich, war der 220 vom Styling modernisiert und hatte in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer. Die Fahrwerks-Aufhängung hatte eine beträchtliche Entwicklung durchgemacht. Ihre durchgehend moderne Doppelquerlenker/Schraubenfeder Ausführung an der Vorderachse, eine verbreiterte Spur an der Hinterachse mit Teleskop-Stoßdämpfern tragen zum besseren Fahrgefühl bei.

In „The Motor“ kann man nachlesen, dass der neue Mercedes-Benz „ein fast einzigartiges Gefühl der Fahrwerksabstimmung entwickelt. Die komfortable Federung ermögliche eine bequeme Fahrt über raue Straßen. Mit geringen Lenkbewegungen folgt das Fahrzeug jeglichem Lenkeinschlag und durchfährt problemlos einen vorher festgelegten Kurs. Dieses Fahrverhalten käme dem eines Rennwagens sehr nah“.

Introduced at the Frankfurt Auto Show in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin to the four-cylinder 170 S on the same 2,845mm wheelbase chassis. Although closely based on the 170 S, the 220 featured more modern styling updated with headlamps integrated into the wings. The suspension had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted.

The Motor found that the new Mercedes-Benz, ‘offered an almost unique sensation in coupling genuine soft suspension and comfortable ride over rough roads with light precise steering, freedom from roll and an ability to traverse an accurate predetermined course which would do credit to a racing car.’



Die Leistung von 80PS des 2,2-Liter Motor, mit einer obenliegenden Nockenwellen, ermöglicht der 220 er Limousine eine Höchstgeschwindigkeit von 140km/h - genauso wie das viertürige Cabriolet B. Wohingegen das Coupé 145km/h erreicht – ähnlich das zweitürige Cabriolet A. Beide Cabriolet Modelle waren in bester Mercedes-Benz Tradition, außergewöhnlich gut ausgestattet. Die Gesamtproduktion von Cabriolet A und B lag bei nur 2.360 in fünf Jahren und beide Modelle sind heute höchst begehrt.

Dieses Mercedes-Benz 220 Cabriolet wurde neu nach Leopoldville im damaligen Belgischen Kongo geliefert und am 15. Juli 1952 erstmals zugelassen. Das Mercedes-Benz Cabriolet wurde nach Belgien gebracht und es wird vermutet, dass er mindestens bis 1968 im Besitz derselben Familie blieb (siehe die letzten belgischen Zulassungspapiere in der Akte).

Anschließend zog das Auto mit dem nächsten Besitzer nach Deutschland, der es 2012 an ein Mitglied der Familie verkaufte, die (möglicherweise) den Wagen neu in Leopoldville gekauft hatte. Auf den derzeitigen Besitzer, im Dezember 2012, zugelassen, wurde das Auto seitdem nicht gefahren, da es mehr als ein Stück Familiengeschichte als ein Fahrzeug gekauft wurde. Das in gutem Allgemeinzustand beschriebene Auto wird mit einem Exemplar des „build sheet“ dem Zustandsreport (2012), einer Kopie des ungültig gemachten deutschen Fahrzeugbriefs und den derzeitigen belgischen Zulassungspapieren angeboten.
€70,000 - 90,000

With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h (87mph) - as was the four-door Cabriolet B - with 145km/h (90mph) attainable by the drophead coupé-styled two-door Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these convertible models were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models are both rare and highly sought after.

This Mercedes-Benz 220 cabriolet was delivered new to Leopoldville in what was then the Belgian Congo and first registered on 15th July 1952. The Mercedes moved to Belgium and is believed to have stayed in the same family ownership until at least 1968 (see last Belgian registration document on file).

Subsequently the car moved to Germany with its next owner, who in 2012 sold it to a member of that same Belgian family who (it is believed) had bought it new in Leopoldville. Registered by the current owner in December 2012, the car has not been driven since, having been purchased as a piece of family history rather than for actual use. Described as in generally good condition, the car comes with a copy of the build sheet; condition report (2012); a copy of the cancelled German Fahrzeugbrief; and current Belgian registration papers.



009

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-12-016920

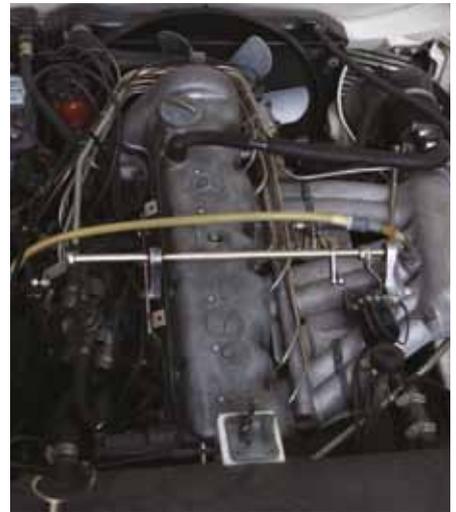
Motor-Nr. 130.983-12-011068

Neu an einen Kunden in den USA ausgeliefert, wurde dieser wunderschöne 280 SL Anfang der 2000 Jahre nach Europa zurückgebracht und dort von seinem Besitzer für einige Zeit gefahren, bevor er sich entschied, das Auto zu restaurieren. Keine Kosten wurden bei der Restaurierung gescheut und der Wagen wurde im Zuge der Arbeiten auf die europäische Spezifikation umgebaut. Außerdem wurde die Karosserie sandgestrahlt und in der originalen Pagoden Farbe weiß lackiert.

Andere erwähnenswerte Details sind die korrekten Kerben bei den Scheinwerfern, sehr gute Chromteile sowie die sehr seltene Gummileiste in der Chromzierleiste. Der Innenraum besticht durch wunderschöne hellbraune Lederpolster, restaurierte Instrumente, ein modernes Radio in altem Stil, Uhr sowie ein in der Wagenfarbe lackiertes Armaturenbrett.

Delivered new to the USA in 1970, this beautiful 280 SL 'Pagoda' was brought back to Europe in the early 2000s and enjoying by its owner for a number of years before he decided to restore it. No expense was spared in the restoration, which included converting the car to European specification, completely sandblasting the body, and repainting in original Mercedes-Benz Pagoda White.

Other noteworthy features include the correct notches on the headlights, impeccable brightwork, and even the rare narrow rubber strip in the chrome moulding. Beautifully upholstered in light brown leather, the interior features restored gauges, a period-look modern radio, a clock and a body-coloured white dashboard.



Der Wagen ist außerdem mit dem Viergang-Automatikgetriebe ausgestattet, dessen originales Schaltschema von unten beleuchtet ist, sobald die Scheinwerfer eingeschaltet werden. Das Stoffverdeck ist aus schwarzem Stoff während das namensgebende Pagoden-Hardtop in Wagenfarbe lackiert ist. Der Wagen wurden im Laufe der Zeit mit einigen Verbesserungen ausgestattet: so wurde eine elektrische Servolenkung eingebaut, in Verbindung mit einem kleineren Sportlenkrad (das originale Lenkrad wird mitgeliefert), servoverstärkten Bremsen und sich aufrollenden Sicherheitsgurten. Alle Änderungen wurden in Übereinstimmung mit geltenden FIVA-Regeln vorgenommen und können problemlos entfernt werden. Die Arbeiten wurden 2011 beendet (Rechnungen liegen bei). Motor und Getriebe wurden erst vor wenigen Wochen einer Inspektion unterzogen.

Diese Pagode besticht nicht nur dadurch, ein allgemein anerkannter zeitloser Klassiker zu sein, sondern bietet dazu noch die Sicherheit und Zuverlässigkeit, wie sie ansonsten nur in modernen Wagen zu finden ist. Angeboten wird der Wagen mit den genannten Rechnungen zur Restaurierung und rumänischen Zulassungspapieren.

€75,000 - 95,000

This car also features the four-speed automatic gearbox, with its original plastic top, lit when the headlights are on. The SL is also fitted with a distinctive black canvas top and comes with a body-matching 'Pagoda' hardtop. Some improvements have been made to the car over time; electric power-assisted steering has been fitted, together with a smaller sports steering wheel (original with car), servo-assisted brakes and retractable seat-belts, all in accordance FIVA regulations and fully removable. The rebuild was completed in 2011 (invoices on file) while the engine and transmission benefit from a complete service carried out only a few weeks ago.

This beautiful Pagoda not only brings with it the pleasure of driving a car recognised as a timeless classic, but also one that rivals the safety and handling of a modern daily driver. Representing an unmatched combination of style, power and safety, it is offered with the aforementioned restoration invoices and Romanian registration papers.



010

1901 BENZ IDEAL 7PS ZWEI-ZYLINDER 'BOXER-MOTOR' VIS-À-VIS

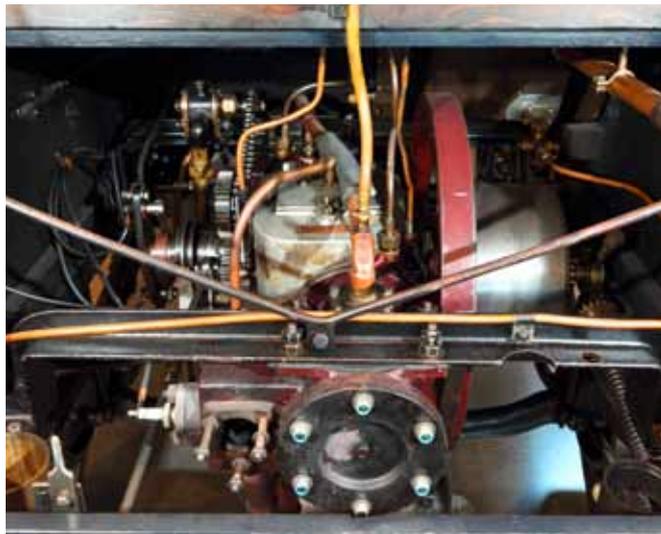
Registration Nummer - Former UK Registration 'L 51'
Motor-Nr. 2843

Für den Erfolg des deutschen Konstrukteurs Carl Benz war das "Benz-Dreirad", mit drei sehr schmalen Drahtspeichenrädern, verantwortlich. Es war sein erstes Automobil, welches von einem Verbrennungs-Motor angetrieben wurde. Es besaß einen schweren, massiven liegenden Einzylinder-Motor. Anlässlich der ersten von Carl Benz, in der Öffentlichkeit, durchgeführten Fahrt, im Herbst 1885, schrieben Deutsche Zeitungen: „Dieses Motorfahrzeug wird einen großen Kreis von Interessenten ansprechen, die den praktischen Nutzen des Fahrzeuges für sich zu schätzen wissen. Wie zum Beispiel Doktoren, Handelsreisende oder sportlich Begeisterte.“ Dieser erste Motor entwickelte eine Leistung von 0,9 PS und ermöglichte dem Benz-Dreirad eine Höchstgeschwindigkeit in Höhe von 12 km/h. Ab 1892 hatten Benz Automobile vier Räder. Bei der Vorstellung des Vélociped (Vélo), 1894, besaß der Einzylinder-Motor eine Leistung von 1,5 PS.

Das Vélo war das meist verkaufte Fahrzeug seiner Zeit. In der Zeit um 1895 leistete der Motor, dank seiner Weiterentwicklung 3,5 PS. Dieser erfolgreiche 3,5 PS Motor war das Rückgrat der Produktion von Benz Automobilen bis 1900. Viele andere Hersteller versuchten Benz zu kopieren. Benz konnte unterdessen Lizenzen an andere Hersteller verkaufen. So zum Beispiel an Hurlu, Star und Marshall.

The first internal combustion-engined car which performed with any degree of success is generally attributed to German engineer Carl Benz and was a spindly three-wheeler with massive horizontally-mounted engine. Following Carl Benz's first faltering run in that car in the Autumn of 1885 the German Press wrote, 'this engine – vélocipede will make a strong appeal to a large circle, as it should prove itself quite practical and useful to doctors, travellers and lovers of sport.' This first effort developed not less than 0.9hp giving a top speed approaching 8mph. By 1892 Benz cars had four wheels and the Vélocipede (Vélo) introduced in 1894 had a single-cylinder engine developing 1.5hp.

The Vélo was the best selling car of its day and engine refinements resulted in 3 1/2hp being developed by 1895 or so. This highly successful 3 1/2hp engine was to remain the backbone of production for Benz cars through to 1900. Benz had many imitators and their products were built under licence by other European manufacturers such as Hurlu, Star and Marshall.



Das Grundprinzip der Benz Modelle beeinflusste die weltweite Automobilproduktion in der Zeit von 1885 bis 1900 grundlegend. Nach dieser Zeit stand Benz kurz vor einer Insolvenz. Die Konkurrenz der neuen Motoren nach dem System Panhard und die senkrecht stehenden und mit höherer Drehzahl laufenden Motoren von De Dion Bouton gaben den Ton an.

Benz, wie auch andere Hersteller, hielten lange an ihrer Konstruktion, die sich am Velo orientierte, fest. In einem Katalog der Benz Werke von 1898, ist das Modell "Ideal" abgebildet. Die Namensgebung oder Bezeichnung für ein Fahrzeug, welches aus eigener Kraft von A nach B fährt, ohne die Zuhilfenahme eines Pferdes, ist in vielen Sprachen verständlich und sicherlich richtig gewählt. Mit der Präsentation des Ideal wurden auch Dank der Plattform dieses Fahrzeuges erstmalig unterschiedliche Aufbauten angeboten. Im Gegensatz zum Velo konnten hier erste Varianten mit einem zweiseitigen Aufbau versehen werden, der eine zusätzliche Sitzgelegenheit gegenüberliegend für zwei weitere Personen ermöglichte. Allerdings waren die Passagiere auf dieser Sitzgelegenheit allen Widrigkeiten stärker ausgesetzt. Eine kleine Motorhaube suggerierte einen Frontmotor, obwohl der Motor noch im Heck untergebracht war. In dieser Bauart überlebte der Benz Patent Motorwagen bis 1902. Die weiteren Entwicklungen entfernten sich immer mehr vom Aussehen einer Kutsche.

Der Ideal von 1900 ist ein Übergangsmodell zwischen dem Riemen- und Kettenantrieb. Massive Holzspeichenräder sind im Jahr 1900 noch immer Standard. Jedoch übernimmt die Vollelliptikfeder an der vorderen- wie auch hinteren Starrachse ihre Aufgabe der Federung ausgesprochen gut. Kurz vor Ende der Produktion des Patent Motorwagens, bietet Benz den "Ideal" mit einem Zwei-Zylinder Motor an. Diese Bauart vereint zwei Benz Standard-Motoren die von nur einer Kurbelwelle angetrieben werden. Es entsteht die Original "Boxer-Bauart" – welche auch als "Contra-Motor" bezeichnet wird. Der Hubraum dieses Motors beträgt 2.090cm³. Dank des geringen Gewichts vom Fahrzeug, und der fast doppelten Leistung des Motors beschleunigt es auf eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

The basic Benz design was to influence motor car production from 1885 to 1900 and only the arrival of the new 'Système Panhard' and also De Dion Bouton's fast-revving vertical engines was to sound its deathknell.

As with any manufacturer the product evolved over time, they added models to the range but most adhered closely the Vélo theme. Catalogued from 1898, one of those was the "Ideal", a term which resonates in many languages and for those who wanted to get from point A to point B without a horse, it was most certainly was just that. With the advent of the Ideal the body or coachwork now sat on a flat platform as opposed to the undulating Velo frame, across from the main two seats was a small additional seating space, albeit the passengers being rather exposed and out front was a small bonnet presumably to make it the car appear a little more like its front engine competitors. In this form, the Benz Patent Motorwagen would survive through to 1902, when its concepts gave way to more modern designs.

The Ideal of 1900 also featured an intermediary mechanical gearbox in the belt and chain final drive system. Solid tyres were still the order of the day in 1900 but suspension was good with full elliptic front and rear springing and also a full elliptic transverse front spring.

Towards the end of the production of the Patent Motorwagen, Benz offered the "Ideal" with a two cylinder engine. This format combined the design of two standard Benz motors on a common crankshaft, making the original "boxer" format - which they termed a 'Contra-Motor'. The combined engine capacity was now 2090cc, and while it added a little weight to the car, it provided nearly twice the horsepower in the still relatively lightweight frame - some 50kph as a top speed was claimed.



Die Benz "Contra-Motoren" Modelle werden unter Sammlern, trotz der veralteten Bauart, sehr hoch geschätzt. Aufgrund ihres modernen "Boxer-Motors" sind diese Modelle ein motortechnisches Statement ihrer Zeit.

Dieses großartige Exemplar, eines der letzten Benz Patent Motorwagen mit "Contra-Motor" war unter anderem Bestandteil einer Kollektion mehrerer Sammler in den 1930er Jahren. Aus den mitgelieferten Unterlagen geht die gesamte Historie des Fahrzeuges hervor. Bis in die Anfänge zurück. Die längste Zeit war es Bestandteil der Sammlung von Major John W. Mills im Vereinigten Königreich (U.K.). In einer Notiz ist zu lesen: "Ich kaufte das Auto im September 1937 von Mr. N. T. Bryan, Ashley Cottage, Ashley Green, Chesham, Bucks. Der Vorbesitzer war R. J. G. Nash von Fraser Nash Cars (sic)." Diese Angabe ist nicht richtig, weil R.J.G. Nash in keinerlei Verbindung zu Frazer Nash stand. Das wichtigste ist, trotz Recherche im Frazer-Nash Archiv, das seit dem benannten Herr Nash eine durchgehende Legitimation für die London - Brighton Fahrt und eine Veteranen Nummer vorliegt. Das Datum des Fahrzeugerwerbs ist sicherlich richtig, ebenso die Behauptung von Major Mills an der berühmten London - Brighton Fahrt 1937 und 1938 teilgenommen zu haben, da er im Programm 1938 als Besitzer genannt ist und er die "appropriate age class" (Klasse - dem Alter entsprechender Zustand) gewonnen hat.

In der Zeit vor dem 2. Weltkrieg erlangte der Benz die Aufmerksamkeit des Veteran Car Club of Great Britain. Hierbei wurde sehr früh im Zusammenhang mit Registrierung das Fahrzeugalter und somit das Gestehungsjahr 1901 bestätigt. Das Fahrzeug erhielt das 64. Zertifikat von dieser Institution, 1937, ausgestellt und zugewiesen. Von 1946 bis 1960 belegen Notizen von Herrn Mills, dass er den "Contra-Motor Wagen" in dieser Zeit an einer Vielzahl von unterschiedlichen Veranstaltungen, darin enthalten mehrere Teilnahmen an der London - Brighton Fahrt, gefahren ist.

Contra-Motor Benz's have long held esteem among collectors and despite the relatively outdated frame in which they were constructed the modernity of the 'boxer' engine has its own statement in time.

This very fine example of the late Patent Motorwagen in Contra-motor form has been known within car collecting circles since the incubation of the hobby in the 1930s. In its file is correspondence confirming its history back to this period, much of it provided by its longest custodian Major John W. Mills in the U.K. In one note he states "I bought this car in September, 1937 from a Mr. N. T. Bryan, Ashley Cottage, Ashley Green, nr. Chesham, Bucks. The previous owner was R. J. G. Nash of Fraser Nash Cars (sic)." While his reference and connection is actually incorrect, as R.J.G. Nash was not connected with Frazer Nash, its principal was, of course Archie Frazer-Nash, the Nash to whom he almost certainly refers to was a regular entrant on the London to Brighton and a number of Veteran cars passed through his hands. The date of the acquisition is certainly correct as Major Mills continues to describe that he ran the car on the London to Brighton Run in 1937 and 1938, winning the 'appropriate age class' in the latter event, and he is listed in the program for that year as owning this car.

In this pre-war period the Benz was brought to the attention of the Veteran Car Club of Great Britain, then in the earliest days of its inception and received confirmation of its build date as 1901 in their dating process. It received their 64th Certificate for such cars researched by this institution, in 1937. From 1946-1960 Mills notes that he ran the Contra-motor in various events including numerous London to Brightons, after which it seems it was laid up.



In der Zeit von 1971 bis 1972 wurde das Fahrzeug einer umfangreichen Restaurierung unterzogen. Ausgeführt wurde diese von A. Farquhar and P.D. Woodley's Automobile Restorations of Leicester. Anhand einer sehr detaillierten Rechnung für den beträchtlichen Preis in Höhe von £1,900. Es wurden alle notwendigen Arbeiten am Fahrzeug durchgeführt, da sich eine gewisse Materialermüdung in der gesamten Zeit eingestellt hatte. In dieser Restauration enthalten, eine komplette Aufrischung des Aufbaus mit vereinzelt Ausbesserungsarbeiten am Holz und einer umfangreichen Überarbeitung der Mechanik.

Belegt anhand von Aufzeichnungen und Kopien aus einem alten Britischen Register, blieb der Benz bis 1973 im Besitz von Major Mills. Ab diesem Zeitpunkt ist John Hattrell and John Leech genannt, bevor er die in Hände des bekannten Sammlers Bernard Garrett gelangte. Der jetzige Anbieter des Fahrzeugs erwarb den "Ideal" im März 1980, vor nunmehr 34 Jahren.

Zusätzlich zu der dokumentierten Historie des Fahrzeuges ist das Nummernschild ein Indiz und Beleg für eine sehr frühe Zulassung auf den britischen Inseln, in der Region Welsh Glamorgan, welches durch das "L" und die sehr niedrige Zahl "51" gekennzeichnet ist.

Nach mehr als drei Jahrzehnten wird der Benz nun angeboten und ist prädestiniert als ein Fahrzeug, welches für das weltberühmte London to Brighton Veteran Car Run Over eine Startberechtigung erhält. Erst kürzlich nahm dieses Fahrzeug an einer Präsentation am Geburtsort von Gottlieb Daimler in Schorndorf (Deutschland) teil.

Im Alter von 113 Jahren, in denen das Fahrzeug gealtert und überlebt hat und einen großen Teil der 126 jährigen Geschichte der Firma Daimler-Benz begleitet hat, wird es nun aus einem langjährigen Privatbesitz angeboten.
€110,000 - 150,000

In the period of 1971-1972 it was comprehensively restored for him by A. Farquhar and P.D. Woodley's Automobile Restorations of Leicester. In a well detailed invoice for the considerable sum of £1,900, being more than they had expected to charge, as the car was by then very tired. This work is noted as having included full refurbishment of the body with some new wood, and extensive mechanical restoration.

According to a copy of its British old buff log book, the Benz continued to be owner by Mills until 1973, at which point it passed to John Hattrell and John Leech and at the end of 1977 into the hands of noted Benz exponent Bernard Garrett. The present owners acquired the Ideal from Mr. Garrett directly in March 1980, more than 34 years ago.

In addition to this documented history, it seems likely from the British licence plate which it has worn from at least the 1930s that the "Ideal" was one of the very first cars to have been registered in the Welsh Glamorgan region of the British Isles, designated by its "L" prefix, its following number confirms it to have been the 51st car in that area.

Over the ensuing three or more decades, the Benz has been used on occasions, most notably participating in and completing the world famous London to Brighton Veteran Car Run, which it is eminently eligible to continue to enter. More recently it has formed part of the display representing the birthplace of Gottlieb Daimler in Schorndorf, Germany.

Now at least 112 years old, this remarkable survivor of the earliest days of the 126 year Daimler-Benz company is offered from its long term private ownership.



1976 MERCEDES-BENZ UNIMOG 406 DOPPELKABINE 4X4 UTILITY

Fahrgestell-Nr. 406.145-10-027969

Designend und produziert in den Wirren nach dem 2. Weltkrieg wird er bis heute gebaut: Der Unimog 4 x 4. Der Grundgedanke seiner Entstehung war der Transport mit den lebensnotwendigsten Mittel aus der Landwirtschaft. Ähnlich des Land Rovers, erlebte der Unimog seitdem eine nicht mehr endende Vielfalt, Variabilität, unterschiedlichste Einsatzbereiche und -möglichkeiten. Eins der vielen ungewöhnlichen Merkmale war die Flexibilität des Rahmenunterbaus, die sehr eindrucksvolle Federung, die gleichgroßen Räder die eine höhere Geschwindigkeit zulassen als bei herkömmlichen Traktoren.

Der Unimog ermöglicht mit seinen Zapfwellenantrieb und seinem hydraulischen System eine Unmenge von unterschiedlichsten Anschlussmöglichkeiten der verschiedensten Art der Hilfsaggregate und Maschinen. Ob Rasenmäher oder Schneefräse, viele weitere Hilfsmaschinen erleichtern in Verbindung mit dem Unimog die Arbeitsabläufe. Seit 1951 wird der Unimog von Mercedes-Benz produziert und findet weltweit seine Einsatzbereiche, wie z.B. bei der Feuerwehr, Kommunen, Hilfsorganisationen und Militär. Er gewann auch schon mehrmals die Truck-Klasse der Rallye Paris Dakar.

Designed in the aftermath of WW2 and still in production today, the Unimog 4x4 was intended to serve the needs of the agricultural community but, like the contemporary Land Rover, ended up filling an almost limitless variety of other roles. One of the Unimog's more unusual design features was a flexible chassis frame, effectively part of the suspension, while the equal-sized wheels meant that it was better suited for highway use than a conventional tractor. Power take-offs were provided to enable the Unimog to operate a wide variety of machinery: brush mowers, snow blowers, etc.

Manufactured by Mercedes-Benz since 1951, the versatile Unimog has seen service with fire departments, municipal authorities, aid agencies and armies worldwide, and has won the truck class of the Dakar Rally more than once.



Das hier angebotene Exemplar stammt aus der 406er Serie, welche erstmalig 1963 zusammen mit einem langen Fahrgestell (416er Serie) vorgestellt und bis 1988 produziert wurde. Alle Varianten wurden von einem Diesel-Motor angetrieben und hatten unterschiedlichste Aufbauten. Dieser 6-Zylinder Unimog leistet 84 PS. Es handelt sich dabei um eine Schlepper-Version aus dem Bestand der Luftwaffe, Bundeswehr (Deutsche Armee). Stationiert war er an einem militärischen Flughafen, wo er in einem Hangar untergestellt war. Sicherlich ein Grund weshalb der Unimog noch weitestgehend rostfrei ist. Folgende Anbauten und Zubehör sind erwähnenswert: die hydrodynamische Wandlerschaltkupplung, Zapfwellenantrieb an der Front, eine "Schmidt-Platte" zur Aufnahme von z.B. einem Schneepflug oder Frontlader, abnehmbare Anhängerkupplung, eine rückwärtige Ladefläche, eine 1995 nachträglich eingebaute Standheizung, vordere und hintere Sicherheitsgurte, den Original Tachometer (wird mit dem Fahrzeug geliefert).

Der Anbieter hat dieses Exemplar erworben und mit einer "zivilen" Farbe aus der Farbpalette lackiert, denn es gibt noch andere Farben außer Oliv und Schwarz. Der Unimog präsentiert sich in einem generell guten Zustand. Der Original-Motor ist zur Zeit erst 3.300 Arbeitsstunden gelaufen. Räder und Reifen sind neu. Die Sitze wurde vor einiger Zeit aufgearbeitet. Der Unimog, ein Fünf-Sitzer, wurde als Begleit- und Transportfahrzeug für Jäger eingesetzt. Für diesen Einsatzbereich sicherlich optimal ausgestattet. Angeboten wird er mit Deutschem Fahrzeugbrief.

€40,000 - 50,000

The vehicle offered here is an example of the 406 series, which was introduced in 1963 together with the long-wheelbase 416 and produced until 1988. All variants were powered by diesel engines of varying outputs, this six-cylinder Unimog having the 84bhp unit installed. Originally a Bundeswehr (German Army) aircraft tug used on military airports, the vehicle was always garaged in aeroplane hangars, hence the rust-free body. Noteworthy features include a converter clutch; power take-off shaft at the front for additional gear; 'Schmidt' plate to attach further tools (snowplough, front loader, etc); ball-hitch tow-bar; rear luggage platform; Webasto vehicle heater (retrofitted in 1995); front and rear safety belts; and the original speedometer (detached but with vehicle).

Acquired by the present owner and painted in the more 'civilian' colour scheme of olive green and black, the Unimog is presented in generally good condition. The original engine has seen approximately 3,300 hours of running time, the wheels and tyres are new, and the seats were refurbished some time ago. A five-seater, the Unimog has been in use recently as a hunting support vehicle, a task for which it is ideally suited. Offered with German registration papers.



012

1959 MERCEDES-BENZ 190 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 121.042-10-9501733

Motor-Nr. 121.921-10-9501746

Für diejenigen, die sich den sehr exklusiven und exorbitant teuren Sportwagen mit Rennwagen, den 300 SL, nicht leisten konnten, hatte Mercedes-Benz den weniger exotischen aber nicht weniger hochwertigen 190 SL im Programm.

Angekündigt im Jahr 1954 und auf der 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt. ‚Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigesehnt wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten‘, beobachtete ‚Road and Track‘.

For those insufficiently wealthy to afford its hyper-expensive race-bred sports car - the 300 SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190 SL.

Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness. '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 magazine.



Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierganggetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1,897 cc Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit oberliegender Nockenwelle, der erste Motor dieser Art in einem Mercedes-Benz. Beatmet durch zwei Solex Fallstromvergaser leistete der M121 Motor 105 PS bei 5,700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190er mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch. Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der knapp unter 26,000 zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Das hier angebotene Exemplar wird mit einem Zertifikat des Mercedes-Benz Automobiel Clubs in den Niederlanden angeboten, welches bestätigt, dass der Wagen zuerst in den USA ausgeliefert wurde in schwarz mit passendem Verdeck. Die originale Ausstattung bestand aus einem linken Außenspiegel, Waschanlage der Windschutzscheibe, Stoßstangenrosetten und fünf Weißwandreifen. Der Wagen wurde vor einiger Zeit neu lackiert und mit einer neuen Innenausstattung versehen und wird als weitestgehend original und in gutem Zustand beschrieben. Ein Werkzeugset komplettiert diesen 190 SL. Die dazugehörige Dokumentation besteht aus dem genannten Zertifikat, Servicebelegen sowie niederländischen Zulassungspapieren.
€75,000 - 95,000

Mounted on a detachable subframe along with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz. Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105bhp at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100km/h in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h. The fact that the 190's ride was more boulevard than sporting, and that many contemporary sports cars could out-perform it while costing a good deal less, did nothing to deter sales. 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 example comes with Mercedes-Benz Automobiel Clubs Nederland certification stating that it was delivered new to the USA finished in black with matching soft-top.

Original equipment included a left-side rear-view mirror, windscreen washer, bumpers with 'rosettes', and five whitewall tyres. Repainted and re-upholstered some years ago, the car is described as mainly original and in generally good condition. A set of tools comes with it. Accompanying documentation consists of the aforementioned certificate, recent service records and Netherlands registration papers.



014 *

1941 MERCEDES-BENZ 230 CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 153.012-1641

Motor-Nr. 15153074002

Dieses besondere 230er Cabriolet wurde während des zweiten Weltkriegs von einem hohen Offizier der Deutschen Armee, der in Norwegen stationiert war, bestellt. Das Fahrzeug sollte vom Mercedes-Benz Händler Steen in Oslo 1941 ausgeliefert werden, es kam aber nie zur Auslieferung. Herr Steen versteckte das Fahrzeug, welches er nicht vor dem 01. April 1946 registrieren ließ. Nach mehreren Jahren Besitz verkaufte er dieses Fahrzeug an einen Richter des Gerichtshofs. Diese Angaben können bestätigt werden. Steen Auto ist der größte Mercedes-Benz Händler in Norwegen.

This particular Mercedes-Benz 230 cabriolet was ordered during WW2 by a high-ranking German army officer stationed in occupied Norway. The car was scheduled for delivery in 1941 via the Steen Mercedes-Benz dealership in Oslo but never reached its intended recipient. Mr Steen kept the Mercedes, which was not first registered until 1st April 1946. After several years of ownership, Mr Steen sold the car to a high court judge. We are advised that further history can be established. Steen Auto remains Norway's largest Mercedes-Benz dealership.



Im Zeitraum von 1990 bis 1994 wurde das Fahrzeug in Deutschland für den hohen Betrag von 100.000,- DM (entspricht ca. € 51.000,-) restauriert. In den letzten Jahren verblieb dieser Mercedes-Benz bei einem norwegischen Sammler. Er nahm mit diesem Automobil an mehreren Rallyes teil, auch in Deutschland. Stets fuhr er das Fahrzeug auf eigener Achse zu den Veranstaltungen. Auf einen Transport verzichtete er immer. Das Automobil ist in einem generell guten Zustand und wird regelmäßig für kleine Strecken genutzt. Es fährt sich außergewöhnlich gut, der Motor startet sofort und ohne Probleme. Man ist überrascht wie komfortabel und einfach mit dem Fahrzeug gefahren werden kann.

Es ist keine sichtbare Korrosion wie auch keine Ausbesserung des Lacks zu erkennen, obwohl die in Burgunderrot und elfenbein gehaltene Lackierung kleinste nutzungsbedingte Stellen erkennen lässt. Das Cabriolet-Verdeck ist in einem exzellenten Zustand und das braune Leder Interieur hat leichte Patina. Weitere bemerkenswerte Zusatzeile sind das Original-Radio, ein maßgeschneidertes vierteltes Koffer set und ein Zusatzscheinwerfer mit einem integrierten Rückspiegel. Die zwei zusätzlichen Ersatzräder wurden bei Mercedes-Benz so bestellt. Sie sind ein sehr seltener Zubehörbestandteil und helfen, auf den rauen Straßen in Norwegen die Fahrt trotz eventuell mehrerer Reifenpannen zu Ende zu führen. Das Fahrzeug wird mit gültigem Norwegischen Fahrzeugschein angeboten.
€95,000 - 125,000

Between 1990 and 1994 the car was restored in Germany at a cost in excess of DM100,000 (approximately €51,000). During the last few years the Mercedes has been used by a Norwegian collector, who participated with it in several rallies abroad, including Germany. Always driven to these events, never transported, the car is in generally good condition and has also been in regular use for short journeys. It drives exceptionally well, the engine starting and running without any problems, and it is surprising how comfortably and easily the car can be operated.

There is no visible corrosion and no sign of any lack of maintenance, while the Burgundy/ivory exterior paintwork shows only a few small blemishes. The convertible top is in excellent condition and the original brown leather interior is nicely patinated. Other noteworthy features include the original radio, a fitted four-piece luggage set and an additional spotlight incorporating a rear view mirror. Ordered from Mercedes-Benz, the carrier for the twin spare wheels is a rare feature and was fitted to cope with punctures inflicted by the rough surfaces of rural roads. The car is offered with valid Norwegian registration papers.



015

Mit nur 30.000 km Laufleistung

1958 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 198.042-8500212

Motor-Nr. 198.042-8500219



Der Mercedes-Benz 300 SL wurde in der Nachkriegszeit für motorsportliche Wettbewerbe entwickelt. Er sollte die Speerspitze des Stuttgarter Herstellers in dieser Disziplin werden. Seine Debutvorstellung während der Mille Miglia 1952 beendete er auf dem 2. und 4. Platz im Gesamtklassement. Siege bei der Carrera Pan-Americana und in Le Mans folgten. Das war der Anfang des Mythos Mercedes-Benz 300 SL als Motorsport-Legende. Die ersten Rennausführungen waren noch in Roadster-Bauart ausgeführt. Noch bevor die 1952 Motorsport-Saison endete, erschien das unvergleichliche Flügeltüren-Coupé. Der hohe seitliche Einstiegsholm war dem Rohrrahmen geschuldet. Der Einstieg in das offene Fahrzeug war ohne Problem möglich. Bei der Verwirklichung des Coupés wurden die innovativen Flügeltüren entwickelt.

Im Jahr 1954 wurde der Serien 300 SL präsentiert. Er behielt den aus dem Sport- und Rennwagen übernommenen Rohrrahmen. Im Motorraum verrichtet der Reihen 6-Zylinder 2.996 cm³ Motor, mit obenliegender Nockenwelle seine Arbeit. Er ist um 45 Grad seitlich geneigt um eine niedrigere Karosserie mit geringerem Luftwiderstand zu ermöglichen. Mit einer Kraftstoffeinspritzung ist der Motor, der 215 PS bei 5.800 U/min leistet, auf dem aktuellsten Stand der Technik. Ein manuelles Vier-Gang Schaltgetriebe überträgt die Leistung auf das Hinterachsdifferential. Die Räder sind ringsum einzeln aufgehängt an vorderen Doppel-Querlenkern mit Schraubenfedern und an der hinteren Pendel-Schwingachse mit Schraubenfedern. Das ist das Mindeste was weltweit das erste Supercar benötigte.

In einem Fahrtstest vom Road & Track Magazin, 1955, beschleunigt der 300 SL von 0 – auf 60 mph in 7,4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 140 mph oder etwa 215 km/h beziffert. Beides sind hervorragende Werte. Die Roadster Version des 300 SL musste ein schweres Erbe antreten. Drei Jahre nach dem ersten 300 SL Coupé wurde es im May 1957 auf dem Genfer Salon vorgestellt.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. 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 300 SL retained the spaceframe chassis of the racer and was powered by a 2,996cc, overhead-camshaft, inline six canted at 45 degrees to achieve a lower, more aerodynamic bonnet line. Using innovative direct fuel injection, this state-of-the-art power unit produced 215bhp at 5,800rpm. A four-speed gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear. It was, arguably, the world's first supercar.

Tested by Road & Track magazine in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph - outstanding figures for its day. Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners.



Das Fahrverhalten konnte nochmals verbessert werden. Mit herkömmlichen, vorne angeschlagenen Türen war der Roadster ohne das Coupé über mehrere Jahre am Markt. Die Fertigung des offenen 300 SL erforderte, wegen des niedrigeren Einstiegs und der damit verbundenen Änderung am Rohrrahmen auch eine Anpassung des Cockpits. Zur gleichen Zeit wurde für die Hinterradaufhängung die Pendelschwingachse durch eine Eingelenk-Pendelachse ersetzt.

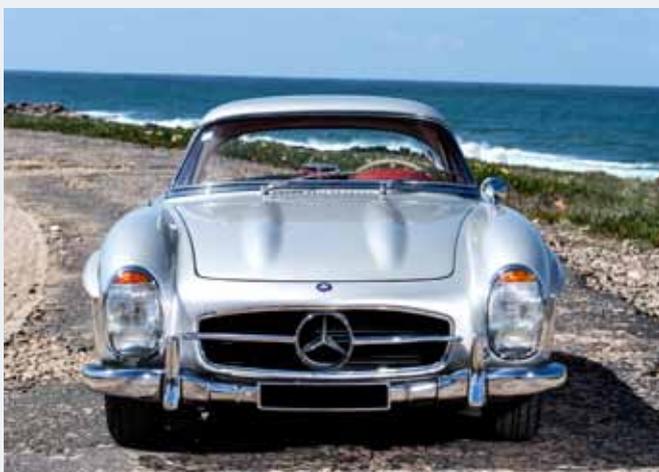
Dem 300 SL Roadster attestierte und lobt das Magazin Road & Track, 1958, ein neutrales Fahrverhalten: "Mit der Eingelenk-Pendelachse und den besseren Reifen lässt sich das Fahrzeug in allen Situationen mühelos bewegen. Es ist eine gewaltige Steigerung gegenüber dem Coupé festzustellen. Denn das Coupé hatte die unangenehme Art extrem zu übersteuern und den Fahrer somit in eine schwierige Situation zu bringen. Den Sprint von 0- auf 60 mph absolviert der Roadster noch einmal etwas schneller - in 7,0 Sekunden. Wo hingegen die Höchstgeschwindigkeit etwas geringer ausfällt. Trotzdem zählt er damit zu den schnellsten offenen Automobilen seiner Zeit." R&T beendet den Test mit folgendem Satz: "Der 300 SL Roadster ist ohne Zweifel ein Fahrzeug für den normalen Stadt- und Straßenverkehr, genauso gut aber auch für auf die Rennstrecke". Dieses Zitat gilt auch noch heute.

In einem Brief von Gerry Porter (dem bekannten Händler und 300 SL Marken-Spezialist), ist nachzulesen, dass er dieses Fahrzeug, im Jahr 1981, von dem vorhergehenden Besitzer, dem bekannten portugiesischen Sammler José Antonio Ferreira de Magalhaes of Vizela, gekauft hat. Als dieser ihn verkaufte, war das Fahrzeug in Großbritannien (UK) unter "WLP 258M" zugelassen.

Conventionally doored, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and would outlive the Coupé by several years. The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles.

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

A letter on file from Gerry Porter (the well-known dealer and 300 SL marque specialist) reveals that he sold this Roadster to the previous owner and well-known Mercedes-Benz collector, José Antonio Ferreira de Magalhaes of Vizela, Portugal in 1981. An excellent example when sold, the car was registered in the UK at that time as 'WLP 258M'.





Der 300 SL verblieb danach bei seinem neuen Besitzer, in einer sehr schönen Sammlung, bevor er dann 2004 einen weiteren Käufer fand. Seitdem stand er in einem Autohaus. Die damalige Kilometerangabe des Tachos zeigte etwas weniger als 30.000 km an. Der jetzige Anbieter versichert glaubwürdig, anhand der geringen Gebrauchsspuren des Fahrzeuges, dass dies zum damaligen Zeitpunkt zutreffen konnte. Jetzt beträgt der Tachostand 34.500 km und er gibt an, dass der Motor seither keinerlei Probleme gemacht habe.

Diese Kilometerangaben entstanden durch den jetzigen Besitzer bei ausgewählten Ausfahrten. Bei einem Teil der Tour of Spain und anderen kleinen regionalen "Rallyes". Er gab das Fahrzeug immer dem hoch anerkannten, in Lissabon ansässigen, Automobil Spezialisten Freixo Classics. Ohne Rücksicht auf die Kosten hat er hier immer seinen Service durchführen lassen. Mit dem Hintergrund des nun anstehenden Verkaufs ließ er gerade noch einmal einen Service durchführen. Vor einigen Jahren ließ er das Interieur überarbeiten und erneuerte das dunkelrote Cabriolet-Verdeck. Es ist noch zu vermerken, das ringsum Scheibenbremsen nachgerüstet wurden

In einem exzellenten Zustand präsentiert sich das Fahrzeug. Es ist mit dem werksseitig eingebauten Becker Mexiko Radio ausgestattet, einem passgenauen Kofferset von Karl Baisch, dem begehrten Werkshardtop, einer Persenning, Werkzeug und Wagenheber, sowie eine Kopie der Bedienungsanleitung, der Ersatzteilliste. Weitere Dokumente sind eine FIVA Identity Card, eine Kopie des Bauplans und die portugiesischen Fahrzeug-Papiere.

€850,000 - 1,000,000

The 300 SL remained in its owner's fine collection until purchased by the current vendor in 2004, since when it has been kept in his motor house. At time of purchase the odometer reading was noted to be a little under 30,000 kilometres, and the vendor was told that the car had seen little use while in the collection and the total was correct. The current reading is 34,500 kilometres and we are advised that the engine has never been apart.

While in the current ownership the 300 SL has seen sparing but regular use, taking part in the Tour of Spain and several 'local' rallies. It has been maintained by the highly respected Lisbon-based classic car ecialist Freixo Classics regardless of cost and has just been serviced by them prior to sale. They re-trimmed the interior several years ago and fitted a new hood in dark red. It is noted that disc brakes have been fitted.

Presented in excellent condition, the car comes complete with Becker Mexico radio (working); fitted luggage by Karl Baisch; the desirable factory hardtop; tonneau cover; tools and jack; and copy owner's manual and parts list. Accompanying documentation consists of a FIVA Identity Card, copy build sheets and Portuguese registration papers.





016

***Dieses Los wird meistbietend zugunsten der Schwedischen
Krebs - und Alzheimer Forschungs-Gesellschaft verkauft***
**1934 MERCEDES-BENZ 500 K/540 K
(WERKSSEITIGE UMRÜSTUNG) SPEZIAL ROADSTER**

Fahrgestell-Nr. 105136

Motor Nr. 105136

Body Nr. 200169

1

105136 Spezial Roadster as
delivered new



Cancerfonden Sweden

Stefan Bergh, Secretary-General of the Swedish Cancer Society -
"This generous donation will help us get closer to achieving our vision of conquering cancer. The proceeds from the sale of this rare vehicle will benefit all those affected by cancer by contributing to the funding of important scientific research."

"The Swedish Cancer Society annually funds approximately 450 research projects", Mr. Bergh continued. "To do this, we are entirely dependent on the generosity of private donors. We are very grateful for their support, as their gifts enable much of the ground-breaking work being done by Swedish scientists every day."
Alzheimerfonden Sweden

Krebsfond Schweden

Stefan Bergh, General-Sekretär der Schwedischen Krebsforschung Gesellschaft

"Diese großartige Spende kann uns sehr dabei helfen unserem Ziel, den Krebs zu besiegen, ein gutes Stück näher zu kommen. Der Erlös des Verkaufs dieses sehr seltenen Fahrzeugs ermöglicht uns die finanziellen Mittel zur Krebsforschung bereitzustellen, die notwendig sind um im Bereich dieser Forschung weitere positive Ergebnisse zu erzielen".

"Die Schwedische Krebsforschung Gesellschaft unterstützt jährlich mehr als 450 Projekte". Mr. Bergh erläutert weiter: "Um dieses weiterzuführen, sind wir weiterhin auf unabhängige und private Spender angewiesen". Wir sind sehr dankbar für diese großartige Unterstützung, denn durch diese Spenden sind wir weiterhin in der Lage Grundlagen-Forschung zu betreiben und die Schwedischen Wissenschaftler bei der täglichen Arbeit zu unterstützen".

Liselotte Jansson, Secretary-General of The Swedish Alzheimer Foundation -

"We are utterly grateful for this generous donation which will help us reach our goal of finding a cure for Alzheimer's disease, which is the most common form of dementia and so far a deadly disease that nobody survives. Dementia is today classified as a common disease and the number of people suffering from it is expected to double every 20 years. Intensified research in this area is therefore crucial in order to find a cure.

The Swedish Alzheimer foundation is a small but rapidly growing foundation, and the largest contributor to Alzheimer's research in Sweden. The donation will enable us to support new innovative research and coming one step closer to our vision of a world free from dementia."

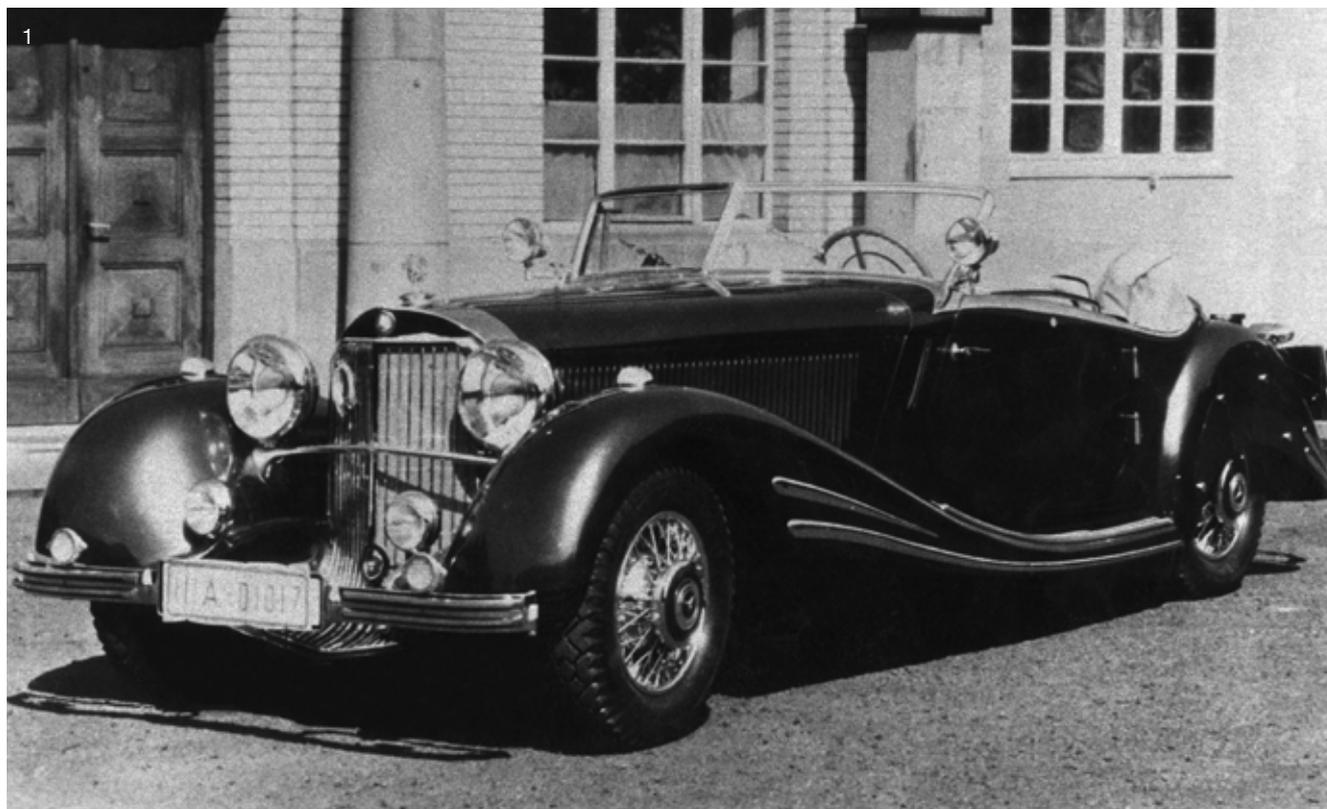
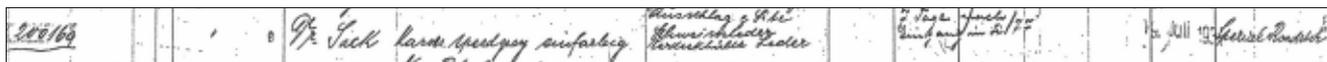
Alzheimerfond Schweden

Liselotte Jansson, General-Sekretärin der Schwedischen Alzheimer Stiftung

"Wir sind überaus dankbar für eine solch großartige und großzügige Schenkung, die es uns ermöglicht einen Weg zur Heilung der Alzheimer Krankheit zu finden. Sie ist die meist verbreitete Form von Demenz, vor der sich zurzeit niemand schützen kann und die bisher leider immer tödlich endet.

Demenz ist heute als eine Gesamtgesellschaftliche Krankheit anzusehen und deren Zahlen an festgestellten Erkrankungen hat sich in den letzten 20 Jahren mehr als verdoppelt. Intensivste Forschung in diesem Bereich ermöglicht die Aussicht auf Heilungschancen.

Die Schwedische Alzheimer Stiftung ist eine kleine aber stetig und schnell wachsende Stiftung, die schon einen längeren Zeitraum über Alzheimer in Schweden forsch. Diese Schenkung führt uns in der Alzheimer Forschung einen Schritt weiter auf unser Ziel hin – Eine Welt ohne Alzheimer".



Der Mercedes-Benz 500 K

Der Mercedes-Benz 500 K war die Sensation auf der Berliner Automobil Ausstellung 1934. Er war eine Entwicklung des begabten Ingenieurs und Rennfahrers Dr. Hans Nibel. Dr. Nibel arbeitete bereits 1909 bei Benz am "200 PS Blitzen – Benz" wie auch später bei Mercedes-Benz bis 1934, am legendären ersten Silberpfeil - W25. Er begann nach dem Zusammenschluss beider Firmen und nach der Zeit von Prof. Dr. h.c. Ferdinand Porsche, 1928, als Chefentwickler.

Bei der Überarbeitung dieses Kompressors betriebenen Mercedes-Benz entwickelte Dr. Nibel, gegenüber der vorangegangenen Kompressor-Mercedes-Benz, ein verbessertes Fahrwerk. Er kombinierte die hintere Pendelachse mit Doppel-Schraubenfedern und mit einer zusätzlichen Ausgleichsfeder, und vorne ließ er die Räder an Doppelquerlenkern mit Schraubenfedern anbringen. Bedauerlicher Weise starb Dr. Hans Nibel im November 1934, im Alter von 54 Jahren. Als Chefentwickler übernahm Max Sailer die Arbeit an den späteren Kompressor-Mercedes-Benz Modellen.

Nibel entwickelte für den 500 K aus dem hubraumstärkeren Motor, gegenüber dem Typ 380 von 1932, mehr Leistung und erreichte dadurch eine verbesserte Performance. Dieser gewaltige Reihen 8-Zylinder mit 5,0 Liter Hubraum ermöglichte Anfang der 1930er Jahre dem 500 K als eines der ersten Automobile eine Höchstgeschwindigkeit von 100 mph oder 160 km/h auf normalen Straßen.

Es war der charakteristische Sound des zugeschalteten zweiflügeligen Roots-Gebläses für die "K" Modelle, ähnlich der der "S" Modelle aus den 1920er Jahren, nachdem man das Gaspedal einmal ganz durchgetreten hat. Dabei wird mehr als 25 % zusätzliche Leistung abgegeben. Dies ist eine eindrucksvolle und hörbare Leistungssteigerung, die nur für einen sehr kurzen Zeitraum genutzt werden kann, z. B bei einem Überholvorgang oder während einer Bergfahrt.

The Mercedes-Benz 500 K

The sensation of the 1934 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary 500 K supercar was the creation of the gifted engineer and former racing driver Dr Hans Nibel. Designs upon which he had worked ranged from the 1909 200hp Blitzen Benz to the 1934 Mercedes-Benz W25, the first of the legendary 'Silver Arrow' racing cars, created after Dr Nibel had taken sole charge of engineering at the amalgamated Mercedes-Benz empire after the departure of Prof Dr Ferdinand Porsche at the end of 1928.

What set Nibel's supercharged Mercedes apart from the big blown Mercedes of the previous decade was the model's advanced chassis design, which combined swing axles at the rear with a new and very effective form of independent front suspension with superimposed triangular wishbones and coil springs. Sadly, Hans Nibel died in November 1934 at the tragically early age of 54 and the development of the subsequent supercharged Mercedes models devolved upon Max Sailer.

Nibel had created the 500 K to give more power and performance than his 380 of 1932. With its mighty 5-litre engine, the 500 K was one of the very few cars of the 1930s capable of achieving 100 mph on the open road. Like the 'S' series of the 1920s, the 'K' models employed a form of supercharging that was peculiarly Mercedes, with the supercharger being used as a top-end booster. Pushing the gas pedal to the floor engaged the train of gears that drove the Roots-type blower, unleashing 25 per cent more power and a banshee shriek. It was an impressive and unnerving performance used as a short-term expedient for brief bursts of overtaking or hillclimbing.

Contemporary road testers spoke with awe of the ride of the all-independent Mercedes - "even a severe deflection is not felt and on normal road surfaces the riding is mostly level and steady" - and the car could be cornered "very fast indeed".



Zeitgenössische Automobiltester sprechen unabhängig voneinander ehrfurchtsvoll von der Fahrt mit diesem Mercedes-Benz. "Auf normalen Straßen erschrecken die Passanten, wenn man diesen Wagen mit aufheulemdem Motor bewegt, daher ist es ratsam, sich eher einen gesitteten Fahrstil anzugewöhnen, obwohl dieses Automobil auch um Kurven fahren kann – und zwar sehr schnell".

" Ohne den Kompressor ist bei einer Beschleunigung aus dem unteren Geschwindigkeitsbereich heraus auch ein entspanntes Fahren möglich. Man merkt einfach, dass immer genügend Leistung vorhanden ist. Wenn der Kompressor einsetzt, dann verändert sich der Motor zu einem wilden Monstrum". So beschreibt der Testfahrer und Redakteur von "The Autocar" H.S. Linfield die Fahrt mit dem 500 K. Zusammengefasst und auf den Punkt gebracht zieht er folgendes Resümee: "Mercedes-Benz ist mit diesem Fahrzeug ein wahres Meisterstück von einem Automobil gelungen, welches man unbedingt erlebt haben muss."

Das zeigt sich auch daran, dass Mercedes-Benz GB, der Importeur der Marke den Rennfahrer Graf Goffredo Zehender als Fahrer ihrer Vorführfahrzeuge engagiert hat. Es war offenbar in den 1930er Jahren nicht so einfach einen Fahrer zu finden, der dieses außergewöhnliche Fahrzeug beherrscht und fahren konnte. Die Produktionszahlen des 500 K sprechen für seine Exklusivität: 105 Exemplare wurden im Jahr 1934 produziert, 190 in 1935 und 59 in 1936. Eine Gesamtzahl von 354 Fahrzeugen. In den letzten Jahren machten die Seltenheit, der Stil und die Leistung dieses großen Kompressor-Mercedes, bei den wenigen Anlässen bei denen er am Markt angeboten wurde, zu einem der begehrtesten Oldtimer dieser Epoche.

Obwohl der 500 K/540 K die Aufmerksamkeit der weltweit herausragendsten Karosiers seiner Zeit auf sich zog, ließ der firmeneigene Karosseriebau in Sindelfingen wenig Raum für Verbesserung. Man kann beruhigt davon sprechen, dass dieser offene Sports Tourer, mit dem Zusatz Spezial Roadster, das Maß aller Dinge in dieser Epoche darstellt und die Blicke auf sich zieht.

Alle besonderen Luxus-Automobile der 1930er Jahre oder früher hatten das Problem der Zusammenarbeit mit den Automobil-Herstellern. Es musste sehr genau abgestimmt werden, wie die aufzubauende Karosserie auf das Fahrgestell passt. Somit mussten im Werk jeweils in den Karosserieabteilungen Spezialisten für solche Projekt gefunden werden. Dieses hier angebotene Fahrzeug symbolisiert die Leistung der werkseigenen Karosserieabteilung.

"Without the supercharger this is a quiet, docile carriage, the acceleration from low speeds being then quite mild. It will amble around town and along by-ways with scarcely a hint of its latent performance. Bring in the supercharger and it becomes another machine, with fierce acceleration," declared H. S. Linfield, Road Test editor of The Autocar, after driving a 500 K, which he summarised as "a master car for the very few; the sheer insolence of its great power affords an experience on its own".

It was apparent that few drivers of the 1930s were capable of handling such potency, so the marque's English importer, Mercedes-Benz GB, retained racing driver Count Geofredo Zehender as technical adviser and demonstration driver.

The manufacturing record of the 500 K reveals its exclusive nature: no more than 105 were produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936. In recent times, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them - upon the few occasions they have come onto the open market - some of the most sought-after of all classic cars. They were the zenith of car manufacturing of their era, by the acknowledged, finest-quality manufacturer of the day.

Although the 500 K/540 K chassis attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, Mercedes-Benz's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement and it can safely be argued that their own top of the range sports tourer, boldly and appropriately named the Spezial Roadster, eclipsed all of its peers.

As with all of the finest automobiles of the 1930s and earlier, coachwork tended to be a collaboration between manufacturer and individual customer, and even though Mercedes offered a specific coachwork designation there does seem to have been an element of personal tailoring involved. This car represents just one such example.



Fahrgestellnummer. 105136

Die Geschichte dieses Fahrzeugs und dessen Entdeckung, beginnt wie in vielen anderen Fällen auch, in den frühen 1970er Jahren in einem sehr bescheidenen Rahmen. Die beiden inzwischen bekannten und anerkannte "Spürnasen" Alf Johansson (der unter anderem den legendären "Horn Brüder" Spezial Roadster gefunden hat) und Birger J. Nilssen entschieden sich zu einer Reise nach Tschechoslowakien um nach historisch wertvollen Fahrzeugen Ausschau zu halten. Nilssen hatte erst kurz vorher ein Stückchen "Altmittel" gefunden. Dabei stellte es sich heraus, dass das ein Tankverschluss eines 500 K sein musste. Auf ihrer ersten Reise durch Polen, stoppten sie an einer Garage in Posen. Nilssen fragte in der für ihn schon routinemäßigen Art nach alten Fahrzeugen in der Region. Der Garagist sprach von einem Kollegen, der so etwas altes auf seinem Grundstück stehen hätte. Dieser wäre aber gerade nicht da, aber der richtige Ansprechpartner. Nilssen fuhr auf der Heimreise noch einmal vorbei.

So führte sie ihre Reise weiter fort und sie stoppten bei unterschiedlichsten Sammlern und Automobilen. Dabei bekamen sie immer mehr Interesse an alten Fahrzeugen. Sie fuhren auf der Heimreise nochmals in Posen zu der ihnen angegebenen Adresse, die ihnen der Mann in der Werkstatt gegeben hatte. Sie trafen eine sehr nette und gastfreundliche Familie, die sie zuerst zu einem Tee und Gebäck einluden, bevor sie zu einem Grundstück führen, auf dem ein altes Automobil stand.

Nilssen erzählte später, dass sie an einem extrem kalten Wintertag dort ein Fahrzeug fein säuberlich zerlegt in einer Wellblech-Garage voranden. Es sah so aus, als ob der 500 K für eine Restaurierung vorbereitet dastand. Johansson und Nilssen überblickten in dieser Situation recht schnell, dass das Fahrzeug fast vollständig und komplett war. Ein Teil fehlte aber, der Tankverschluss. Welch ironisches und amüsantes Zusammentreffen, sagte Birger später.

Sie wurden sich recht schnell einig mit der Familie und die "Spürnasen" konnten dank Johansson's Verbindungen das Fahrzeug offiziell exportieren. Auf dem richtigen Weg zurück zu seinem skandinavischen Ursprung. So fand das Fahrzeug sehr bald zurück zu seinem Erstbesitzer.

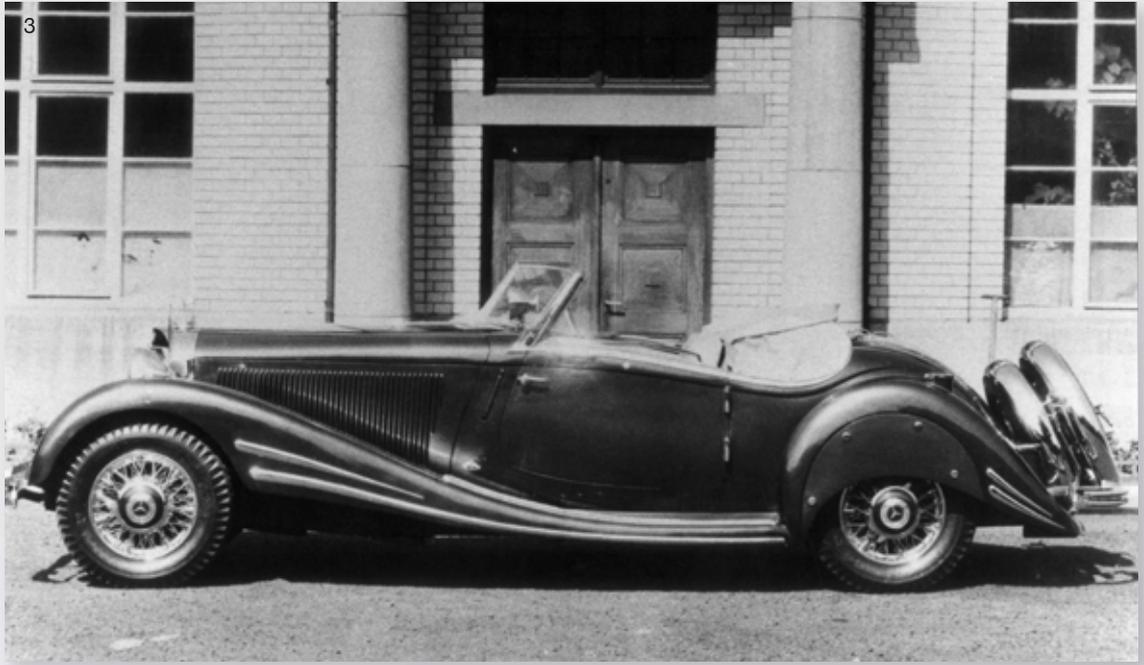
105136

The tale of this car's discovery begins in the most humblest of origins. In the early 1970s, two car 'sleuths', the now well-known Alf Johansson (whose legendary finds include the Horn Brothers' Spezial Roadster) and the lesser known Birger J. Nilssen, decided upon a foray into Czechoslovakia to see if they could find historic cars. Nilssen had recently gained a 'scrap metal' license and while he had yet to get into his stride one thing he had obtained was a fuel cap for a Mercedes-Benz 500 K. On their first journey, when transiting through Poland, they stopped off at a garage in Poznan, and as was their routine enquired whether the garagist knew of any old cars locally. The man said that a colleague actually had something along those lines, but he wasn't too sure of the details. The garagist further explained that the right person wasn't around at the moment, perhaps they might visit him on their return...

So they continued on their journey, stopping off to see various known collectors and cars all the while gaining a greater appetite for old vehicles. Re-tracing their steps on the way home, they returned to Poznan and to the address that the garage owner had given them. They met a kind family, who were very hospitable and gave them some tea and cake, before escorting them to their sheds where the old car lay.

Nilssen later recounted that what they would find turned an incredibly cold winter's day red hot, for there in the tin buildings was this 500 K Spezial Roadster carefully dismantled and awaiting restoration. From Johansson and Nilssen's quick assessment the car was incredibly complete, albeit missing its fuel cap, which in an ironic and amusing coincidence was precisely what Birger had.





105136 Spezial Roadster as delivered new



Weil sie sich in dieser Zeit sehr viel Basisinformationen angeeignet haben, konnten sie einen weiteren Spezialisten im Bereich 8-Zylinder Kompressor Motoren ausfindig machen, Jan Melin. Dadurch erhielt dieses Fahrzeug seine originale, schwedische Historie zurück und kann so unter der Bezeichnung "105136" hier angeboten werden.

Jan Melin forschte viele Jahre nach der Geschichte der Vorkriegs Mercedes-Benz 8-Zylinder Kompressor-Motor Modelle. Sein Wissen brachte er dann in einer Reihe Bücher allen Interessierten näher. Die sich dadurch auszeichnen, dass er unheimlich viel Zeit und Wissen in die Dokumentation des Produktionszeitraums und die damit verbundenen vielfältigen Karosseriebaubetriebe und anderen Hersteller hochklassiger Automobile investierte. Eine Vielzahl von Personen, die sich für diese Historie interessierten, profitierte von diesem Werk. Er erarbeitete sich damit auch eine Vertrauensbasis und tauschte sein Wissen mit dem Mercedes-Benz Werksarchiv aus. Dadurch konnten viele ehemalige Mercedes Mitarbeiter der 1930er Jahre ausfindig gemacht werden. So bekam er auch Kontakt zu Hermann Ahrens, der Chefdesigner im Karosseriewerk Sindelfingen war.

All dieses Wissen war hilfreich für die Dokumentation dieses besonderen Fahrzeuges mit der Chassis Nummer "105136". Einen wichtigen Teil der Werksinformationen trugen dazu bei, dass er zu der Feststellung kommt, dieser 500 K ist einer der ersten und wurde im Auftrag für Dr. Alfons Sack, Berlin gefertigt. Er war ein prominenter und begabter Rechtsanwalt in den frühen 1930er Jahren. Er erwarb sich seinen Platz in der Geschichte als der Verteidiger derjenigen auftrat, die angeblich im Reichstag Feuer gelegt haben sollen.

Nachweislich ist dieses besondere Fahrzeug mit der Nummer "105136" das sechste in der Serienproduktion hergestellte Fahrzeug gewesen. Er war so weit vorne in der Produktion das anhand von einigen Details der Übergang vom Typ 380 zum späteren 500 noch nachzuvollziehen ist. Es ist ein Fahrzeug, welches in seinem Design so besonders ist, dass Ahrens sich sofort an die Ausführungen erinnerte und dies mit Fotos belegen konnte, die er während der Produktion aufgenommen und privat in seinem "Archiv" behalten hatte.

An agreeable deal was quickly struck between the willing sellers and the sleuths and with Johansson's connections they were able to export the car officially through the right channels back to their native Scandinavian origins. Shortly after, it passed to the former owner.

While they knew in the most basic terms what they had acquired, it took further research from the acknowledged authority on the 8-cylinder 'Kompressor' cars Jan Melin, also of Scandinavian origin, being from Sweden, to discover the exact history of '105136' now offered here.

Jan Melin spent years researching the pre-war eight-cylinder supercharged Mercedes-Benz cars, culminating in the publication of an exhaustive and factual series of books on the topic. Taken from an unusually studious perspective, his interest was and has continued to be in documenting this era of production by the world's first and finest car manufacturer, rather than recording information for personal commercial gain. Because of the nature of his work, he was trusted and allowed almost 'carte blanche' access to the Mercedes-Benz archives. Ever keen to document these cars definitively, he used his initiative to trace people who had worked at Mercedes in the 1930s, none more important than Hermann Ahrens, who had been the chief of design at the factory's Sindelfingen coachbuilding arm.

All of this information helped greatly in documenting the history of '105136'. Melin could prove key parts of its history and build from factory information, and was able to confirm definitively that the car was one of the earliest 500 Ks to have been built and that it had originally been commissioned for Dr. Alfons Sack of Berlin. A prominent and gifted lawyer, in the early 1930s Sack would gain his own place in history when he represented the perpetrators accused of the Reichstag fire, in 1934.



3

c. 1936, The Spezial Roadster on a street in Berlin at night



4

Hermann Ahrens, former head of Sindelfingen discusses their design department with Mercedes-Benz 8 Cylinder expert Jan Melin

Mit diesen Informationen und den Aufzeichnungen des Sindelfinger Werks waren die Rekonstruktion und die Farbgebung für dieses Exemplar möglich. Dabei ist ersichtlich wie außergewöhnlich dieses Fahrzeug bereits bei seiner Produktion schon gewesen sein muss. Da bereits im Auftragsbuch der Karosserieabteilung der Begriff "Spezial Roadster" vermerkt ist, kann für dieses Fahrzeug tatsächlich diese Variation von Terminus genutzt werden.

Wichtige Details die der Spezifikation des von Dr. Sack bestellten Spezial Roadsters entsprechen, sind zum Beispiel: Chromzierleisten an den vorderen und hinteren Kotflügeln, ein nach vorne ausgerichtetes und vergrößertes Kühlergrillgitter, welches durch sein äußeres Erscheinungsbild den Beinamen "Wasserfall-Grill" erhalten hat. Chromhaube über den hinteren Ersatzrädern, die wiederum das Heck besonders betont. Diese besonderen Merkmale des Fahrzeuges sind noch nicht genug Alleinstellungsmerkmal. Die Lackierung und die Farbwahl ergänzen es im Besonderen. Eine in "Speedgrau" lackierte Karosserie mit hellen und dunklen Akzentuierungen vervollständigen es zu einer Skulptur auf vier Rädern. Bevor es zur Auslieferung des Fahrzeugs kam, wurden Zeichnungen mit unterschiedlichen farblichen Differenzierungen im Bereich der hinteren Radhausabdeckungen und im seitlichen Bereich als Gegensatz zum Verdeck angefertigt. Dieses Design muss damals und würde sicherlich auch heute überwältigen.

Zu einem späteren Zeitpunkt konnte Melin während einer Reise in den USA, anhand eines Fotos in einer Zeitschrift einen weiteren Baustein dem Gesamtwerk "105136" hinzufügen. Er war sich sofort sicher, als er ein Foto betrachtete, das er auf die Heckansicht dieses besonderen 500 K schaute. Das Fahrzeug war zu seiner Zeit in Berlin unter der Nummer "IA 1555" registriert.

Er erkannte die Nummernschilder sofort als die die auch am Fahrzeug angebracht waren, welches Nilssen in Posen ausfindig gemacht hatte. Diese verbleiben bei diesem un restaurierten und unberührten Fahrzeug. Die von Mercedes-Benz bestätigte Authentizität ist ein weiterer Pluspunkt.

This superb car, '105136' was the sixth production 500 K to have been built and is so early in the production sequence that its build sheet denotes the order to have been changed from a 380 to the latest 500 K model. It was a car that was so distinctive in its design that it instantly resonated with Ahrens, who produced photos of the car as new that he had personally retained. From these and the Sindelfingen notes on its construction and colouring, it was and is possible to appreciate that the car as built was something quite out of the ordinary and that, while the coachbuilder's order states the iconic terminology of 'Spezial Roadster', it was almost certainly – in fact - a one-off variation of this theme.

Details which were specific to the Spezial Roadster ordered by Sack were its chrome 'flashes' along the sides of the front and rear wings, an extended grille piece which curved forward as it reached its base and filled-in the front valance between the chassis dumb irons (a feature commonly referred to - for obvious reasons - as a 'waterfall' grille), and chrome covers for the rear-mounted spare wheels which accented the body. If this was not sufficient statement, the colour choices heightened its design, these being listed as 'Speedgray' for the body with dark and light-green accents. Viewing photos of the car as delivered suggests that the colour differentiation may have been for the rear wheel spats and side versus top of the car. Without doubt, as new it would have been stunning.

Later Melin was able to add to its history when he found a photo of a corresponding car's tail in a newspaper while traveling in America. Immediately he realised that he was looking at the rear view of '105136' and was therefore able to confirm it to have been Berlin registered "IA 1555" in period. Very neatly these were the exact same plates that had been discovered by Nilssen with the car in Poznan, and they remain with the car today in unrestored and untouched order confirming their authenticity and that of the Mercedes itself.



Bei all den Nachforschungen von Nilssen, stellte er fest, dass einer der Besitzer einen sehr geringfügigen Blechschaden im Heckbereich des Fahrzeugs zu verzeichnen hatte und ihn danach zur Seite stellte. Der Ort an dem das Fahrzeug von Johansson und Nilssen gefunden wurde, liegt in unmittelbarer Nähe von Landsberg, wo Sack ein Landhaus besaß. Es deutet also vieles darauf hin, dass Sack sich zu diesem Zeitpunkt bereits in Sicherheit gebracht hatte. Es ist nicht überliefert, ob Dr. Sack den Krieg überlebt hat.

Bei der Rückgabe des Kraftstoff-Tankdeckels erörterte man, dass sich der Verlust während des Vorfalles ereignete. Wie auch immer, der kleine Blechschaden am hinteren rechten Kotflügel beeinträchtigt die sehr signifikante Gesamtansicht des Fahrzeugs nicht.

Durch die Korrespondenz mit Melin, konnten auch weitergehende Fragen von ihm logisch und prägnant erklärt werden. Im Fahrzeug verbaut ist der 540 K Motor, die erst später verwendete Motorhaube mit seitlichen Lüftungsschlitzen ist entgegengesetzt des früheren Erscheinungsbildes auf den Sindelfingener Fotos. Melin fand einen Briefverkehr zwischen Dr. Sack und Mercedes-Benz aus dem Jahr 1936, aus dem hervorgeht, dass das Fahrzeug zurück ins Werk Sindelfingen kam, um die Umrüstung auf den Motor mit 5,4 Liter Hubraum durchzuführen. Dementsprechend hat er zweifelsfrei auch die Motorhaube mit den seitlichen Lüftungsschlitzen erhalten. Obwohl der 540 K Motor in seinen Ausmaßen, der Positionierung der Wasserpumpe gegenüber dem 500 K Motor Unterschiede aufweist, ist anlässlich der Aufrüstung der nachgerüstete Motor auf der werksseitig angebrachten Motorenplakette mit der vorhandenen Nummer "105136" gekennzeichnet worden.

As found by Nilssen, the car was said by its owners to have suffered a minor accident at its rear and then to have been laid up. The location of this find and its relative close proximity to Landsberg where Sack is known to have had a country house, suggests that it may well have been in his care when this had occurred. Sack himself is not believed to have survived the war.

As the restoration began this minor accident damage was self evident and more than likely accounted for the loss of the fuel cap, which may have snapped off the fuel tank during the incident. However, this and some light damage to the right rear wing amounted to the car's most significant scars.

Through correspondence with Melin, any questions that were raised were answered or explained logically and succinctly. As found, the car had a 540 K engine and later vented bonnet sides as opposed to the early louvred style which was shown in the Sindelfingen photos. Melin found correspondence between Sack and Mercedes in 1936 showing that the car had returned to the factory to be upgraded to the latest larger 540 K engine and accordingly, no doubt, it had received 540 K bonnet sides at this time. Interestingly enough, although the 540 engine is different from that of the 500 K in terms of size and location of its water pump, this replacement power unit was stamped with the existing number of the engine it replaced and the unit retains factory engine plaque '105136'.



Anhand der Dokumentation, die von Jan Melin erstellt wurde, bekommen sie eine umfangreiche Sammlung von Kopien der Werks- und Karosseriebauzeichnungen und Fotos des Fahrzeugs bei der ursprünglichen Entdeckung und aussagefähige Fotos im heutigen Zustand. Es wird darauf hingewiesen, dass alle Informationen von Melin geliefert werden und nur für den Käufer zur Verfügung stehen und damit vertraulich umzugehen ist.

Weltweit sind das Verständnis und das Interesse von Enthusiasten an einer anspruchsvollen aber gleichzeitig auch ehrlichen Restaurierung von Fahrzeugen gestiegen. Es wurde hierbei natürlich eine Menge Zeit aufgewendet, um das Fahrzeug in seiner ehemaligen und originalen Erscheinung darzustellen.

Der gesamte Prozess ist mit Fotografien und spezifischen Details dokumentiert. Ob es sich dabei um ein Stück Holz oder eine Gewebeprobe des Teppichs handelt. Wenn etwas ausgetauscht werden musste, dann nur, wenn es identisch war und den Zustand des Fahrzeugs bewahrte. Dabei ist es möglich, dass sie die Farbe des original Leders oder der Cabriovertdeck- Persenning als Überrest sehen.

Bei einer heutigen Begutachtung, ist es von Bedeutung, dass die Restaurierung die Originalität anhand eines exakten und sympathischen Levels darstellt. Anhand der Oberflächenprüfung kann festgestellt werden wie die darunterliegende Metalloberfläche beschaffen ist und bei entsprechenden Lichtverhältnissen ist die Authentizität ersichtlich. Ebenso ist es erstaunlich, wie viel originale Details diese Zeit überlebt haben. Ein Beispiel dafür ist die original Sindelfingener Karosserie Plakette. Sorgsam restauriert und aufpoliert. Zu dem Fahrzeug gehörig ist auch der in Posen gefundene "Wasserfall-Grill"

The documentary information that Jan Melin was able to supply - including copies of factory and coachbuilder records, as well as photos of the car's original discovery - accompany the car today. It should be noted that all information supplied by Melin was confidential and intended only for the then owner.

Overall, the combination of knowledgeable enthusiasts and fastidious research actually made for a straightforward restoration, although naturally it took considerable time to return the car to its original glory.

Throughout the process it was documented with many photographs, and specific details such as small pieces of wood or fabrics that were replaced were matched and then retained with the car, such that it is still possible to see the colour of the original leather and hood cover from these surviving remnants. On close inspection today, it is evident that the restoration was conducted to an exactly sympathetic level of originality and where the finish of the upper surfaces of the metal is very fine, underneath and in unexposed areas it is easy to see its authenticity. Amazingly, it even still possesses such details as its original Sindelfingen body plaque, carefully restored and replated, and the waterfall grille that accompanies the car is the very one which was discovered upon it in Poznan.



Den Arbeitsprozess der Restaurierung konnten sie in den frühen 1990er Jahren beenden. Nach der Komplettierung des Fahrzeugs fuhr das Fahrzeug wie am ersten Tag. Für einige Monate stand es in einem Display eines privaten Museums.

Nach mehr als 40 Jahren in einem Besitz wird das Fahrzeug bei dieser Auktion im Mercedes-Benz Museum in Stuttgart angeboten. Die zu dieser Zeit begonnene erschöpfende Nachforschungen stehen in direktem Zusammenhang mit diesem Automobil und begründen seine Wiederherstellung. Ein privater großzügiger Käufer kann sich jetzt diesen Mercedes-Benz Spezial Roadster in seine Sammlung holen und bei der einen oder anderen Veranstaltung präsentieren. Davon profitiert in letzter Konsequenz die Forschungsprojekte und deren Unterstützung durch die Schwedische Krebs- und Alzheimer-Forschung-Gesellschaft.

Somit wird hier der seltenste und begehrteste Mercedes-Benz Spezial-Roadster in dieser Auktion hier angeboten.

Es bestand bisher noch nie die Möglichkeit, zu solchen Konditionen und unter solchen Umständen ein solch außergewöhnliches Automobil zu ersteigern.

Derjenige der dieses Fahrzeug ersteigert kann mit dem Kauf eine noch nie dagewesene Geste zeigen und unterstützt sehr relevante Gesundheits- und Forschungsprojekte. Der bisherige Eigner wünscht nichts sehnlicher als seine hohe Summe für den guten Zweck.

Dieser Mercedes-Benz wurde in den letzten Jahren nicht bewegt und befindet sich im gleichen Zustand wie nach der Restaurierung. Aus diesem Grund wird empfohlen, den Wagen einer kleinen Durchsicht zu unterziehen und vorsichtig einzufahren.

Bonhams hat hiermit die ehrenvolle Aufgabe übertragen bekommen, dieses einmalige Angebot während einer Auktion zu versteigern.
€3,600,000 - 5,800,000

The work was finally finished in the early 1990s. After its completion the car was run in the early days, until it was placed on display in a private museum facility where it has remained until recent months.

After more than 40 years of his ownership, his exhaustive research and the thoughtfully carried out rebuild, its private owner generously has considered what benefit this Mercedes-Benz Spezial Roadster may represent to others, and he has – in consequence - donated it to the Swedish Cancer and Alzheimer's Charities to provide funding for their medical research...

Arguably the most special and coveted of all Mercedes-Benz production, Spezial Roadsters rarely appear at auction.

In the case of this particular car there has never before been the public opportunity to purchase it.

It offers the purchaser many possibilities, the option to present an unseen car at the host of high-profile Concours d'Elegance across the globe where it will no doubt garner keen interest, perhaps a return to its original livery and presentation may appeal, or even simply to enjoy it privately for its sheer and individual beauty as it has been in previous hands.

In any event, its presentation here for sale by auction represents a gesture with very few precedents in the collector's car world, certainly at this elevated value level. It is the former owner's fervent wish that this sale may further Swedish and world insights into finding cures for two of the most prevalent and pernicious health threats of our time.

The Mercedes-Benz has not been run in recent years, and remains in mechanically as restored order, so sensible recommissioning and 'running in' is recommended.

Bonhams is honoured to have been entrusted with this unique sale.





017

Ehemaliger Klassen-Sieger des Nürburgring 24-Stunden Rennens

Team: Lohr/Kleinschmidt/Hürtgen/Duez,

1997 MERCEDES-BENZ SLK 200 COMPETITION ROADSTER

Fahrgestell-Nr. WDB170.435-1F-002093

1, 2, 3 and 4

Well-known lady drivers during the Nürburgring 24 Hours race, 1999



Dieser Mercedes-Benz SLK Roadster, Deutsche Erstzulassung 1997, wurde von der Carlsson Autotechnik GmbH, ein auf Automobile der Marke Mercedes-Benz spezialisiertes deutsches Fahrzeugtuning-Unternehmen, zum GT-Rennwagen umgebaut um bei dem 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring 1999 teilzunehmen.

Mit einem 2,0 Liter Motor, getuned auf ca. 240PS, wurde dieses Fahrzeug in die Roadster 2000 Klasse aufgenommen. 195 Fahrer aus 18 Nationen nahmen an dem Rennen teil und der von Carlsson angemeldete offene SLK wurde bald ein Publikumsliebling. Nicht zuletzt weil er von vier der schnellsten weiblichen Rennfahrer Europas gefahren wurde: Ellen Lohr, Jutta Kleinschmidt, Claudia Hürtgen und Florence Duez. Nach 24 Stunden Renndistanz, in der der Wagen wie ein Uhrwerk lief und nur Routinewartungen benötigte, wurde der Carlsson SLK 7. im Gesamtklassament und gewann die Roadster 2000 Klasse vor allen anderen 2-Liter Teilnehmerfahrzeugen.

Seit Juni 2004 auf den derzeitigen Besitzer zugelassen, hat der SLK im gleichen Jahr an drei Rennen auf dem Nürburgring teilgenommen um auf das 24-Stunden Rennen 2005 vorbereitet zu sein. Er nahm aber letztendlich nicht teil. Der Wagen fuhr seitdem keine Rennen. Es zeigten sich keinerlei Probleme mit dem SLK während dieser Ruhephase. Vor einer weiteren Nutzung benötigt er eine Neuinbetriebnahme. Das Auto wird mit DMSB-Papieren und dem originalen Fahrzeugbrief angeboten.

€40,000 - 60,000

First registered in Germany in April 1997, this SLK roadster was converted to racing specification to compete in the 1999 Nürburgring 24 Hours race by the Mercedes-Benz tuning specialists Carlsson Autotechnik GmbH.

Powered by the 2.0-litre engine, tuned to develop circa 240PS, the car was entered in the Roadster 2000 Class. 195 drivers from 18 nations were represented and the Carlsson-entered open SLK soon became a favourite with the spectators, not the least because it was driven by four of Europe's fastest lady racing drivers: Ellen Lohr, Jutta Kleinschmidt, Claudia Hürtgen and Florence Duez. After 24 hours of racing, during which time it ran like clockwork and needed only routine servicing, the Carlsson SLK finished 7th overall, winning the Roadster 2000 class and coming home ahead of all the other 2-litre cars.

Registered to the current owner since June 2004, the SLK entered three races at the Nürburgring that year in preparation for the 2005 24 Hours but did not take part. The car has not been raced since. There were no problems with the SLK when it was retired but obviously it would need re-commissioning before further use. The car is offered with DMSB papers and the original Fahrzeugbrief.



2



3



4

018 *

Die erste Seriennummer vom Werk **1969 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 COUPÉ**

Fahrgestell-Nr. 111.026-12-000001

Motor-Nr. 116.980-12-000003

Der 3,5 Liter V8 Motor von Mercedes-Benz hatte in den Modellen 280 SE Coupé/ Cabriolet, wie auch im 300 SEL sein Debut auf der Frankfurter Automobilausstellung 1969. Die Besonderheit dieses Motors waren unter anderem auch die Bosch Kraftstoffeinspritzung und die Transistorzündung. Der komplett neu entwickelte Motor M116 entfaltet eine Leistung von 200 PS die als ausreichend zu erachten ist, da sie das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h und einen Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden ermöglicht. Dies ist eine Steigerung zu den Fahrdaten der 6-Zylinder Modelle. Im Unterschied zum Coupé und Cabriolet, die das Karosseriedesign des bereits 1959 vorgestellten 220 SE nutzen, benutzt die SEL Limousine die Formensprache der "Neuen Generation" in Form ihrer Karosserie. Sie bezeichnen damit die Spitze des Modellprogramms mit ihrer außerordentlich reichhaltigen Serienausstattung. Der 280 SE 3.5 war das letzte Modell, welches diesen Karosseriestil mit sich herumtrug und heute zu den gesuchtesten Klassik-Fahrzeugen der letzten Jahrzehnte zählt.

Diesem Exemplar wird mit einem Mercedes-Benz Classic Zertifikat attestiert, das es sich hierbei um das Fahrzeug mit der Chassis-Nummer "000001" vom 26 August 1969 handelt. Dadurch ist es als das erste Coupé der Serienproduktion identifiziert.

Mercedes-Benz's 3.5-litre V8 engine debuted at the 1969 Frankfurt Auto Show in the 280 SE Coupé/Cabriolet and the 300SEL saloon. Featuring Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition, the all-new M116 power unit produced 200bhp, which was sufficient to propel the Coupé/Cabriolet to 200km/h with 100km/h reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures. Although the SEL saloon used the 'New Generation' bodyshell, the Coupé and Cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE and, as befitted top-of-the-range luxury models, came lavishly equipped. Sadly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature this long-established body style, and today these last-of-the-line classics are much sought after.

This example's Mercedes-Benz Classic Zertifikat indicates that it was dispatched from the factory on 26th August 1969 carrying chassis number '000001', identifying it the first coupé off the production line.



Metrische Instrumente bezeugen, dass das Fahrzeug für den europäischen Markt produziert wurde. Interessant daran ist jedoch, dass die Erstanmeldung 1971 in den USA stattfand und das Fahrzeug bis 2005 in Kalifornien beheimatet war. Angegeben werden hier drei Besitzer für diese Zeit. 2005 kaufte John O'Quinn aus Houston (Texas) das Fahrzeug und dort stand es in seiner Sammlung bis zum Verkauf seines Erbes.

Heute zeigt sich dieses für Mercedes-Benz so bedeutende Fahrzeug in einem generell sehr guten Zustand. Es wurde in all den Jahren sehr behutsam gepflegt und überarbeitet, um so viel wie möglich von der Originalsubstanz zu erhalten. Eine neue Lackierung mit der original Daimler Benz Farbe, Code Nummer "571" (rot), wurde aufgetragen. Der besonders gute Allgemeinzustand dieses Fahrzeug wird durch die vielen Chromteile zusätzlich unterstrichen.

Eine neue Windschutzscheibe sowie neue Tür- und Kofferraumdeckel-Gummidichtungen wurden eingepasst. Die Oberfläche der Karosserieteile und deren Spaltmaße ist exzellent. Das original perforierte Leder, biscuitfarben, präsentiert sich mit einem guten Gesamteindruck obwohl sicherlich der normale Verschleiß seine Spuren hinterlassen hat.

Der Motor und das Getriebe wurden überarbeitet und seitdem sind damit erst 5.000 Meilen gefahren worden. Das mit einem Automatik-Getriebe ausgestattete Modell "000001" hat weiterhin ein zusätzliches Stahlschiebedach, eine serienmäßige Klimaanlage, elektrische Fensterheber und Radio. Mit dieser einmaligen Kennung – "Modell Nummer 1" – ist dieses Fahrzeug als Erweiterung ihrer Sammlung prädestiniert. Angeboten wird es mit US-Amerikanischen Papieren.
€100,000 - 130,000

Metric instrumentation suggests it was intended for the European market. Interestingly, the car was first titled in the USA in 1971 and resided until 2005 in California where it is believed to have had only three owners. In 2005, it was purchased by John O'Quinn of Houston, Texas and remained part of his famous private collection until recently when the latter was sold by his estate.

Today, this historically significant Mercedes-Benz coupé remains in generally very good to excellent condition. It has been sympathetically restored as needed while still retaining many well preserved original features. The car has been refinished in the original Daimler-Benz '571' red paint, which remains in excellent condition, while the chrome is likewise very nice. It has had new windscreen, door and boot seals installed. The fit and finish of the body panels is excellent, with even gaps and margins throughout. The interior is the original perforated biscuit leather and, as expected, shows normal wear yet still remains extremely presentable. The engine and transmission are reported to have been rebuilt approximately 5,000 miles ago. An automatic transmission model, '000001' is equipped with a sunroof in addition to the standard features of air conditioning, power windows and a radio. With its unique 'Car Number 1 designation', this significant Mercedes-Benz will be a welcome addition to any collection. Offered with US title.



Aus einer privaten Sammlung (Los 19 bis 22)

019

1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 111.027-12-003296

Motor-Nr. 116.980-12-002922



“Wenn Sie nach dem Preis fragen haben Sie dieses Automobil nicht verstanden. Sie wären selbst dann nicht in der Lage seine Werte zu schätzen, wenn Ihnen jemand dieses Fahrzeug schenken würde.” - Car & Driver über den Mercedes-Benz 230 SE 3.5

Das angesehene Amerikanische Automagazin fühlte sich genötigt den Preis von 13,500\$ für das 280 SE Cabriolet zu erwähnen, da es im Jahr 1970 zum Einen nicht nur 3,500\$ teurer war als die gleichwertige Mercedes-Benz Limousine, sondern mehr als doppelt so viel kostete wie das Cadillac Deville Coupe!

Mit Ende der Austerität nach dem 2. Weltkrieg und dem weltweiten wirtschaftlichen Aufschwung waren Kunden ermutigt, Automobile mit größeren Motoren zu kaufen. Mercedes-Benz reagierte, indem Modelle mit größeren, leistungsfähigeren Motoren angeboten wurden.

Folglich wählte Mercedes-Benz 1969 das absolut luxuriöse 280 SE Coupe/Cabriolet und den 300 SEL als die Modelle aus, um mit dem prächtigen neuen V8 3,5 Liter Motor, der optional zu erwerben war, eine weitere Topmotorisierung am Markt zu präsentieren.

Dieses brandneue, hochmoderne Triebwerk, mit je einer obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, einer elektronischen Bosch Kraftstoffeinspritzung (D-Jetronic) und Transistorzündung leistet 200PS.

‘If you feel obligated to ask about the price you not only will never understand the car, you have branded yourself incapable of ever appreciating its virtues even if someone gave you one.’ – Car & Driver on the Mercedes-Benz 230 SE 3.5.

The fact that the esteemed American motoring magazine felt compelled to remark on the 230 SE’s price is understandable when one considers that at \$13,500 in 1970 it was not only \$3,500 more than that of the equivalent Mercedes-Benz sedan but also more than double that of a Cadillac Deville Coupe!

As wartime austerity receded and fiscal restraints were relaxed, encouraging customers to buy cars with larger engines, Mercedes-Benz responded by offering models with bigger, more potent power units. Thus the ultra-luxurious 280 SE Coupé/Cabriolet and 300 SEL saloon were the models chosen by Mercedes-Benz to launch its magnificent new 3.5-litre V8 engine in 1969. An over-square design featuring a cast-iron block and aluminium-alloy cylinder heads, each equipped with a single overhead camshaft, this all-new, state-of-the-art power unit produced 200bhp courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition.



Grauguss für den Motorblock und die aus einer Aluminiumlegierung gefertigten Zylinderköpfe bilden eine Symbiose. Mit dieser Motorisierung erreichte das Coupe/Cabriolet eine Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h, und absolvierte den Sprint von 0 auf 100 km/h innerhalb von 10 Sekunden. Eine beachtliche Verbesserung zu den Kennzahlen der Sechs-Zylinder Version.

Im Gegensatz zum SEL, dessen Karosserie die neue Designlinie erhielt, verwendete Mercedes-Benz für das Coupe und Cabriolet die elegante Karosserie des 1959 vorgestellten 220 SE. Wie es sich für ein Automobil dieses Marktsegments geziemt, beinhaltet die serienmäßige Ausstattung ein Automatikgetriebe, eine Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein Stereo Radio.

Es ist bedeutend, dass der 280 SE 3,5 das finale Modell darstellt welches diese traditionelle und viel bewunderte Karosserieform vorweist. Heute zählen insbesondere genau diese letzten Klassikermodelle jener Baureihe bei Mercedes-Benz-Sammlern als hoch begehrt.

Dieser 280 SE 3,5 mit Automatikgetriebe ist in sandbeige metallic mit dunkelrotem Interieur und braunem Cabriovertdeck eine sehr gediegene Erscheinung. Als eines von 4.502 produzierten Exemplaren, soll dieser Wagen beim Genfer Autosalon ausgestellt worden sein und wurde am 1. Dezember 1970 nach Spanien ausgeliefert. Es heißt, Jose Antonio Giro de Velasco, ein früherer Minister in der Regierung General Francos, war der erste Besitzer des Wagens.

Thus equipped, the Coupé/Cabriolet was good for 125mph with 60mph reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures. Although the equivalent SEL saloon used the 'New Generation' bodysell, the Coupé and Cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE and, as befitted top-of-the-range luxury models, came equipped with automatic transmission, air conditioning, power windows and stereo radio as standard. Significantly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature this long-established and much admired body style, and today these last-of-the-line classics are highly sought after by discerning Mercedes-Benz collectors.

This automatic transmission 280 SE 3.5 is finished in Sand Beige metallic with dark red interior and brown convertible hood. One of 4,502 examples produced, it is believed to have been exhibited at the Geneva Motor Show and was delivered on 1st December 1970 to Spain. It is understood that the first owner was José Antonio Girón de Velasco, formerly a minister in General Franco's government. Previously forming part of a private collection in Spain, the car was purchased by the current vendor in February 2011 and currently displays a – possibly genuine – total of 66,751 kilometres on the odometer.



Zuvor Teil einer spanischen Privatsammlung, wurde der Wagen vom derzeitigen Anbieter im Februar 2011 erworben und weist gegenwärtig einen - möglicherweise unverfälschten - Kilometerstand von 66,751km auf dem Kilometerzähler auf.

Alle Passgenauigkeiten der Karosserie weisen exakte Maße und keine auffälligen Unebenheiten auf. Der Lack ist in sehr gutem Zustand und könnte durchaus original sein (die Farbe entspricht dem Originalton), während der Chrom bei ebenfalls sehr gutem Zustand nur leichte Gebrauchsspuren aufweist.

Der Innenraum sieht ebenfalls authentisch aus, wobei nur der Fahrersitz minimale Gebrauchsspuren aufweist. Die Teppiche und das Faltdach sind in exzellentem und das Armaturenbrett sowie der Kofferraum in gutem Zustand. Alles im Motorraum ist stimmig und verlangt nur nach kleinsten kosmetischen Retuschen.

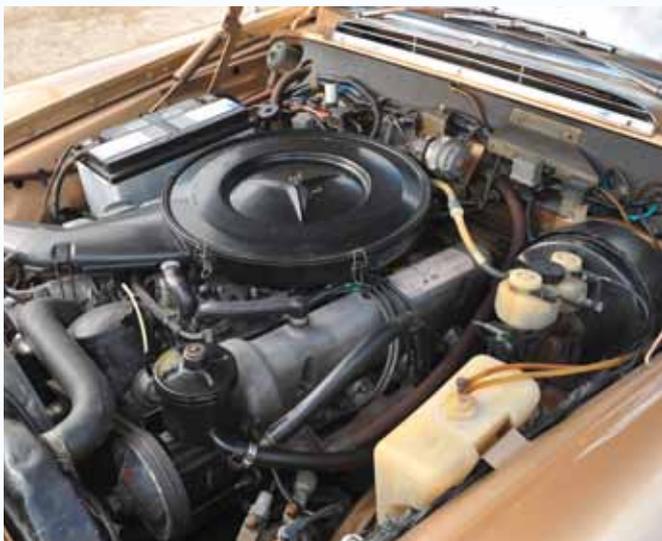
Das Auto fährt sich einwandfrei, der Motor klingt gesund und hält einen guten Öldruck und eine korrekte Wassertemperatur im Warmzustand, während das Getriebe geschmeidig schaltet.

Eine unschlagbare Kombination aus spektakulärer Leistung und elegantem Stil. Dieses höchst originale 280 SE 3,5 Cabriolet wird mit der Bordmappe, Wartungsheft und Betriebsanleitung sowie spanischen Zulassungspapieren und Mercedes-Benz Classic Ordner (ausgestellt im Juni 2003) angeboten.

€120,000 - 160,000

Very straight with good shut lines, the body has no noticeable ripples or dents. The paint is of a very good standard and might well be original (it is the correct colour) while the chrome also very good, with only slight wear in places. The interior likewise looks original, with only the driver's seat showing any wear, and that minimal.

Carpets and hood are excellent and the dashboard is in good condition, as is the boot. The under-bonnet is all present and correct but would benefit from detailing. The car runs and drives well, the engine sounding healthy and holding good water/oil readings when warm, while the gearbox is nice and smooth. Offering an unmatched combination of spectacular performance and elegant style, this highly original 280 SE 3.5 is offered with owner's wallet, service book and instrument manual; Spanish registration papers; and Mercedes-Benz Classic folder (issued June 2003).



020

1965 MERCEDES-BENZ 600 LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-000109

Motor-Nr. 100.980-12-000125

In den 1960er Jahren fehlte im immer größer werdenden Mercedes-Benz Modellportfolio ein würdiger Nachfolger der früheren Großen Mercedes. Auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt, 1963, präsentiert Mercedes-Benz den Typ 600. Dessen V8 – 6.3 Liter Motor mit einer obenliegenden Nockenwelle und Bosch Achtstempel-Einspritzpumpe des „Großen Mercedes“ zählt zu dieser Zeit zu den modernsten Antriebsaggregaten. Das auf höchstem Niveau ausgestattete Fahrzeug fährt mit der ersten Luftfederung von Mercedes-Benz, einer frühen Form der Fahrstabilitätskontrolle, Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen rundum, Servolenkung, Zentralverriegelung und separaten Klimaanlage-Systemen für Vorder- und Fondabteil. Die Besitzer eines solchen Fahrzeuges, die sich dem Luxus gegenüber nicht abgeneigt zeigen, erleben im Fond die Vorzüge mehrfach verstellbarer Sitze durch ein anspruchsvolles Hydrauliksystem, das ebenfalls die Fensterheber bediente und das Öffnen/Schließen der Türen und des Kofferraums unterstützte.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments. Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.



Trotz seines nicht unscheinbaren Gewichts war der 600 mit beachtlicher Leistung ausgestattet: er erreichte den Sprint von 0 auf 100 km/h in 10 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von über 200km/h. Nur 2.677 Exemplare wurden hergestellt, davon 2.190 Viertürige Limousinen, 428 Pullman Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Dieses seltene Exemplar des Mercedes-Benz Luxus-Aushängeschilds wurde als Neufahrzeug nach Spanien zu dem Präsidenten der Bancamar Bank, einem von General Franco's Wirtschaftsberatern geliefert und wurde von Chauffeuren gefahren. Die Karosserie ist mit einer dunkelblauen Lackierung versehen. Die Sitze sind mit burgunderfarbenem Leder ausgestattet. Die opulente Ausstattung wird von einem Becker Mexico Radio/Kassettenspieler, Armlehnen vorne und hinten, Kopfstützen hinten und Vorhängen an der Heckscheibe und den Seitenscheiben komplettiert. Eine anscheinend unverfälschte Kilometerzahl von 15.014 wird auf dem Kilometerzähler angezeigt. Mit einem wunderbaren Innen- und Außenzustand präsentiert sich der Wagen. Minimale Gebrauchsspuren an den Holzapplikationen und dem Armaturenbrett sind augenscheinlich kaum wahrnehmbar. Das Automatikgetriebe wurde im Jahr 2010 restauriert und die Hydrauliksysteme sind voll funktionsfähig.

Zuvor ein Teil einer Spanischen Privatsammlung, wurde dieser Wagen vom derzeitigen Anbieter in 2011 erworben und kommt mit Historie, die ein Mercedes-Benz Classic Ordner enthält. Ob nun vom Besitzer oder Chauffeur gefahren, diese Hochleistungs-limousine bietet die Aussicht auf ein berauschendes Fahrerlebnis das mit dem der heutigen teuersten Luxuswagen konkurriert.

€80,000 - 100,000

Despite its not inconsiderable weight the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 60mph in a little under 10 seconds and exceeding 125mph flat out. Only 2,677 examples were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulettes.

This rare example of Mercedes-Benz's luxury flagship was delivered new in Spain to the President of the Bancamar Bank, one of General Franco's economic advisers, and would have been chauffeur driven. The car is finished in dark blue and has a Burgundy leather interior, the latter equipped with Becker Mexico radio/cassette, armrests front and rear, rear headrests, and curtains to the rear screen and quarter-lights. A seemingly genuine total of 15,014 kilometres is recorded on the odometer and the car is presented in generally very good interior is in wonderful condition with very good woodwork and minimal wear. The automatic gearbox was restored in 2010 and the hydraulic systems are in full working order.

Previously forming part of a Spanish private collection, the car was purchased by the current vendor in 2011 and comes with a history file containing its Mercedes-Benz Classic folder. Whether driven by the owner or his/her chauffeur, this high-performance limousine affords the prospect of an intoxicating motoring experience rivalling that offered by many of today's most expensive luxury cars.

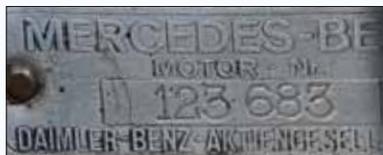


021

Aus dem Vorbesitz von Rolf Meyer
1935 MERCEDES-BENZ 500 K CABRIOLET
KAROSSERIE H. J. MULLINER

Fahrgestell-Nr. 123683

Motor-Nr. 123683



Für eine Sensation sorgte Mercedes-Benz mit der Vorstellung des legendären Vorkriegs-Mercedes-Benz 500 K anlässlich der Berliner Autoausstellung 1934. Zur damaligen Zeit verschlang die Neuanschaffung dieses Superautos ein kleines Vermögen. Es zählt heute zu den begehrtesten Sammlerautos. Die Dekade der 1930er Jahre war eine beispiellose Bereicherung auf dem Gebiet des Automobil-Designs. In dieser Epoche zählt der Mercedes-Benz 500 K zur Spitze weltweit. Seine zeitlose Anziehungskraft hält bis heute an.

Der 500 K trumpfte mit einer modernen Hinterradaufhängung auf, bestehend aus der genialen Pendelachse mit Doppel-Schraubenfedern und einer Zusatz-Ausgleichsfeder. Entwickelt wurde diese von Hans Nibel, der bei Benz in den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts anfang und 1904 die Nachfolge von Marius Barbarou als Cheffingenieur antrat um die ganz großen Benz Automobile dieser Zeit zu entwerfen und damit auch Rennen fuhr. Der 200PS 'Blitzen' Benz kann als die Krönung seines Schaffens gesehen werden.

Nach dem Zusammenschluss mit Mercedes folgte er auf Ferdinand Porsche und schuf das anspruchsvollste Fahrgestell seiner Zeit für Straße und Rennstrecke, inklusive der ersten Silberpfeil Rennwagen. Die straßentauglichen Kompressor-Mercedes der 1930er Jahre sind ein wundervolles Tribut an seine technischen Fähigkeiten.

Sensation of the 1934 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary pre-war 500 K supercar cost a small fortune when new and today is one of the most coveted collectors' motor cars. The 1930s decade was a period of unprecedented fertility in motor car styling, of which the sublime 500 K represented the very pinnacle of excellence. Its timeless appeal endures to this day.

The 500 K, 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.

Together with its successor the 540 K, the magnificent Mercedes-Benz 500 K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s.





Zusammen mit seinem Nachfolger 540 K war der 500 K wohl das aufsehenerregendste Modell der Stuttgarter Firma in den 1930er Jahren. Der 500 K wird von einem 5.018 cm³ Kompressor-Achtzylinder-Reihenmotor angetrieben. Es handelt sich um das Triebwerk mit dem bekannten Roots-Kompressor, bei dem durch das Durchtreten des Gaspedals gleichzeitig der Kompressor eingeschaltet und die Luftzufuhr zum Vergaser unterbrochen wird.

Dieses System hatte sich sehr bewährt in den Vorgänger-Modellen Typ-S von Dr. Porsche und die Modelle 500 und 540 K waren die letzten Kompressor-Modelle bis in die Neuzeit. Unter der scheinbar endlosen Motorhaube entwickelt der Achtzylinder-Reihenmotor 100PS ohne und 160PS mit eingeschaltetem Kompressor. Er besitzt ein Viergang-Getriebe mit Schnellgang.

Mit eingeschaltetem Kompressor erreicht der 500 K eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 160km/h. Ein hydraulisches mit Saugluft unterstütztes Bremssystem verzögert alle vier Räder. Sein Leistungspotential war so hoch, dass Mercedes-Benz in Großbritannien Rennfahrer Goffredo 'Freddy' Zehender als technischen Berater und Demonstrationsfahrer beibehielt, da der Kompressor Mercedes eines der wenigen echten 100mph Straßenfahrzeuge der 1930er Jahre war.

Obwohl der 500 K/540 K die Aufmerksamkeit der weltweit herausragendsten Karosiers seiner Zeit auf sich zog, ließ der firmeneigene Karosseriebau in Sindelfingen wenig Raum für Verbesserung. Das Fabrik-Cabriolet erschien in verschiedenen Ausführungen: Cabriolet A, B, C und D. Seine Begehrtheit ist

The 500 K 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 500/540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Beneath its seemingly endless bonnet, the 500 K'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 500 K 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 super-charged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Although the 500 K/540 K chassis attracted the attention of the world's pre-eminent bespoke coachbuilders of the day, the company's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement. The factory cabriolet came in a variety of styles: Cabriolet A, B, C and D with desirability generally in that order. After testing a 500 K 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.'



generell in dieser Reihenfolge anzusehen. Nach dem Test eines 500 K Cabriolets im Jahr 1936 deklarierte "The Autocar": "Dies ist ein meisterhaftes Auto, für eine kleine Anzahl von Interessenten. Seine riesige Kraftentfaltung ist alleine schon eine Erfahrung für sich."

Die Produktionszahlen des 500 K sprechen für seine Exklusivität: 105 Exemplare wurden im Jahr 1934 produziert, 190 in 1935 und 59 in 1936. Eine Gesamtzahl von 354 Fahrzeugen. In den letzten Jahren machten die Seltenheit, der Stil und die Leistung dieses großen Kompressor-Mercedes, bei den wenigen Anlässen bei denen er am Markt angeboten wurde, zu einem der begehrtesten Oldtimer.

Das hier angebotene, atemberaubende 500 K Cabriolet wurde als „Rolling Chassis“ nach Großbritannien ausgeliefert und ist eines der Wenigen die von einem spezialisierten Karosseriebauer gefertigt wurden. In diesem Fall vom berühmten H.J. Mulliner. Dieses wurde von Mercedes-Benz auch bestätigt. Leider gibt es keine Aufzeichnungen über den Erstbesitzer. Dieses höchst elegante zweisitzige Fahrzeug erinnert an das höchst begehrteste und wertvolle Cabriolet A, mit langer Motorhaube, einem kompaktem Fahrgastraum und zwei Ersatzrädern am Heck.

Eine zweifarbige Lackierung, Schwarz und Burgunderrot, und das burgunderrote Verdeck mit gleichfarbiger Verdeck-Persennung unterstreichen sein äußeres Erscheinungsbild. Dazu passend der wunderschön verarbeitete Innenraum mit seiner braunen Innenraumverkleidung und Polsterung, ein dazu passendes zweiteiliges Kofferset hinter den Vordersitzen, elegante Instrumentenanzeiger in einem mit Perlmutter besetztem Armaturenräger, welcher in das Walnussholz- Armaturenbrett eingepasst ist, sowie die passenden Walnussholzverkleidungen an den Türen.

The manufacturing record of the 500 K reveals its exclusive nature: 105 being produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936 making a total of only 354 cars. 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 breathtaking 500 K Cabriolet offered here was delivered new to the UK in rolling chassis form and is one of the few bodied by a specialist coachbuilder, in this case the renowned H. J. Mulliner, as confirmed by Mercedes-Benz. Sadly, there is no record of the first owner. This two-seater car is supremely elegant and reminiscent of the highly desirable, and very valuable, Cabriolet A, with long bonnet, close-coupled cabin and twin spares mounted at the rear. It is finished in black with Burgundy coachline and Burgundy-piped black hood/hood bag. The beautifully appointed interior features tan trim and upholstery; a matching two-case luggage set positioned behind the front seats; an elegant instrument display with crushed mother-of-pearl panel set into the burr walnut dashboard; and matching walnut panels on the doors.

There are twin spot lamps to the windscreen pillars with inset rear-view mirrors; Bosch headlamps; a louvred bonnet; centre spot light; twin trumpet horns; removable rear spats (not shown in the photographs); and twin rear-mounted spares.



Zwei Scheinwerfer mit eingebautem Rückspiegel sind am Windschutzscheibenrahmen angebracht, Bosch Hauptscheinwerfer, zentrales Scheinwerferlicht, eine mit Luftschlitz versehen Motorhaube, Zwillingshupen, abnehmbare hintere Radhausabdeckungen (auf den Fotos nicht gezeigt) und zwei hinten angebrachte Ersatzräder.

In den frühen 1990er Jahren wurde der Wagen auf Concours Standard aufgewertet. Seit dieser Zeit im Besitz des bekannten Mercedes-Benz Sammlers Rolf Meyer, ist der Wagen etwas gealtert, aber dennoch in einem exzellenten Allgemeinzustand. Für den Fototermin konnte der Motor direkt gestartet werden. Wassertemperatur und Öldruck ließen keinerlei Beanstandung zu. Er war Teilnehmer an einer Mercedes-Benz Kompressor Rallye (Auto Nummer '38') und war Preisträger beim Monte-Carlo Concours d'Élegance 1996.

Der 500 K wurde vom Vater des derzeitigen Besitzers 2003 anlässlich der Auktion der Rolf Meyer Sammlung in Paris erworben und war seitdem Teil einer Sammlung anderer wichtiger Mercedes-Benz Automobile. Die Instandhaltung wurde von einem ortsansässigen Mechaniker durchgeführt. Die zugehörige Akte beinhaltet die Betriebsanleitung, einen alten „State of Oregon Certificate of Title“, Papiere zum Pebble Beach Concours, Fotos der Restaurierung, einen FIVA Pass und deutsche Zulassungspapiere. EU Steuern sind bezahlt.

Das hier angebotene Fahrzeug repräsentiert das Beste was man mit Geld in der Mitte der 1930er Jahre käuflich erwerben konnte. Angeboten wird hiermit ein exzellentes Beispiel des klassischen Deutschen Modells im Stil des Cabriolet A, zu einem attraktiven Preis.
€600,000 - 800,000

Restored to concours standard in the early 1990s while in the collection of the great Mercedes-Benz collector, Rolf Meyer, the car has aged a little since but is still in generally excellent condition. Driven for the photo shoot, the car started readily, with good water temperature and oil pressure readings. It has been an entrant in the Mercedes-Benz Kompressor Rally in Treffen (car number '38') and an award winner at the 1996 Monte-Carlo Concours d'Élegance.

The 500 K was acquired by the present owner's father in 2003 direct from the Rolf Meyer Collection auction in Paris, since when it has resided in a collection of other important Mercedes-Benz motor cars, being cared for by a resident engineer. The accompanying file contains the instruction book; old State of Oregon Certificate of Title; Pebble Beach concours paperwork; photographs of the restoration process; FIVA passport; and German registration papers. EU taxes have been paid.

Representative of the very best that money could buy in the mid-1930s, the car we offer is an excellent example of this classic German model offering Cabriolet A style at a fraction of the price.



022

1954 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 187.012-4500387

Motor-Nr. 180.920-4500403

Der Mercedes-Benz 220 wird anlässlich der Frankfurter Automobil-Ausstellung im April 1951 präsentiert. Er überrascht, trotz gleicher Grundstruktur des MB 170 S, Fahrwerk und Karosserie, mit einem völlig neuen kurzhubigen 6-Zylinder Motor. Äußerlich unterscheidet er sich vom 170 S durch in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer. Diese Änderung lässt ihn moderner erscheinen. Das Fahrwerk wurde überarbeitet. Es enthält nun Doppel-Querlenker, Schraubenfedern und einen Stabilisator an der Vorderachse. Die hintere Pendel-Schwingachse wird mit Doppel-Schraubenfedern gedämpft. Dank seines 2,2-Liter 6-Zylinder Motors mit obenliegender Nockenwelle und einer Leistung von 80 PS erreichte das 220 Cabriolet A eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 145km/h.

Wie bei Mercedes-Benz schon Tradition, ist das Cabriolet A sehr umfangreich und gut ausgestattet. Zusammen wurden von Cabriolet A und B nur 2,360 Exemplare in fünf Jahren produziert. Heute sind diese Modelle, besonders das sportlichere und elegantere Cabriolet A, sehr selten und begehrt.

Introduced in April 1951, the 220 was a six-cylinder cousin to the four-cylinder 170 S. Although closely based on the latter, the 220 featured more modern styling with headlamps integral with the wings. The suspension had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted. With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 Cabriolet A was good for around 145km/h (90mph).

In the best Mercedes-Benz tradition, the Cabriolet A was exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models, especially the sportier and prettier 'A' are both rare and highly sought after.



Das hier beschriebene Mercedes-Benz 220 Cabriolet A, Baujahr 1954, wurde wahrscheinlich von Max Hoffman importiert und war nachweislich in den 1960er Jahren in Colorado, USA zugelassen. In den 1990er Jahren bis 2001 wurde das Auto einer kompletten Restaurierung (frame off) unterzogen, wonach es einige Jahre Teil einer privaten Sammlung in den USA war. Der Kilometerzähler wurde wahrscheinlich in dieser Zeit zurückgesetzt und steht nun bei 2,941 Meilen. Der letzte Besitzer erwarb den Wagen in 2008 und importierte ihn in das Vereinigte Königreich. In dieser Zeit wurden der Tank erneuert, die Benzinpumpe und die Eindruck-Zentralschmierung revidiert, sowie das Thermostat und der Magnetschalter erneuert. Es wurde auch mit einem Becker Solitude Radio mit FM Empfang und MP3-Verbindung ausgestattet. Der derzeitige Besitzer erwarb den Mercedes in 2011.

In generell sehr gutem Zustand zeigt sich dieses hier gezeigte Mercedes-Benz Cabriolet A mit seiner dunkelroten Lackierung der Karosserie in Verbindung mit dem grauem Interieur und dem schwarzen Cabrioverdeck und der dazugehörigen Persenning. Über allem erstrahlt besonders das Chrom und im Innenraum dominiert das Holz. Nur geringfügige Gebrauchsspuren der Lederpolsterung beeinträchtigen nicht den Gesamteindruck dieses höchst begehrtesten Mercedes-Benz Cabriolets. Das Angebot beinhaltet bereits bezahlte EU-Steuern und UK Zulassungspapiere. Die umfangreiche Historie, Angaben zum Besitzer und der Restaurierung, betrifft hauptsächlich die Zeit in den USA.

€110,000 - 140,000

Ende der Sammlung

Boasting the elegant curved windscreen introduced for 1954, this Mercedes-Benz 220 Cabriolet A is known to have been in Colorado, USA in the early 1960s and most likely was imported new by Max Hoffman. In the 1990s the car underwent a full 'frame off' restoration, completed in 2001, after which it formed part of a private collection in the USA for several years. Presumed zeroed at time of restoration, the odometer currently reads 2,941 miles. The immediately preceding owner purchased the car in 2008 and imported it into the UK. Since then it has benefited from further refurbishment including rebuilding the fuel tank, overhauling the fuel pump and chassis lubrication pump, and replacing the thermostat and starter solenoid. It has also been fitted with a Becker Solitude radio with FM reception and MP3 connectivity. The current vendor acquired the Mercedes in 2011.

Finished in deep red with grey interior and black hood/hood bag, the car is presented in generally very good condition, boasting bright paintwork, chrome and wood, and with negligible wear to the leather upholstery. Offered with EU taxes paid, this highly desirable Mercedes-Benz soft-top comes with UK registration papers and a large and comprehensive history file, mostly relating to its USA ownership and restoration.

End of Collection



**Ex-Mika Häkkinen, Angeboten direkt von
der Mercedes-Benz Motorsport Abteilung
2005 AMG-MERCEDES- C-CLASS DTM
TOURING CAR RACING SALOON**

Fahrgestell-Nr. RS 05-012

Die Deutsche Tourenwagen Masters, DTM-Serie, auch als „Silhouette Formel“ bezeichnet, ist die spektakulärste und technisch anspruchsvollste Rennserie, die es bisher gab.

Bonhams ist auf dieses Fahrzeug besonders stolz, da es sich um einen außergewöhnlich historischen AMG-Mercedes C-Klasse DTM Renn-Tourenwagen handelt. In der 2005er Saison wurde dieses Fahrzeug von keinem geringeren als Mika Häkkinen gefahren, dem äußerst hoch talentierten, sehr bekannten und populären zweifachen Formel 1 Weltmeister. Direkt von der Mercedes-Benz Motorsport Abteilung wird dieser außergewöhnliche AMG-Mercedes-Benz angeboten. Dabei wurde er in den vergangenen acht Jahren direkt nach der Fahrsaison in „Pension“ geschickt und instandgehalten.

Mika Häkkinen, auch als der „Fliegende Finne“ bekannt – gewann die Formel 1 Fahrer Weltmeisterschaft, am Steuer seiner Werks McLaren Mercedes MP4-13 und MP4-14 Formelfahrzeuge, in den aufeinanderfolgenden Jahren 1998 und 1999. Seine direkten Gegner auf den Formel 1 Rennstrecken waren an erster Stelle die Ferrari Piloten Michael Schumacher und Eddie Irvine.

Im Jahr 2000 gewann Mika Häkkinen vier Formel 1 Grand Prix Rennen. Den Titel des Weltmeisters erfuhr sich jedoch Michael Schumacher. Der „Fliegende Finne“ konnte dann 2001 zwei weitere Rennen für sich entscheiden, doch seine Ankündigung einer Auszeit vom Rennengeschehen, noch im selben Jahr, änderte er am Ende der Saison in einen vollständigen Rückzug, was einer Pensionierung gleichkam. Im Oktober 2004 kündigte er sein Comeback ins Rennengeschehen der DTM an.

The German 'DTM' series of 'Silhouette Formula' touring car races is home to some of the most spectacular, and technically most sophisticated, circuit racing machines ever devised.

Here we are particularly proud to offer this fabulously specified and historic AMG-Mercedes C-class DTM touring car racing saloon since it is the actual car driven during the 2005 DTM series by no less than the immensely talented, universally popular and so well remembered double-Formula 1 World Champion, Mika Hakkinen. Furthermore, this extraordinary AMG-Mercedes rocket ship is offered here direct from the Mercedes-Benz Motorsport Department, in which it has been maintained and preserved for the past eight years since its retirement from frontline competition.

Mika Hakkinen - 'The Flying Finn' - won the Formula 1 Drivers' World Championship titles two years in succession, 1998-99, at the wheel of his works McLaren-Mercedes MP4-13 and MP4-14 cars – beating Ferrari drivers into second place each year, first Michael Schumacher, then Eddie Irvine.

In 2000, Mika Häkkinen won four more Formula 1 Grand Prix races but the title was won by Schumacher. The Flying Finn then added two more GP victories in 2001, but his announcement of a sabbatical that same year later turned into retirement from full-time race driving. In October 2004 he then decided to make his racing comeback in the DTM. For the 2005 DTM series, Mika drove for the combination AMG and HWA team – the most successful partnership in DTM history.



Während der 2005er DTM Saison fuhr Mika für das AMG und HWA-Team – das Team gilt als das Erfolgreichste in der DTM Geschichte. Für die 2005er Saison wurden vier C-Klasse Fahrzeuge, als reinrassige Rennstrecken-Fahrzeuge aufgebaut, darunter das hier angebotene Modell. Dies geschah unter der Direktive von Hans Werner Aufrecht, dessen Initialen den Team-Namen bilden.

Diese Fahrzeuge wurden in der 2005er Saison von nicht weniger als acht großartigen Rennfahrern aus sechs verschiedenen Nationen gefahren: Mika Häkkinen, Jean Alesi, Bernd Schneider, Gary Paffett, Stefan Mücke, Jamie Green, Bruno Spengler und Alexandros Margaritis. Sie fuhren für das HWA-, Mücke- und Persson-Team. Dabei bestritten sie 11 Meisterschaften in fünf europäischen Ländern. Aus der folgenden Liste sind die Ergebnisse für dieses Mika Häkkinen Fahrzeug der 2005er Saison ersichtlich:

- 17. April Hockenheim 8. Platz
- 01. Mai Lausitzring 3. Platz
- 15. Mai Spa-Francorchamps 1. Platz / Sieg
- 05. Juni Brno 13. Platz
- 07. August Nürburgring 4. Platz
- 28. August Zandvoort 12. Platz
- 18. September Lausitzring 12. Platz
- 02. Oktober Istanbul 2. Platz
- 23. Oktober Hockenheim 15. Platz

AMG-Mercedes hatte 2004 die Ankündigung, dass in der kommenden Saison 2005 der 36 Jahre alte Mika Hakkinen in diesem Fahrzeug seine erste DTM Saison fahren wird, lange hinausgezögert, um mehr Spannung zu erzeugen. Nach den glänzenden sieben Jahren mit dem McLaren Formel 1 Team und dem Rücktritt vom aktiven Rennsport, blickt Mika zurück und spricht wie folgt über die Vergangenheit: „.... Ich hatte nun schließlich für mich persönlich festgestellt, dass ich noch nicht alt genug war, um in Rente zu gehen ... Da fragte mich Mercedes-Benz zum richtigen Zeitpunkt, ob ich einen DTM Wagen testen möchte. Während der Tests fiel mir auf, dass ich immer noch große Freude am Rennsport verspüre und meine Rundenzeiten die Gleichen waren, wie die der aktuellen DTM-Spitzen-Fahrer ... Ich erinnere mich auch noch sehr gut an meine Eingewöhnungszeit an die vorderen Spoiler und Flaps. Die AMG-Mercedes C-Klasse war ein großartiges Fahrzeug mit dem ich schon bald konkurrenzfähig war“.

Their 2005 programme featured four C-Class derivatives such as the sparkling example offered here, developed for purebred circuit racing under the direction of Hans Werner Aufrecht, whose initials comprise the team title.

These cars were driven that year by no fewer than eight great racing drivers of six nationalities – Mika Hakkinen, Jean Alesi, Bernd Schneider, Gary Paffett, Stefan Mücke, Jamie Green, Bruno Spengler and Alexandros Margaritis. They were run by the HWA, Mücke and Persson teams and contested 11 Championship rounds in five European nations.

AMG-Mercedes list Mika Hakkinen's 2005 season DTM in this car as follows:

- April 17 Hockenheim 8th
- May 1 Lausitzring 3rd
- May 15 Spa-Francorchamps 1st
- June 5 Brno 13th
- August 7 Nurburgring 4th
- August 28 Zandvoort 12th
- September 18 Lausitzring 12th
- October 2 Istanbul 2nd
- October 23 Hockenheim 15th

AMG-Mercedes had been thrilled to announce the return to racing of 36-year-old Mika Hakkinen in this car for the 2005 edition of the German Touring Car Championship. After his seven glittering years with McLaren's Formula 1 operation, and his 2001 retirement from the sport, Mika reflected: “ I soon realised that I'm not ready to retire for good ... It was just the right moment that Mercedes-Benz offered me to test a DTM car. I saw immediately that I still enjoy racing very much and during the test, my lap times were at the same level as those of the touring car specialists ... I know, of course, that I first have to get used to a DTM car to be able to fight with the front runners. The AMG-Mercedes C-Class, however, is a great car and with it I want to be consistently competitive soon.”



Mercedes-Benz Motorsport Direktor Norbert Haug sagte während dieser Zeit in einem Interview: „Wir waren sehr glücklich über die Entscheidung von Mika wieder Rennen fahren zu wollen. Und das mit uns in der DTM. Unser Engagement und die Meisterschaft profitierten von Mikas Verpflichtung. In der Zeit davor war er sehr an der DTM interessiert und wir unterhielten uns auch häufig darüber ... Mika verfolgte die DTM Rennen während der gesamten Saison 2004 an seinem Fernseher und wurde dabei ein immer größerer Fan dieser Rennserie. Das erzählte er uns auch. Während der Tests stellte sich heraus, dass er nichts von seiner Geschwindigkeit verloren hat. Wir schauten gemeinsam in die Zukunft und freuten uns auf die Positionskämpfe in den Rennen des nächsten Jahres“. Und so kam es dann auch...

Der Formel 1-Doppel-Weltmeister beendete seine Rennsport-Comeback- Saison auf dem fünften Platz in dieser für ihn allerersten DTM Saison mit insgesamt 30 Punkten. Dabei zählte insbesondere der Sieg in Spa Francorchamps (Belgien), einer der bedeutendsten Rennstrecken. Sein zweiter Platz in Istanbul bleibt genauso unvergesslich, wie der dritte Platz auf dem Lausitzring und der vierte auf dem Nürburgring.

Die Basis dieses Ex-Häkkinen HWA-Team AMG-Mercedes-Benz C-Klasse DTM Tourenwagens ist ein maßgefertigtes Rohrrahmen-Chassis, das mit Stahl-Dach und -Seitenbeplankungen verstärkt wurde. Türen, Motorhaube, Kofferraumdeckel, Kotflügel und einige andere Karosserie-Teile sind in der Ultra-Leichtbauweise aus druckgeformtem Kohlefaser. Ein weiteres besonderes Merkmal sind die integrierte Fahrer-Sicherheits-Zelle und die crashsichere Front-, Heck- und Seiten-Aufprallstruktur. Das gesamte DTM Silhouette-Formel Design hat derartige Fortschritte gemacht, dass es ohne aerodynamische Hilfsmittel nicht mehr funktioniert. Das hier beschriebene und angebotene Fahrzeug ist ohne Ausnahme mit maßgeschneiderten und im Windkanal getesteten Frontschürzen, Spoiler, seitlichen Karosseriebauteilen, Unterboden, Heckdiffusor und einem standardisierten Doppel-Profil des Heckspoilers versehen.

Mercedes-Benz Motorsport Director Norbert Haug said at the time “... We are very happy about Mika’s decision to race in the DTM. Our engagement and the Championship will gain a lot from his commitment. Since Mika was driving for us, he was always interested in DTM and we talked a lot about it Watching the 2004 season on TV Mika has become a real DTM fan, as he told us. During his test he proved that he didn’t lose his speed. We look forward to exciting battles next year.” And so they proved to be ...

The double-F1 World Champion ended that come-back season fifth in his maiden DTM Championship with a total of 30 points, his fine victory on the most classic circuit of them all – at Spa-Francorchamps in Belgium – second in Istanbul, third at the Lausitzring and fourth at the Nurburgring.

This ex-Hakkinen HWA team AMG-Mercedes C-Class DTM saloon is based upon a custom-made multi-tubular spaceframe chassis stiffened by steel roof and side panels. Doors, bonnet, wings (fenders) and tail panels are in ultra-lightweight moulded carbon-composite materials, and the design features an integrated driver safety cell and advanced crash-resistant front, rear and lateral structures. All the DTM silhouette Formula designs such as this made advanced use of sophisticated aerodynamic aids, and the example offered here is no exception with tailored and wind-tunnel proven front apron, side panels, underfloor, rear diffuser section and a standardized double-profile rear aerofoil wing.

The AMG-Mercedes DTM-regulation engine is a 4-litre 90-degree V8 with two air intake restrictors of 28mm diameter. The 4-valves-per-cylinder power unit developed some 475bhp at 7,500rpm. Transmission was via a carbon-fibre Cardan shaft, three-disc carbon clutch, standardized six-speed sequential-change gearbox, a mechanical limited-slip differential and rear-wheel drive without acceleration traction control.



Der AMG-Mercedes DTM Motor, der nach den DTM Regularien entwickelt und aufgebaut wurde, ist ein 4,0 Liter V8 (90°) mit einem 28mm Durchmesser Air-Restrictor und vier Ventilen pro Zylinder. Seine Leistung von 475 PS bei 7.500 U/min überträgt das standardisierte, sequenziell geschaltete 6-Gang Getriebe mit einer Kohlefaser-Verbundwerkstoff (Karbon)-Drei-Scheiben-Kupplung und -Kardanwelle über das Differential mit der mechanischen Anti-Schlupf-Regelung an die angetriebene Hinterachse.

Das Fahrwerk besteht aus Doppelquerlenkern mit einer Schraubenfeder-Dämpfer-Einheit sowie vorderen und hinteren Druckstreben. Die Karbon-Bremsscheiben müssen entsprechend dem Reglement ohne ABS verzögern, wo hingegen eine Servolenkung erlaubt ist. Die vorderen 18" Aluminium Räder sind mit 285er Reifen bzw. die hinteren mit 305er bestückt. Reglementiert ist alternativ der Außendurchmesser auf maximal 660 mm, vorne wie auch hinten.

Im Schwesterfahrzeug dieses 2005er DTM Tourenwagen fuhr der britische Werksfahrer Gary Paffett. Er gewann fünf von elf Rennen in der Saison 2005 und holte damit für das AMG-Mercedes Team den DTM-Meistertitel. Drei weitere Fahrer, Mika Häkkinen, Jean Alesi und Bernd Schneider ergänzten mit jeweils einem Sieg auf der DTM C-Klasse den Titel für AMG-Mercedes-Benz.

Da DTM-Tourenwagen nur sehr selten am Markt angeboten werden, ist dieses besondere, von Mercedes-Benz Motorsport direkt angebotene Exemplar umso interessanter, obwohl es nur den einen Sieg in Spa-Francorchamps einfahren konnte, aber eben auf dieser weltweit bekannten und sehr anspruchsvollen Rennstrecke und das von keinem Geringeren als dem sehr sympathischen Doppel-Weltmeisters in der Formel 1, Mika Häkkinen.

Es ist daher eine außergewöhnlich seltene Gelegenheit ein solches Fahrzeug, von einer solchen Herkunft mit dem berühmten Mercedes-Stern angeboten zu bekommen. Daher gilt für alle Enthusiasten und Sammler von Fahrzeugen der Marke Mercedes-Benz, all diese Punkte in ihre Überlegungen mit einzubeziehen.

€400,000 - 600,000

The suspension is by double wishbones with coilspring/damper units actuated via pushrods front and rear. The carbon brake system matches the regulations in not featuring ABS, while power steering was permitted. The aluminium wheels are 18-inch diameter and 11-inches wide at the front, 12-inches wide at the rear, wearing standardized 660mm diameter tyres both front and rear.

In a sister car during the 2005 DTM Championship season, British works driver Gary Paffett won five of the 11 qualifying races and the DTM Championship title for AMG-Mercedes. Between them, Mika Hakkinen, Jean Alesi and Bernd Schneider scored three further wins in these C-Class DTM cars.

Frontline DTM cars such as this very rarely come to the market. This fine example is not only a race-winning car but the car driven to victory at one of the International motor racing scene's most iconic circuits, by no less than a great and charismatic double-F1 World Champion Driver. It is offered, furthermore, direct from Mercedes-Benz Motorsport.

This is therefore an exceptionally rare opportunity to acquire such a car, with such perfect provenance, and bearing that iconic three-pointed star emblem. For all enthusiasts and collectors of the Mercedes-Benz marque we recommend the closest consideration.

The car will be sold at the Mercedes-Benz auction in the Mercedes-Benz Museum. The museum maps the entire history of the world's oldest motor car manufacturer with a unique variety of exhibits. A total of 1,500 exhibits, including 160 vehicles, are exquisitely displayed in an area covering some 16,500 square metres.

¹
Mika Hakkinen winning the DTM Championship, Spa-Francorchamps, 2005



024

Aus dem Vorbesitz von Rudolf Lilljeqvist 1915/1919 MERCEDES 22/50HP OFFENER TOURENWAGEN

Fahrgestell-Nr. 17-759

Motor-Nr. 25-546

Als Neufahrzeug wurde dieser historisch bedeutende und durchgehend dokumentierte Mercedes, vom schwedischen Industriellen und Ingenieur, Rudolf Lilljeqvist bestellt.

Dieser war der Konstrukteur des ersten Wasserkraftwerks in Schweden und ein Geschäftspartner von Alfred Nobel. Als einer von zwei Testamentsvollstreckern des Letzterwähnten, war er maßgeblich an der Schaffung des Nobelpreises, gemäss dem Testament des Verstorbenen beteiligt und setzte den Preis gegen starke Opposition aus den Reihen der Erben durch. Rudolf Lilljeqvist war äusserst erfolgreich und einer der wohlhabendsten Männer Schwedens. 1908 erwarb er die Baldersnäs-Ländereien, über die der schwedische König sagte: "Wäre ich nicht König von Schweden, wäre ich gern der Eigentümer von Baldersnäs".



This historically important and fully documented Mercedes was ordered new by Swedish civil engineer and industrialist Rudolf Lilljeqvist, builder of Sweden's first hydroelectric power station and business partner of Alfred Nobel. One of the latter's two executors, Lilljeqvist was instrumental in setting up the Nobel Prize in accordance with Nobel's will, in the face of stern opposition from his heirs. Rudolf Lilljeqvist was immensely successful and one of the richest men in Sweden. In 1908 he purchased the huge Baldersnäs estate in Laxsjön, erecting new buildings and amassing an enviable art collection. The Swedish monarch once remarked: 'If I were not King of Sweden, I would like to be the owner of Baldersnäs.'

Commissioned from Daimler by wealthy Leipzig-born merchant, Emil Jellinek, the Mercedes took its name from Jellinek's eldest daughter. An advanced design by Wilhelm Maybach, that first Mercedes of 1901 marked the watershed between the era of the 'horseless carriage' and that of the modern motor car. Indeed, so successful was it that Daimler adopted the Mercedes name for its passenger cars in 1902. An entire range of cars of varying capacities and power outputs followed, all based on that revolutionary original. Shaft drive had been introduced on the 2.6-litre 15/20hp model of 1905 and this advanced feature would soon be adopted across the Mercedes range.



Chassisnummer 17 759 hat seine originalen Spezifikationen behalten, verfügt jedoch bereits über einen Kardanwellen-Antrieb. (Die ersten Modelle waren noch mit Kettenantrieb ausgerüstet). 1905, beim 2,6 Liter 15/20HP erstmalig verbaut, wurde die Kardanwelle bald von nahezu allen Mercedes-Fahrzeugen übernommen. Lediglich die grösseren Modelle behielten noch für eine gewisse Zeit den Kettenantrieb.

Als eine der letzten Neuerungen vor dem 1. Weltkrieg, erhielt der 22/50HP die 5.7 Liter Vierzylinder-Maschine mit Viergang-Getriebe. Er hatte bereits den V-förmigen Kühler, welcher die in Stuttgart gebauten Automobile für viele Jahre charakterisierte.

Der Typ Mercedes 22/50 wurde nur während eines relativ kurzen Zeitraum produziert; der bekannteste Wagen ist wahrscheinlich die von Kaiser Wilhelm II genutzte Limousine.

Der von Lilljeqvist 1914, über den Stockholmer Mercedes-Agenten bestellte Wagen, wurde mit 10cm mehr Bodenfreiheit und einer erhöht montierten Auspuffanlage geordert. Er wollte den Wagen u.a. in seinem belgischen Jagdrevier benutzen. Ausserdem sollte die Spur von 142cm auf 154cm verbreitert werden, um die von den Pferdefuhrwerken verursachten, tiefen Furchen vermeiden zu können. Weitere Sonderwünsche waren elektrische Beleuchtung, sowie abschliessbare Auspuffklappen. Der Mercedes wurde allerdings nicht ausgeliefert, sondern im 1. Weltkrieg dem General und späteren Feldmarschall August von Mackensen zugeordnet, der später zum Gouverneur von Rumänien ernannt wurde.

The car offered here retains the original's defining features but has shaft final drive (the first Mercedes was chain driven). Shaft drive had been introduced on the 2.6-litre 15/20hp model of 1905 and this advanced feature would soon be adopted across the Mercedes range, though the larger models continued with chain drive for a few more years. One of the last new models introduced before WWI, the 22/50hp was powered by a 5.7-litre four-cylinder sidevalve engine, which drove via a four-speed gearbox. It was one of the first Mercedes models to have a V-shaped radiator, a feature that would typify the Stuttgart-built cars for many years. The 22/50hp Mercedes was in production for a relatively short time and only four are known to exist, probably the best known being the limousine used by Kaiser Wilhelm II.

Placed in 1914 via the Stockholm Mercedes agent, Lilljeqvist's original order stipulated that the car should have an extra 10cm of ground clearance and a raised exhaust to enable it to negotiate the rough terrain of his hunting estate in Belgium. He also specified that the track should be widened from 142cm to 154cm so that he could avoid running in the deep ruts left by horse-drawn vehicles. Other specially requested features included electric lighting and an exhaust flap with locking device. However the Mercedes was not delivered to Lilljeqvist after completion, having been commandeered by the German Army for service in WWI as the staff car of General August von Mackensen. Mackenson was later promoted to Field Marshal and ended the war as Lieutenant Governor of Romania.

1, 2 and 3

General August von Mackensen with the 22/50 as his service vehicle during World War I



Am 29. Mai 1918 kam ein erneuter Auftrag aus Schweden, mit der Bitte um Auslieferung "unmittelbar nach Kriegsende". Vor dem Export wurde der Mercedes in 'Neuzustand' versetzt und am 8. April 1919, an den Stockholmer Mercedes-Händler geliefert. Die originalen schwedischen Zulassungspapiere, vom 14. Juni 1919, liegen vor. Rudolf Lilljeqvist muss von seinem Mercedes sehr angetan gewesen sein. Dieser wurde ausschliesslich von seinem Chauffeur gefahren, niemals 'modernisiert' oder an seine Kinder weitergereicht.

Als es unpraktischer wurde mit dem Wagen zu fahren, wurde dieser in einer Scheune sicher eingelagert. Erst 1969 wurde der gegenwärtige Besitzer, ein Ingenieur mit einer Passion für frühe, historische Fahrzeuge, auf den Wagen aufmerksam, und es gelang ihm, den 22/50 von Lilljeqvists Enkel zu erwerben. Über viele Jahre fuhr der jetzige Besitzer den Mercedes so unrestauriert, wie er ihn 'gefunden' hatte. Als jedoch insbesondere Leder, Holz und Gewebe sich schliesslich in einem Zustand befanden, der eine Restauration des ansonsten kompletten Fahrzeugs erforderlich machten, war diese relativ leicht durchzuführen aber erwartungsgemäss kostspielig.

On 29th May 1918 a second order was despatched from Sweden with the note that delivery should be 'immediately after the war'. Prior to despatch the car was returned to 'as new' condition by Mercedes. Documentation on file shows that two payments were made in January/February 1919 with a final payment on 27th March. On 8th April 1919 the completely refurbished car was shipped to Stockholm for final assembly by the local Mercedes agent.

Lilljeqvist had ordered Continental tyres (then spelled with a 'K') but as Mercedes was unable to supply them it was agreed that alternatives would be sourced locally ('regional procurement'). The car was registered in Sweden on 14th June 1919. The original registration document (Besiktningsinstrument) is on file.

Lilljeqvist must have been especially fond of his Mercedes, which was driven only by his chauffeur, never modernised or given to his children and when its use became less practical, was safely stored in a barn. In 1969 the current owner, a successful engineer with a passion for early historic vehicles, came across the Mercedes while visiting Baldersnäs and was able to negotiate its purchase from Rudolf Lilljeqvist's grandson. The convertible top had been erected after the car was parked and, having seized in position, had to be unbolted before the car could be removed from the barn.



Unter der roten Lackschicht kam das Militär-Grau zum Vorschein. Das speziell strukturierte Leder war nicht einfach zu finden, jedoch schliesslich erhielt man passenden Ersatz. Der originale Aufbau des sieben-sitzigen, offenen Tourenwagens, sowie alle mechanischen Komponenten blieben erhalten. Bonhams wurde informiert, dass keinerlei Modifikationen vorgenommen wurden und dass der Mercedes dem Original-Auslieferungs-Zustand entspricht. Alle ersetzten Materialien, wie Lederausstattung, Stoffverdeck, etc., werden zusammen mit dem Automobil versteigert. Sogar die damalige Chauffeursmütze existiert noch. Vollrestauriert, wird der Mercedes von seinem Besitzer, als 'in perfektem Zustand' beschrieben und hat trotz seiner nahezu 100 Jahre, erst etwa 50.000km zurückgelegt. Dieser äusserst seltene, historische 22/50HP, verfügt über eine belegte, faszinierende Geschichte.

Offeriert wird er mit vielen Restaurationsrechnungen, zeitgeschichtlichen Fotos, sowie Kopien der Original-Dokumente, einschliesslich der Werksunterlagen sowie der schwedischen Zulassungspapiere, (Besiktningnsinstrument).
€625,000 - 725,000

For many years the vendor ran the Mercedes just as he had found it, in original and un-restored condition, before the deterioration of perishable components – leather, wood and fabrics – made restoration a necessity. The fact that the car was complete, with nothing missing or broken, made the task relatively easy though necessarily very expensive. In the course of the rebuild the red topcoat was removed, revealing the wartime military grey paintwork beneath and a pale base coat beneath that. Duplicating the special textured leather upholstery proved difficult but eventually a suitable material was sourced. The original seven-seater open tourer coachwork and all the mechanical components were retained, and we are advised that no modifications have been made and the car corresponds exactly to factory specification. All removed parts that were renewed – leather trim, fabric soft-top, etc – have been retained and are included in the sale. Even the original chauffeur's cap is present.

Fully restored, the car is described by the vendor as in 'perfect' condition, and despite its great age (100 years old next year) has covered only some 50,000 kilometres from new. An historic Mercedes with a fascinating history and supporting files, this ultra-rare 22/50hp tourer is offered with sundry restoration invoices, a quantity of period photographs, and copies of its original documents including factory build sheets and Besiktningnsinstrument.





025

1951 MERCEDES-BENZ 170 S CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 136.042-05440/51

Motor-Nr. 136.922-07357

Das angebotene 170 S Cabriolet wurde neu im Juni 1951 an einen Herrn Bachhuber, einen Apotheker im bayrischen Schrobenhausen, ausgeliefert (Auslieferungsdokument liegt bei). Ein Herr Bögerl aus München besaß den Wagen anschließend für ca. 30 Jahre bis zum Jahr 2010. Herr Bögerl war ein selbständiger Immobilien-Projektentwickler und fuhr den Wagen nur bei ausgezeichnetem Wetter mit geöffnetem Verdeck. Er verstarb kurz nachdem der jetzige Besitzer den Wagen von dessen Kindern erwarb.

Eine ungewöhnliche Sonderausstattung ist der funktionierende Suchscheinwerfer, den einer der vorherigen Eigentümer, ein Hausarzt, installieren ließ, damit er bei nächtlichen Hausbesuchen die Hausnummern seiner Patienten erkennen konnte. Das Reserverad ist außen an der Karosserie angebracht und eine Antriebskurbel liegt bei.

The 170 S Cabriolet we offer was delivered new in June 1951 to Mr Bachhuber, a pharmacist in the Bavarian town of Schrobenhausen (delivery document on file). Another Bavarian gentleman, Mr Bögerl from Munich, owned the car for the majority of its life, around 30 years until 2010. He was a self-employed property developer who only drove it in perfect weather conditions with the hood down. Mr Bögerl passed away soon after the current owner purchased the car from his children.

An unusual feature is the working searchlight, fitted by one of the previous owners, a medical doctor, so he could read his patients' house numbers in darkness. The spare wheel is carried outside and an emergency starting handle is provided.



Dieser Mercedes verfügt außerdem über einen originalen Kofferset, bestehend aus drei Koffern der Karl Baisch Kofferherstellung, Stuttgart Bad-Canstatt, Mercedes-Straße 25. Diese charmanten Koffer sind mit Aufklebern des Hotel Regina in Venedig versehen – ein Beweis, dass der Wagen zumindest einmal die Alpen überquert haben muss. In jüngerer Zeit nahm der 170 S an verschiedenen historischen Automobiltreffen teil, unter anderem in Müllheim, Staufen und Ludwigshafen am Bodensee.

Zwischen den Jahren 2010 und 2013 wurde der Mercedes einer umfangreichen Restaurierung unterzogen, bei der die Karosserie vom Chassis getrennt wurde. Die Arbeiten umfassten unter anderem den Einbau eines neuen Kühlerblocks, das Überarbeiten und den Neubezug der vorderen Sitze, ein neuer Teppichsatz, das Verchromen der hinteren Stoßstange, sowie das Aufziehen neuer Weißwandreifen. Der Bosch Service Lais & Steffi in Müllheim ersetzte auch die Schläuche der Heizung, überholte den Anlasser, installierte ein originales Telefunken Radio zum Preis von € 1,000 mit neuen Lautsprechern und neuer Antenne, und baute einen neuen 6-Volt-Kabelbaum ein. Die Winker funktionieren nun abwechselnd und sind mit den Blinkern synchronisiert. Der Wagen ist zwar kosmetisch nicht perfekt, benötigt aber einen relativ geringen Aufwand, um ihn auf ein sehr hohes Niveau zu bringen.

Er wird nur deshalb verkauft, weil der Besitzer umgezogen ist und weniger Platz als vorher hat. Dieser attraktive offene Mercedes wird mit einigen Rechnungen der Restaurierung, gültigem TÜV und Deutschen Fahrzeugpapieren angeboten.

€85,000 - 115,000

The Mercedes also comes with an original set of three suitcases in the luggage compartment, manufactured by Karl Baisch Kofferherstellung, Stuttgart Bad-Canstatt, Mercedes-Straße 25. These lovely suitcases carry labels from the Hotel Regina, Venezia, proving that the car was driven across the Alps at least once. In more recent time the Mercedes has participated successfully in various historic meetings in Southern Germany such as Müllheim, Staufen and Ludwigshafen (Lake Constance).

Between 2010 and 2013, the 170 S was treated to a bare-chassis restoration by the Mercedes-Benz concessionaire in Freiburg. Works carried out include re-coring the radiator; refurbishing and re-trimming the front seats; re-carpeting the interior; re-chroming the rear bumper; and fitting new whitewall tyres (1,500 kilometres ago). Bosch Service Lais & Steffi of Müllheim, Germany fitted new heater hoses; overhauled the starter motor; fitted an original Telefunken radio (€1,000), new speakers and a new aerial; and installed a complete new 6-volt wire loom. The indicators are now working in an alternating mode, synchronised with the flashers. Although not cosmetically perfect, the car should require relatively little effort to bring it to a high standard.

Sold only because the owner has moved to less spacious accommodation and no longer has room for it, this handsome Mercedes-Benz soft-top is offered with sundry restoration invoices, valid technical control and current German registration papers.



026

***Vorge stellt auf dem Pariser Salon und der London Motor Show,
Testwagen der Zeitschrift, The Autocar'***

***Gefahren von Stirling Moss und Denis Jenkinson zur Vorbereitung auf die Mille Miglia
1954 MERCEDES-BENZ 300 SL Flügeltürer***

Englische Zulassung: PLB 23

Fahrgestell-Nr. 198.040-4500019

Motor Nr. 198.980-4500003



Wir bieten hier den einfach herausragenden Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer an, einer der frühesten noch existierenden und wohl wichtigsten Straßensportwagen des Stuttgarter Herstellers.

In den fünfziger Jahren gehörten diese hochentwickelten 3 Liter-Raketen zu den schnellsten Sportwagen, die man kaufen konnte. Unter diesen ragt Chassis-Nr. 0019 als der Wagen heraus, der von Daimler-Benz im Jahre 1954 auf dem Pariser Salon de l'Automobile als französische und internationale Premiere gezeigt wurde. Er wurde verspätet angeliefert und nahm den Platz ein, den vorher ein W196 Formel 1 Rennwagen inne hatte - ein Schwesterauto des von uns im letzten Jahr auf der Versteigerung beim Goodwood Festival of Speed verkauften ex-Fangio Wagens, der zwei Grand-Prix-Rennen für sich entscheiden konnte.

Denis Jenkinson, der berühmte Auslandsreporter der englischen Zeitschrift 'Motor Sport' (allgemein als 'Jenks' bekannt und berüchtigt für seine meist bissigen Kommentare zu sehr teuren Fahrzeugen) - berichtete in der Ausgabe vom November 1954: „Neben dem Jaguar-Stand, und sehr extravagant präsentiert, war ein Mercedes-Benz 300 SL Coupé mit Benzineinspritzung als Serienausstattung zu sehen, der in Frankreich £ 5,000 kostete. Weitestgehend mit den Mercedes-Benz Rennwagen identisch, war doch die Karosserie sorgfältiger verarbeitet, was sicherlich den Verkauf fördern sollte. Er war auf einem Ehrenplatz auf dem Mercedes-Benz Stand ausgestellt, ausgezeichnet beleuchtet und mit Chromabsperrungen geschützt. Dies war am Montag nach der Eröffnung der Ausstellung zu sehen, allerdings hatte in den vorangegangenen Tagen ein Grand-Prix Wagen des Types W196 den Ehrenplatz inne.“

Here we offer this simply outstanding Mercedes-Benz 300SL 'Gullwing' Coupe, which is one of the earliest surviving, and most significant, of all the renowned Stuttgart marque's purebred production-series.

During the mid-1950s these super-sophisticated, 3-litre-engined rocket ships were the fastest road cars that money could buy. Amongst them all the individual 'Gullwing' presented here is chassis serial '4500019' which was the French and international model-launch vehicle displayed by Daimler-Benz at the 1954 Paris Salon de l'Automobile exhibition. It was a late arrival there, its place on the Mercedes-Benz stand having been occupied previously by a Formula 1 W 196 model, similar to the ex-Fangio double-Grand Prix-winning example famously sold in our Festival of Speed auction last year.

Denis Jenkinson - 'Motor Sport' magazine's illustrious Continental Correspondent (known universally as 'Jenks' and renowned for his rather acerbic take on high-priced cars) - reported in their November, 1954, issue: "Next door to Jaguar, and displayed in a rather exaggerated manner, was a 300SL Mercedes-Benz coupe fitted with fuel injection as standard and available in France for £5,000. In all major respects identical with the cars raced by Mercedes-Benz, the 300SL was given a slightly more saleable look by having more detail finish to the bodywork. It was displayed in a place of honour on the Mercedes-Benz stand, brilliantly illuminated and surrounded by chromium railings. This was seen on the Monday after the Show opened although the previous few days had seen a Grand Prix Type W196 racing car in the place of honour..."



Derselbe Wagen wurde dann zu Mercedes-Benz (GB) Ltd. in England gebracht, in Vorbereitung auf einen erneuten Ehrenplatz auf dem Stand auf der London Motor Show in Earls Court. John Bolster schrieb in der englischen Fachzeitschrift ‚Autosport‘: ‚Mercedes-Benz zeigt zusätzlich zu all seinen normalen Modellen den heiß ersehnten 300 SL. Es ist ein wunderschöner Hochgeschwindigkeitswagen, der, von seinem 3-Liter Motor mit Benzineinspritzung angetrieben, auf eine Höchstgeschwindigkeit von über 150 mph (ca. 240 km/h) kommt. Er ist dazu ein relativ praktisches Automobil, das hinter den zwei Vordersitzen noch etwas Gepäckraum bietet. Obwohl der Rohrrahmen den Einstieg etwas erschwert (wegen der hohen, verkleideten Seitenschweller) machen die Flügeltüren und das klappbare Lenkrad dies doch so leicht wie möglich... dies ist sicherlich ein sehr aufregendes Automobil.‘

Nach seinen Repräsentationspflichten in Paris und London wurde der hier angebotene ‚0019‘ in England mit dem Kennzeichen ‚PLB 23‘, welches er noch heute trägt, zugelassen und diente der Mercedes-Benz GB mit Sitz in Mercedes House, 58 Camberwell New Road, London SE5 als Presse- und Vorführwagen. Mercedes überließ den Wagen den erfahrenen Autotestern der Zeitschrift ‚Autocar‘ für einen ausführlichen Test, der in der Ausgabe vom 25. März 1955 erschien.

Hier ein Teil des Artikels: ‚Der 300 SL ist nicht nur sehr schnell, sondern auch sehr sicher. Eine kurze Beschreibung der Technik erklärt, warum. Der Rahmen des Fahrgestells besteht aus einer Anzahl von Stahlrohren mit kleinem Durchmesser und aus zwei stärkeren Motorquerträgern. Das vordere Fahrwerk besteht aus Spiralfedern und doppelten Querlenkern, die Hinterradaufhängung aus Spiralfedern und schwingend gelagerten Halbachsen. Der 3-Liter Sechszylinder mit oberliegender Nockenwelle wurde geneigt eingebaut, um die Bauhöhe niedrig zu halten, und eine der interessantesten Neuerungen ist die Benzineinspritzung. Die leichte Aluminiumkarosserie wird separat vom Chassis hergestellt und beides zusammen verbindet sich zu einem erstaunlichen Automobil.‘

This same car was then transferred to Mercedes-Benz (GB) Ltd in preparation for taking pride of place upon the marque’s display stand at the following London Motor Show, staged in the British capital’s vast Earl’s Court exhibition centre. John Bolster in ‘Autosport’ magazine reported: Mercedes-Benz show all their normal models, and in addition they exhibit the much-desired 300 SL. This is a very beautiful high-speed coupe, and with its fuel-injection 3-litre engine it is capable of exceeding 150mph. It is quite a practical car, having some luggage space in addition to the two seats. Although the spaceframe (chassis) naturally impedes entry (due to its high paneled and trimmed sills on each side) the gull-wing doors and the folding wheel make this as easy as possible...this is certainly a most exciting car...”

After its two starring appearances in Paris and London, ‘4500019’ now offered here was UK road-registered under the serial ‘PLB 23’- which it retains today –and served as the press road test and demonstration vehicle maintained by Mercedes-Benz GB, of Mercedes-Benz House, 58 Camberwell New Road, London SE5. They loaned it to ‘The Autocar’ magazine’s highly-experienced road testing staff for full evaluation, the resultant report being published in the magazine’s March 25, 1955, edition.

In part the report reads: “The 300 SL, in addition to being very fast, is also very safe, and a brief description of the mechanical layout will point out some of the reasons why. The chassis frame is built up of a number of steel tubes of small diameter with two main engine cross-members. Suspension at the front is by coil springs and double wishbones, and the usual Mercedes independent rear suspension of coil springs and swinging half-axes is employed. The 3-litre six-cylinder overhead camshaft engine lies at an angle in the frame to assist in keeping the overall height down, and one of its most interesting features is the use of fuel injection. The light-alloy body structure is fabricated separately from the chassis, and the two combine to make what is without doubt a most astonishing car.”



1
Beneath the banner something stirred - the Mercedes-Benz 300SL Coupe now offered here starred at both the 1954 Paris Salon and Earl's Court Motor Shows.

2
UK road-registered 'PLB 23', this is the 'Gullwing' road tested by 'The Autocar', as seen here.

3 (opposite)
The 'Gullwing' Coupe's vital statistics all presented in the exhaustive and painstaking detail typical of the 1950s motoring press.

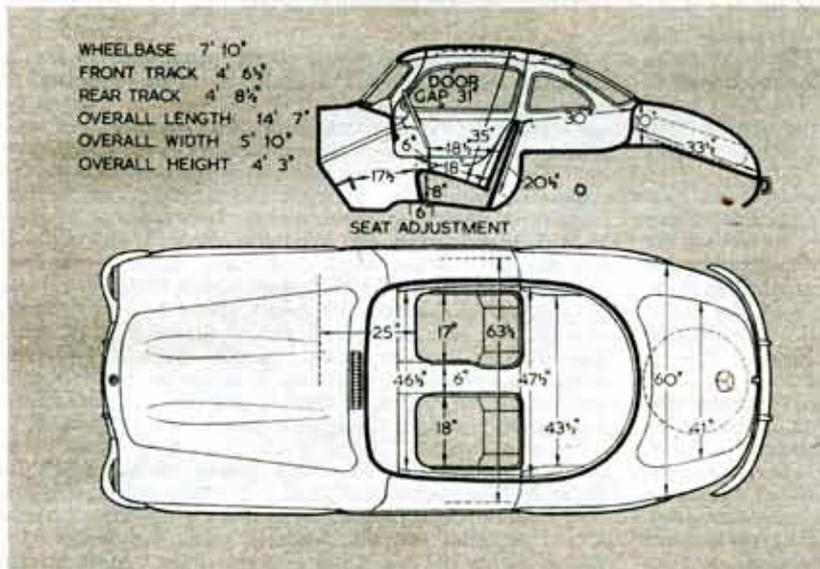
Sie beschreiben den hier angebotenen 'PLB 23' als „...gutmütig und geschmeidig in dichtem Innenstadtverkehr... seine wahre Bestimmung ist allerdings fernab von Wohngebieten, wo er seinen wahren Charakter entfesseln kann. Nachdem man im dritten und vierten Gang vor sich hintuckert, kommt irgendwann der Zeitpunkt, wenn der Fahrer die Gelegenheit wahrnehmen kann, in den zweiten Gang zurückzuschalten, so dass der Wagen zum wahren Leben erweckt wird.

„Für den Beifahrer, der vorher noch nicht in einem 300 SL mitgereist ist, ist es ein mitreißendes Moment... (der Beifahrer) wird zunächst leicht in den Sitz gedrückt, um sich dann, wenn die Leistung zwischen 3,500 und 4,000 U/min abgerufen wird, wie in einer Rakete zu fühlen, die durchs All katapultiert wird. Bis zu 70mph (ca. 115 km/h) kann der zweite Gang benutzt werden... in den höheren und im höchsten Gang beschleunigt dieser ungewöhnliche Wagen auf bemerkenswerte Weise. Natürlich haben Steigungen keine andere Bedeutung, als den Rausch des Fahrens noch zu verstärken... Buckelbrücken muss man sich vorsichtig nähern, da nur ein wiederholtes Schauen auf die Armaturen dem Fahrer deutlich macht, wie schnell er eigentlich unterwegs ist...“

They described 'PLB 23' offered here as "...docile and tractable in dense city traffic...its true place is outside built-up areas, where it can be allowed to come into its own. After it has trickled along in third and top gears, the time eventually arrives when the driver is able to see the opportunity in front of him, and second gear can be selected, so that the car really comes alive.

"For a passenger who has not travelled in the 300 SL before the effect is electrifying... (the passenger) receives at first a mild pressing back into the seat, and then, as the power comes in between 3,500 and 4,000rpm, he feels as though he is being rocketed through space. Up to 70mph is available in second gear... in the indirect gears, and indeed in top, the acceleration of this unusual car is indeed remarkable. Gradients, of course, have no meaning except to add to the exhilaration of driving the car...hump-back bridges have to be treated with real respect, as it is only by keeping a wary eye on the instruments that the driver is really sure at what speed he is travelling..."

MERCEDES-BENZ 300SL



Measurements in these 1/2 in to 1 ft scale body diagrams are taken with the driving seat in the central position of fore and aft adjustment and with the seat cushions uncompressed

PERFORMANCE

ACCELERATION: from constant speeds.

Speed Range, Gear Ratios and Time in sec.	3.64	5.04	7.17	12.3
M.P.H.	to 1	to 1	to 1	to 1
10-30	—	—	4.1	2.6
20-40	7.8	5.5	3.7	—
30-50	7.9	5.4	3.4	—
40-60	7.8	5.0	4.1	—
50-70	7.5	5.0	4.0	—
60-80	8.0	5.1	—	—
80-100	8.2	—	—	—
100-120	9.0	—	—	—

From rest through gears to:

M.P.H.	sec	M.P.H.	sec.
30	3.5	90	16.1
50	7.0	100	21.0
60	8.8	110	30.9
70	11.0	120	56.4
80	13.8		

Standing quarter mile, 16.1 sec.

SPEEDS ON GEARS:

Gear	M.P.H. (normal and max.)	K.P.H. (normal and max.)
Top	(mean) 128.5 (best) 135.0	206.8 217.3
3rd	84-98	135-157
2nd	58-70	93-112
1st	30-44	48-71

SPEEDOMETER CORRECTION: M.P.H.

Car speedometer:	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
True speed:	11	20	29	37	45	54	62	71	80	88	100	110	120

TRACTIVE RESISTANCE: 6.7 lb per ton at 10 M.P.H.

TRACTIVE EFFORT:

	Pull (lb per ton)	Equivalent Gradient
Top	291	1 in 7.6
Third	440	1 in 5.0
Second	660	1 in 3.2

BRAKES:

Efficiency	Pedal Pressure (lb)
87 per cent	90
77 per cent	75
64 per cent	50

FUEL CONSUMPTION:

18.4 m.p.g. overall for 746 miles (15.32 litres per 100 km).
Approximate normal range 15-23 m.p.g. (19-12 litres per 100 km)
Fuel, First grade.

WEATHER: Dry surface, fresh breeze.
Air temperature 30 deg F.

Acceleration figures are the means of several runs in opposite directions.
Tractive effort and resistance obtained by Tapley meter.
Model described in *The Autocar* of 12 February 1954.

DATA

PRICE (basic), with sports coupé body, £3,100.

British purchase tax, £1,292 15s 10d.

Total (in Great Britain), £4,392 15s 10d.

ENGINE: Capacity: 2,996 c.c. (182.75 cu in).

Number of cylinders: 6.

Bore and stroke: 85 x 88 mm (3 1/4 x 3 1/2 in).

Valve gear: single overhead camshaft.

Compression ratio: 8.5 to 1.

B.H.P.: 240 at 6,100 r.p.m. (B.H.P. per ton laden 168).

Torque: 217 lb ft at 4,800 r.p.m.

M.P.H. per 1,000 r.p.m. on top gear, 22.2.

WEIGHT: (with 5 gals fuel), 24 1/2 cwt (2,758 lb).

Weight distribution (per cent): F, 52; R, 48.

Laden as tested: 28 1/2 cwt (3,200 lb).

Lb per c.c. (laden): 1.06.

BRAKES: Type: F, Two-leading shoe; R, leading and trailing.

Method of operation: F, Hydraulic; R, Hydraulic.

Drum dimensions: F, 10.23 in diameter; 3.54 in wide. R, 10.23 in diameter; 3.54 in wide.

Lining area: F, 129 sq in. R, 129 sq in. (180.6 sq in per ton laden).

TYRES: 6.50-15 in.

Pressures (lb per sq in): F, 31; R, 40 (normal).

F, 43; R, 50 (for fast driving).

TANK CAPACITY: 28 Imperial gallons.

Oil sump, 26.5 pints.

Cooling system, 27 pints.

TURNING CIRCLE: 38 ft (L and R).

Steering wheel turns (lock to lock): 2.

DIMENSIONS: Wheelbase: 7 ft 10 in.

Track: F, 4 ft 6 1/2 in; R, 4 ft 8 1/2 in.

Length (overall): 14 ft 7 in.

Height: 4 ft 3 in.

Width: 5 ft 10 in.

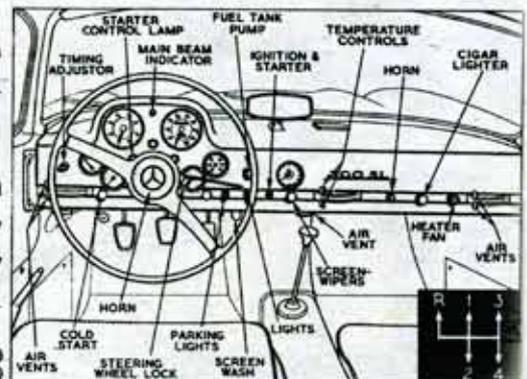
Ground clearance: 5 1/2 in.

Frontal area: 18 1/2 sq ft (approximately).

ELECTRICAL SYSTEM: 12-volt; 56 ampere-hour battery.

Head lights: Double dip; 35-35 watt bulbs.

SUSPENSION: Front, independent, coil springs and wishbones. Rear, independent, coil springs and swinging half axles. Anti-roll bar position front.



Die Tester fanden heraus, dass 'PLB 23' den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8.8 Sekunden absolvierte, 0 auf 160 km/h in 21 Sekunden und 0 auf 200 km/h in 56,4 Sekunden – gewaltige Zahlen gemessen am Standard von 1954, vor 60 langen Jahren. Sie notierten auch zusätzlich die jeweiligen Höchstgeschwindigkeiten in den einzelnen Gängen: 44 mph (70 km/h) im ersten, 70 mph (112 km/h) im zweiten, 98 mph (157 km/h) im dritten und 135 mph (217 km/h) im obersten Gang (die oft zitierten 150 mph (241 km/h) entsprangen zumeist der Marketing-Abteilung der Hersteller – jeder Jaguar-Besitzer wird dies bestätigen).

Das Testteam kommentierte weiterhin: 'Die Straßenlage ist auf keinen Fall zu harsch; so konnte auf einer 400 Meilen langen Reise ein Kleinkind auf der Gepäckablage hinter den vorderen Sitzen schlafen.'

'Bei normalen Kurvengeschwindigkeiten fährt der 300 SL wie auf den sprichwörtlichen Schienen. Es gibt nur zwei Lenkradumdrehungen und der Fahrer ist sich niemals des Lenkens bewußt. Der Wagen erinnert eher an ein schnelles Motorrad, das ja auch mehr durch die Körperneigung des Fahrers als das Herumreißen des Lenkers gelenkt wird. Beim Durchfahren von offenen, sehr schnellen Schlenkern kann der Fahrer beginnen, das Auto in die Kurve zu führen – dies ist das richtigere Wort als lenken – um dann, mit dem Gaspedal, den 300 SL in einer wunderbaren Bewegung in die Gerade kommen zu lassen.'

Der Testverbrauch über die von den Journalisten gefahrene Strecke von 746 Meilen (1,200 km) lag bei 18.4 Miles per Gallon (15.4 l/100 km/h). Der Listenpreis in England lag bei stolzen £ 4,392; 15 shilling und 10 pence inkl. Steuern.

They found that 'PLB 23' would accelerate from 0-60mph in 8.8secs, 0-100mph in 21secs and 0-120mph in 56.4secs – stupendous figures by the standards of 1954, sixty long years ago. They also recorded maxim speeds through the gears as 44mph in first, 70mph in second, 98mph in third and a best of 135mph in top (150mph-plainly being contemporary manufacturer's hype – ask any Jaguar owner...).

The test team further commented upon finding "The ride is by no means harsh; on one 400-mile journey a small child was able to sleep curled-up on what is essentially the luggage space behind the seats.

"When cornering at the speed of other traffic the 300 SL goes round firmly on the proverbial rails. There are but two turns lock-to-lock and the driver is never conscious of actually turning the wheel to direct the car. It is reminiscent of a fast motor-cycle, which is steered more by leaning the body than by actual movement of the handlebars. When taking open, very fast swerves the driver can start to guide – this is the operative word rather than steer – the car round just before he enters the corner and then, using the throttle, make the 300 SL come out on the straight in a beautiful movement. ..."

In parallel, 'PLB 23' returned fuel consumption figures of 18.4mpg for the 746 miles covered during 'The Autocar' team's test period. All this for the premium UK price in period of no less than £4,392 15s 10d (including taxes).







Im April 1955 war die Mercedes-Benz Rennabteilung voll mit der Erkundung und Vorbereitung der Teams, Mechaniker und Ingenieure auf den Einsatz der zwei 300 SLR Rennsportwagen im wohl weltweit wichtigsten Straßenrennen, der italienischen Mille Miglia, beschäftigt.

Der umfassenden Dokumentation zu 'PLB 23' liegt auch ein Brief von Sir Stirling Moss bei, der bestätigt, diesen Wagen während dieser Vorbereitungen genutzt zu haben. Er wurde von seinem Werksnavigator 'Jenks' – Denis Jenkinson von 'Motor Sport', begleitet. Jenkinson war bereits 1949 Beifahrer beim Weltmeister der Motorrad-Gespanne. Obwohl die Werksaufzeichnungen keine Auskunft über die Fahrgestellnummern der bei den Erkundungsfahrten benutzten 300 SL geben, so verbinden doch Sir Stirlings Erinnerungen an den Mercedes-Benz GB Vorführwagen '0019' mit seinem und Jenks' atemberaubenden Sieg, der folgen sollte. Der Sieg des 300 SLR in der 1955er Mille Miglia über 1,000 Meilen durch Italien sollte bis heute eine der legendärsten und spektakulärsten Fahrten in der Geschichte des Automobilsports bleiben.

Zu seiner Zeit schon in der ganzen Welt bewundert – und heute bei Sammlern heiß begehrt – war der von dem drei Liter großen Sechszylinder mit Benzineinspritzung angetriebene 300 SL Flügeltürer der schnellste Straßensportwagen in den Jahren 1955 bis 1957.

Als Mercedes-Benz sich daran machte, zusätzlich zum Gewinn der Formel 1 Weltmeisterschaft des Jahres 1955 auch noch nach dem Titel der Sportwagenweltmeisterschaft zu streben, war die bemerkenswerte Mille Miglia, die über 1,000 Meilen über öffentliche Straßen führte und sowohl ihren Start als auch das Ziel im norditalienischen Brescia hatte, das Eröffnungsrennen.

During the month of April, 1955, meanwhile, the Mercedes-Benz Rennabteilung and works team was fully engaged in reconnaissance to prepare its crews, mechanics and engineers for the debut of the parallel 300 SLR sports-racing cars in the world's most prestigious public road race, the Italian Mille Miglia.

Included in the extensive documentation file accompany 'PLB 23' is a letter from Sir Stirling Moss confirming his use of the car during that process. He was accompanied there by his factory team navigator – none other than 'Jenks' of 'Motor Sport' who was in fact 1949 World Champion Motorcycle Sidecar racing passenger, Denis Jenkinson. Although works team records concerning the 300SLs used during that reconnaissance period are non-specific about chassis identities, Sir Stirling's recollection that the Mercedes-Benz GB demonstrator was sent out in this manner connects '4500019' here with his and Jenks's stupendous subsequent victory. Indeed, that 300 SLR win in the 1955 1,000-mile Mille Miglia round-Italy road race involved one of the most illustrious and legendary drives in all motor sporting history...

World-renowned in period – and much coveted by collectors today – the 3-litre 6-cylinder fuel-injected Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' Coupe was, from 1955-57, the world's fastest production supercar.

When Mercedes-Benz set out to add the Sports Car World Championship to its Formula 1 World title successes in 1955, the opening race of the series was the astounding Mille Miglia – one lap of a thousand-mile public road course starting and finishing in the northern city of Brescia.

4
Mr Moss - 'Golden Boy' - Stirling himself - demonstrating his favoured straight-arm driving style in the 'Gullwing's comfortable cabin.

5
From Denis Jenkinson's own 1955 Mille Miglia album - 'Jenks' and Moss settling into one of the Mille Miglia reconnaissance 'Gullwing' Coupes.

6
Sir Stirling Moss puts PLB 23 through its paces during a Mercedes-Benz press event at Brands Hatch prior to the 1955 Mille Miglia.

7
Sir Stirling Moss's personal verification letter - provided unbidden - for the Gullwing Coupe offered here.

8
'PLB 23' offered here running a quick lap before ultimate Mercedes-Benz winning driver Stirling Moss's adoring home crowd...



7

8

Am 1. Mai 1955 vernichtete das neue Mercedes-Benz Team mit den offenen 300 SLR Rennsportwagen regelrecht seine Gegner von Maserati und Ferrari und erlangte einen historischen ersten und zweiten Platz, mit dem Team Stirling Moss und Denis Jenkinson vor dem amtierenden Formel 1 Weltmeister Juan Manuel Fangio. Moss erklärte, er habe einen großen Teil seines herausragenden Sieges seinem Navigator ‚Jenks‘ zu verdanken, der ihn auf den gesamten 1,000 Meilen ‚vor Kurven warnen konnte, die sie töten konnten und auf Gelegenheiten hinwies, Vollgas zu geben und damit Zeit zu gewinnen.‘ Dieses Wissen hatten sie zahlreichen Erkundungsfahrten auf der Strecke zu verdanken.

Am 1. April 1955 führen sie das erste 300 SL Erkundungsfahrzeug – nicht ‘0019’, den wir hier anbieten – aus Brescia, wo die Mille Miglia einen Monat später starten sollte. Begleitet wurden sie von ihrem jungen Teamkameraden Hans Herrmann, der den ersten offenen 300 SLR Rennwagen fuhr. ‚Jenks‘ Tagebucheintrag vermerkte folgendes: „Haben Brescia um 6.30 morgens im 300 SL verlassen – Herrmann im 300 SLR. Durchschnittsgeschwindigkeit 78 mph (125 km/h) – Unfall mit Armee-Lastwagen in Forli. Brauchten den ganzen Tag, um die Sache mit M-B Technikern zu klären. Zurück im 220 A um 1 Uhr morgens.“

Am Montag, dem 18. April verließen die beiden Brescia aufs Neue in einem Ersatz-Flügelträger, möglicherweise diesem Auto – ,7 Uhr morgens im SL nach Florenz gefahren, 1,500 km. Großer Spaß, in unübersichtlichen Kurven zu helfen... Fangio überholte in Verona – Herrmann später im SLR.‘ Nächster Tag: ... sind um 9 Uhr morgens losgefahren und eine weitere gute Fahrt zurück nach Brescia.“ Am 20. bekamen Moss/Jenkinson ihre Chance im offenen SLR, dessen Kurbelwelle allerdings bei Rimini brach, währenddessen „hatte Fangio den SL kaputt gemacht...“

Jenks' Tagebucheintrag für den 1. Mai 1955 ist erstaunlich knapp. Er enthält nur folgendes: „Um 6 Uhr morgens für das Rennen aufgestanden. WIR HABEN GEWONNEN. Party am Abend mit Mercedes-Benz. Um 1 Uhr morgens im Bett.“ Auftrag ausgeführt, für die gesamte Mannschaft und das englische Team.

On May 1, 1955, the new Mercedes-Benz team of open-cockpit 300 SLR sports-prototype cars simply destroyed their Ferrari and Maserati opposition to dominate the Mille Miglia, scoring an historic 1-2 triumph, with Stirling Moss/Denis Jenkinson winning from reigning Formula 1 World Champion Juan Manuel Fangio. Moss credited much of his extraordinary victory to navigator ‘Jenks’ who for the entire 1,000 miles had been able to warn Stirling “...of corners that could kill us, and of opportunities to stay flat-out and so save time”.

Their knowledge had been accumulated from painstaking reconnaissance runs around the 1,000-mile course.

On April 1, 1955, they had driven their first 300 SL ‘issue car’– not ‘4500019’ now offered here - out of Brescia – where the Mille Miglia would start a month later – in company with young German team-mate Hans Herrmann in the first of the full-race 300 SLR open-cockpit cars. ‘Jenks’s diary for the day records: “Left Brescia 6.30am in 300 SL – Herrmann in 300 SLR. Averaging 78mph – crash with Army lorry at Forli. All day sorting things out with M-B technicians. Home in 220 A” – Mercedes saloon car – “...by 1 am.”

On Monday April 18 the duo again left Brescia in a replacement Gullwing – possibly this car - “7am in SL and drove to Florence, 1500 kilometres. Terrific fun helping driving on blind corners...Fangio passed in Verona – Herrmann later in SLRs...”. Next day “...Left 9am and another good drive back to Brescia”. On the 20th Moss/Jenkinson got their chance in the open SLR only for its crankshaft to break at Rimini, while “Fangio had broken SL...”.

Jenks’s diary entry for May 1, 1955, is astonishingly succinct. It simply reads: “Up at 6am for race day. WE WON. Party in evening with Mercedes-Benz. Bed at 1am”. That was, for the team and for its all-British crew mission accomplished.



Der Mercedes-Benz Flügeltürer mit dem englischen Kennzeichen 'PLB23' wurde darauf folgend von Mercedes-Benz GB an HW Motors Ltd., ansässig in New Zealand Avenue, Walton-on-Thames (ihres Zeichens Konstrukteure der berühmten HWM Rennwagen) verkauft, danach ging der Wagen an den englischen Amateur-Rennfahrer Peter Woolley. Dieser setzte den 300 SL bei Clubrennen ein und fuhr 1959 die schnellste Rundenzeit in Snetterton im Stanley Sears Trophy-Rennen, welches er auf dem zweiten Platz beendete. Der Wagen wurde vom führenden britischen Experten JD Classics umfassend zur korrekten Spezifikation von 1954/1955 restauriert und ist im gleichen Zustand, wie er auf dem weltbekannten Pebble Beach Concours d'Elegance 2011 gezeigt wurde. Sir Stirling Moss signierte das Auto zu dieser Zeit. Die beiliegende Dokumentation umfasst das vom Autor signierte 'Stirling Moss Scrapbook, 1955', ein originales Verkaufsprospekt, das alte englische Zulassungsheft, ein originales Exemplar der Zeitschrift 'Autocar' mit dem Testbericht, eine CD mit allen Fotos der Restaurierung, einem FIVA-Pass, einer gültigen englischen 'MOT' sowie das aktuelle englische Zulassungspapier V5.

Dieser historische bedeutende Flügeltürer ist ein sehr besonderer Vertreter seiner Art und wird dem glücklichen neuen Besitzer als wetterfester, vielseitig einsetzbarer und klassischer Supersportwagen der 50er Jahre dienen. Mit nur vier Besitzern seit seiner Auslieferung, „Matching Numbers“ und korrekter Werksspezifikation lief '0019' sehr gut auf der historischen Mille Miglia im Jahre 2012, die weitestgehend der Strecke von 1955 folgte.

Müssen wir noch mehr erzählen?

Refer department

Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' Coupe 'PLB 23' was subsequently sold by Mercedes-Benz GB to HW Motors Ltd of New Zealand Avenue, Walton-on-Thames (themselves manufacturers of the famous HWM racing cars), then to enthusiast private owner Peter Woolley. He raced the car at club level and set fastest lap in finishing second in the Stanley Sears Trophy race at Snetterton in 1959. The car is offered today fully restored by leading British specialists JD Classics to original 1954-55 specification and is as exhibited in the world-renowned Pebble Beach concours, California, in 2011. Sir Stirling signed the car at that time. Accompanying documentation includes 'Stirling Moss Scrapbook, 1955', signed by Sir Stirling Moss, original 300 SL Sales brochure, old-style logbook, original copy of the 'Autocar' magazine featuring the road test, a disc of all the restoration images, FIVA passport, current MoT and V5 registration document.

This most important 'Gullwing' is plainly a very special example of the breed, and will obviously provide its new owner with a supremely useable, truly classic, all-weather, '50s-style supercar. It has had only four owners from new, it ran well in the 2012 Mille Miglia Storica using most of the old 1955 race route, and we understand it is to original factory specification throughout, with "full matching numbers".

Need we say more?



027

Eingesetzt im Ersten Weltkrieg **1912 MERCEDES 10/25 HP LASTWAGEN**

Fahrgestell-Nr. MVIND339874IND siehe Text

Motor-Nr. 14811

Der in Leipzig geborene Kaufmann Emil Jellinek gab bei Daimler den Auftrag, ein Automobil für ihn zu bauen, welches nach seiner ältesten Tochter Mercedes heißen sollte. Mit dem fortschrittlichen Design von Wilhelm Maybach, vollzog die Firma Daimler im Jahr 1901 einen Wendepunkt für sich und den zukünftigen Automobilmarkt ("Pferdelose Wagen").

Tatsächlich war die Namensgebung "Mercedes" für ein Personenfahrzeug im Jahr 1902 von Erfolg gekrönt. Erstmals bot ein Hersteller ein vollständiges Automobil-Programm in unterschiedlichsten Varianten, Karosserien und Motoren, an. Dieses war die Initialzündung für die erfolgreiche Produktion. Die Basis all dieser verschiedenen Automobile geht von dem hier gezeigten, sensationell originalen, Fahrzeugs aus. Der Kardanwellenantrieb wurde erstmalig 1905 im 2.6-litre 15/20PS Modell vorgestellt und revolutionierte den weiteren Automobilbau und das Programm von Mercedes.

Commissioned from Daimler by wealthy Leipzig-born merchant, Emil Jellinek, the Mercedes took its name from Jellinek's eldest daughter. An advanced design by Wilhelm Maybach, that first Mercedes of 1901 marked the watershed between the era of the 'horseless carriage' and that of the modern motor car. Indeed, so successful was it that Daimler adopted the Mercedes name for its passenger cars in 1902.

An entire range of cars of varying capacities and power outputs followed, all based on that revolutionary original. Shaft drive had been introduced on the 2.6-litre 15/20 hp model of 1905 and this advanced feature would soon be adopted across the Mercedes range.

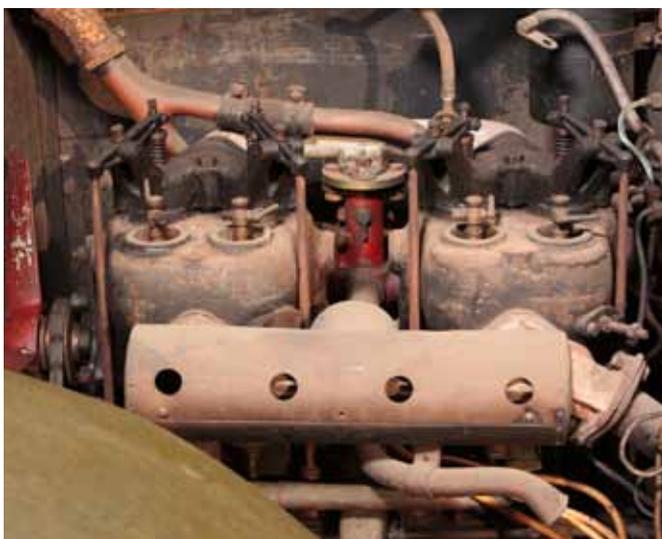


Das hier angebotene Fahrzeug ist eins von den seltenen Modellen 10/25 PS, welche 1912 vorgestellt wurden. Bereits ein Jahr später wurde er durch den leistungsgesteigerten Typ 10/30 PS mit dem gleichen Hubraum aus dem 4-Zylinder 2,6 Liter Motor ersetzt. Dieser besondere 10/25 wurde erstmalig in Großbritannien (UK) von Daimler mit einer ursprünglichen "Open-Tourer"-Karosserie versehen. an die etablierte Kutschenfabrik Joseph Cockshott & Co Ltd, Manchester ausgeliefert. Diese Firma war eine der berühmtesten Kutschenbauern in Großbritannien und einer der ersten Rolls-Royce Händler. Dieses Fahrzeug wurde nachträglich für das Militär zum Truck umgebaut um es im 1. Weltkrieg nutzen zu können. Es ist jedoch mit wenig Aufwand, wenn gewünscht, wieder in einen "Open-Tourer" zurückzurüsten.

Im Jahr 1960, wurde das Fahrzeug an Herrn Lee Oldfield, Cathedral City, Kalifornien, verkauft. Er schenkte es der M S Foundation, wo es die ganze Zeit verblieb. Der jetzige Händler, der es nun anbietet, konnte das Fahrzeug erwerben. In den letzten 50 Jahren war es in einem Museum ausgestellt. Deshalb ist eine technische und mechanische Überholung, bevor es wieder auf die Straße soll, notwendig. Eine neue Ladefläche und ein neues Stoffdach wurden angefertigt und bereits verbaut. Dieser sehr seltene "Edwardian-Ära" Mercedes wird mit einem Ordner seiner Historie und amerikanischen Papieren und Europäischen Importbescheinigungen geliefert. Es wird darauf hingewiesen, dass die o.g. Fahrgestellnummer von der US-Zulassungsbehörde und nicht vom Werk vergeben wurde.
€90,000 - 140,000

The car offered here is an example of the rare 10/25 hp, introduced in 1912, which was superseded the following year by the 10/30 hp using a more powerful version of the same 2.6-litre four-cylinder engine. This particular 10/25 hp was delivered new in the UK to Milnes Daimler and originally bodied as an open tourer by the long-established carriage-making firm of Joseph Cockshott & Co Ltd of Manchester, one of Great Britain's most distinguished provincial coachbuilders and one of the first official Rolls-Royce agents. The vehicle was converted to truck configuration for military use during WWI but could be re-bodied as a tourer with relatively little effort should the next owner so desire.

In 1960 the Mercedes was in the possession of Mr Lee Oldfield of Cathedral City, California, who donated it to the M S Foundation where it remained until acquired by the current vendor. In museum storage for some 50 years, the vehicle will require mechanical re-commissioning before returning to the road. A new truck bed and canvas roof have already been made and installed. This rare Edwardian-era Mercedes is offered with a history file containing a US title deed, EU importation papers and other paperwork. It should be noted that the chassis number quoted above was issued by the licensing authorities in the USA and not by the factory.



028

Eines von nur 26 gebauten Exemplaren mit dem AMG V12 Motor

2003 MERCEDES-BENZ CL63 AMG

Fahrgestell-Nr. WDB215.378-1A-026599

Motor-Nr. 137.980-40-018874

Ein wahrhaftiger 'Wolf im Schafspelz' mit einer unbeschränkten Höchstgeschwindigkeit von 300km/h ist das hier angebotene Auto, eines der nur 26 dieser Art die mit dem AMG 6,3-Liter V12 Motor, wie er auch im Pagani Zonda Supersportwagen verbaut ist. Diese exklusiven 'S-Coupés' waren nur von AMG erhältlich. Das hier angebotene Exemplar kostete neu stattliche 272.000Euro. Es wurde als Neufahrzeug zur AMG Niederlassung der Niederlande, ASV in Veghel, geliefert und dort als Vorführfahrzeug vom Präsidenten der Niederlassung gefahren. Der Wagen hat eine silberne Lackierung, ein anthrazitfarbenes Leder-Interieur und eine Volllausstattung.

Das Auto wurde nach der Erstzulassung im Januar 2003 von ASV als Vorführfahrzeug genutzt, bevor es von ihnen an die derzeitige Anbieterin (erster Privatbesitz) im November 2006 verkauft wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden mit dem Fahrzeug nur 32.500 Kilometer gefahren.

A veritable 'wolf in sheep's clothing' with an unrestricted top speed of over 300km/h, the car offered here is one of only 26 of its type produced with the AMG 6.3-litre V12 engine, as used in the Pagani Zonda supercar. These exclusive 'super saloons' were available only from AMG. That offered here cost a staggering €272,000 when new. This particular car was delivered new to the AMG dealer for the Netherlands, ASV in Veghel and driven as a demonstrator by the dealership's president. It is finished in silver with Anthracite Nappa leather interior and is 'fully optioned'.

First registered in January 2003, the car was used by ASV as their flagship model before being sold by them to the current lady vendor (its first private owner) in November 2006, at which time it had covered only 32,500 kilometres.



Nach der 50.000 Kilometer-Wartung entwickelte der Motor einen Fehler und wurde von AMG in deren Werk in Affalterbach auf Kosten der Firma ersetzt (Fotografien liegen in der Akte vor). Das Auto wurde bis zur Kündigung der Zulassung 2012 auf der Strasse gefahren.

Im April 2014 wurde das Auto aus dem Lager geholt und von AMG für 4.807Euro überholt und neu in Betrieb genommen um es zurück auf die Straße zu bringen (der letzte Wartungsstempel war bei 141.946 Kilometer und der momentane Tachostand liegt bei ungefähr 142.000 Kilometern). Die technische Inspektion wurde im Mai 2014 durchgeführt.

Seit 2006 wurde der Wagen von der derzeitigen Besitzerin ohne Kosten zu scheuen sehr gut gepflegt und wird in einem sehr guten originalen Allgemeinzustand präsentiert. Beiliegend: komplette Wartungshistorie, Besitzermappe, alle Bücher und die AMG Aufkleber, die die Besitzerin nicht auf Ihrem Auto wollte. Weitere Zusatzinformationen bestehen aus der Datenkarte, Besitzerosnotizen, Steuerbescheinigung (2013), Ausdruck der Leistungskurven des Drehmomentverlaufs, Niederländischen Zulassungspapieren und Bescheinigung des Technocon Vehicle Tracker (Niederländisches Fahrzeug Ortungssystem).

€45,000-75,000

No Reserve

After the 50,000 kilometres service the engine developed a fault and was replaced by AMG in its Affalterbach factory at the company's own expense (photographic record on file). The car was kept on the road until the registration was cancelled in 2012.

In April 2014 it was taken out of storage and updated and re-commissioned by AMG at a cost of €4,807 to put it on the road again (the last service stamp was at 141,946 kilometres and the current odometer reading is circa 142,000 kilometres). The technical inspection was carried out in May 2014.

Very well maintained by the current owner since 2006 with no expense spared, the car is presented in generally very good original condition and comes with full service history, owner's wallet, all books and the AMG badges that the owner did not want on her car. Additional documentation consists of the data card, owner's notes, taxation report (2013), dynamometer power curve printout, Netherlands registration papers and certification for the Technocon vehicle tracker.



029

Aus Zweiter Hand

1936 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 130946

Motor-Nr. 130946





Zusammen mit seinem Vorgänger, dem Typ 500 K, ist der großartige Mercedes-Benz 540 K das begehrtesten Fahrzeugmodell des Stuttgarters Herstellers aus den 1930er Jahren. Der 500 K teilt sich mit seinem Nachfolger, dem Typ 540 K, das zu dieser Zeit hervorragende Fahrgestell mit an Doppel-Querlenkern geführten Vorderräder und der mit einer Ausgleichsfeder versehenen Pendelachse für die Hinterräder. Für den Typ 540 K steht der auf 5,4 Liter Hubraum vergrößerte Reihen 8-Zylinder Kompressor-Motor zur Verfügung. Dieses Modell war eins der ersten Modelle unter dem neuen Chefentwickler und Ex- Rennfahrer Max Sailer. Er wurde Nachfolger von Hans Nibel, der im Alter von 54 Jahren im November 1934 verstorben war.

Durch sein markantes „Aufheulen“ beim Betätigen des Kompressors, welcher zugeschaltet wird, nachdem man das Gaspedal gänzlich durchgetreten hat, erlangte der 540 K seine markenspezifische Berühmtheit. Die zusätzliche Leistungssteigerung durch den Roots-Kompressor, der bereits sehr erfolgreich im Mercedes-Benz Typ-S zum Einsatz kam, eine Entwicklung von Dr. Porsche, verhalf dem 540 K zu seinem besonderen Status. Er war das letzte durch einen Kompressor unterstützte Fahrzeug von Mercedes-Benz bis in die Neuzeit hinein.

Vorge stellt wurde der 540 K auf dem Pariser Autosalon, Oktober 1936. Sein Motor liefert 115 kompressorlose PS, mit Kompressor 180 PS. Ein manuelles 4-Gang Schaltgetriebe, dessen 4. Getriebebegang einem Direktgang gleicht und die Overdrive-Variante des 500 K übertrifft, sorgt für den nötigen Vorwärtsdrang. Der mit dem Kompressor ausgestattete Reihen 8-Zylinder-Motor ermöglicht das Fahrzeug auf eine Höchstgeschwindigkeit von nahezu 180 km/h zu beschleunigen. Die Bremsen, mit hydraulischer Unterstützung, bringen das Fahrzeug im Notfall zum Stillstand. Auf dem Automobilmarkt in Großbritannien zählte dieses Fahrzeug als ein echtes 100 mph (160 km/h) Modell. Als technischer Berater und Demo-Fahrer führte der Rennfahrer Goffredo „Freddy“ Zehender, der auf Wunsch von Mercedes-Benz UK engagiert war, das Fahrzeug bereitwillig der Kundschaft vor.

Together with its predecessor the 500 K, the magnificent Mercedes-Benz 540 K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s. A development of the 500 K, whose independently suspended chassis it shared, the 540 K was powered by a 5.4-litre supercharged straight-eight engine. The 540 K was one of the first models developed under Mercedes' new chief engineer, ex-racing driver Max Sailer, successor to Hans Nibel, who had died in November 1934 aged only 54. It featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.

Launched at the Paris Salon in October 1936, the 540 K had an engine that developed 115bhp un-supercharged or 180bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speeder, but with a direct top gear rather than the overdrive ratio used on the earlier 500 K. With the supercharger engaged, the 540 K's blown straight-eight gave it a top speed approaching 110mph (177km/h) matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the super-charged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.



2



2
A proud owner next to his car in front of the Parisian nightclub 'La Roulette'

2, 3 and 4
Summer holidays on the French coast



Dieses äußerst seltene 540 K Cabriolet A, Chassis-Nummer „130946“ ist von Mercedes-Benz als eines von zehn Fahrzeugen bestätigt, das in dieser speziellen Karosserieversion im 500 K Stil, aber mit dem leistungstärkeren 5,4 Liter-Motor ausgeliefert wurde. Ebenso die zwei zusätzlich am Heck angebrachten Reserveräder (siehe Fax der Daimler Chrysler AG, im dazugehörigen Ordner). Sein sportliches Karosseriedesign ähnelt dem des exklusiven 540 K Spezial Roadster und gehört damit eindeutig zu den seltenen Werkskarosserien.

Bestellt wurde das Chassis mit der Nummer „130946“ am 03. Juni 1936 (interne Bestell-Nummer „226106“) welches mit der Karosserie in Sindelfingen am 13. Juli 1936 bereits fertig gestellt wurde. Das Fahrzeug wurde am 12. Oktober 1936 im Ausstellungsraum von Mercedes-Benz in Paris dem Erstbesitzer übergeben. Er war Betreiber und Eigentümer des berühmten Nachtclubs und der Bar „Americain La Roulette“. Auf einem zeitgenössischen Schwarz-Weiß Foto posiert er neben seinem Fahrzeug vor dem Nachtclub. In diesem Etablissement traten weltbekannte Künstler wie Edith Piaf und Django Reinhardt auf. Das Fahrzeug blieb in über 70 Jahren (2007) immer einem Eigentümer zugeschrieben. Dies ist so zu verstehen, dass der Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A seit der Erstauslieferung in Paris, das Land Frankreich nicht verlassen hat.

Im Jahr 1993 wurde auf Wunsch des Eigners eine äußerst penible Restaurierung, unter Berücksichtigung höchster Standards, bei dem bekannten und anerkannten Restaurator Dominique Tessier in Chambray-Lès-Tours (Frankreich) vorgenommen. Die Karosserie wurde vom Chassis abgehoben und nur mit den notwendigsten Ausbesserungen versehen. Das Cabriolet-Verdeck und der Innenraum-Polsterstoff wurden erneuert, sowie alle Anzeiginstrumente überarbeitet. Alle Chromteile wurden neu verchromt und dabei blieb kein Teil unberührt. Im gleichen Maße erhielten alle Mechanikteile dieselbe Aufmerksamkeit: Motor, Getriebe, Achs- und Aufhängungsteile, Bremsen und der Anlasser.

This ultra-rare 540 K Cabriolet A, chassis number '130946', has been confirmed by Mercedes-Benz to be one of a mere ten cars that left the factory built to its particular 'interim' specification: equipped with the more powerful 5.4-litre engine but carrying the 500 K-style body with two rear-mounted spare wheels (see fax from Daimler Chrysler AG on file). This sporting body style is similar to that of the exclusive 540 K Special Roadster and thus is one of the most sought after of all factory coachwork.

'130946' was ordered on 3rd June 1936 (internal order number '226106') and its bodywork completed at Sindelfingen's factory on 13th July that same year. The car was collected by its first owner on 12th October 1936 from the Mercedes-Benz showroom in Paris. Proprietor of the well-known Parisian night-club Bar Americain 'La Roulotte', he is depicted in an archive photograph posing with his Mercedes-Benz outside the premises, which hosted artists of world renown including Edith Piaf and Django Reinhardt. The car remained in his possession for over 70 years and only passed to the current (second) owner in 2007; it is understood that it has never left French soil since being delivered new to Paris. It retains all of its original major components: chassis, engine and bodywork.

In 1993 a meticulous restoration to the highest standards was carried out at the original owner's request by renowned restorer Dominique Tessier of Chambray-Lès-Tours, France. The bodywork was removed and restored where necessary; the convertible top and interior upholstery renewed; and the instruments rebuilt. All chromed parts were re-plated and no cosmetic details left untouched. The restoration's mechanical aspects received equally thorough attention, the engine, gearbox, axles, brakes, suspension and starter motor all being fully rebuilt. After the restoration's completion the Mercedes was driven by Dominique Tessier regularly over relatively short distances, accompanied on occasions by the elderly owner.



3



4



5

Nach der abgeschlossenen Restaurierung fuhr Dominique Tessier den Mercedes-Benz kürzere Strecken, in Begleitung des älteren Besitzers, regelmäßig zu verschiedenen Anlässen. Das Fahrzeug wurde vom derzeitigen Besitzer seit 2007 nur geringfügig genutzt und befindet sich in einem exzellenten Zustand. Für 5.945 € wurde im Jahr 2010 eine elektrische Lenkhilfe eingebaut, welche in einfachster Weise wieder zurückgerüstet werden kann. Service-Belege von Dezember 2012 und Mai 2014 liegen vor.

Die Mercedes-Benz Kompressor Modelle waren das ultimativ Beste das man sich für Geld in den 1930er Jahren kaufen konnte. Deren wunderschöne Proportionen vermitteln Leistung und eine außergewöhnliche Anmutung. Bonhams hat das Vergnügen, dieses Automobil als zweifelsfrei Besten restaurierten Mercedes-Benz 540 K anzubieten. Mit nur zwei französischen Vorbesitzern in den letzten 70 Jahren.

Wir empfehlen Interessenten eine Besichtigung, um sich vom außergewöhnlichen Zustand des Fahrzeugs ein eigenes Bild machen zu können. Chassis-Nummer „130946“ wird mit einer Vielzahl von Fotografien, einer Original Service-Rechnung vom 25. August 1946, sowie einer Foto-CD mit Fotos der Restaurierung und vielen wichtigen Rechnungen angeboten.

Das ist die Chance Ihres Lebens, eine einmalige Gelegenheit, die Sie sich nicht entgehen lassen sollten.

€1,800,000 - 2,400,000

The car has seen relatively little use since its acquisition by current owner in 2007 and is still in excellent condition. Works carried out include installing electric power assisted steering in 2010 for €5,945 (an easily reversible upgrade) and services in December 2012 and again in May 2014 (invoices on file).

The supercharged models built by Mercedes-Benz were among the ultimate cars that money could buy in the late 1930s. Their beautiful proportions exude both power and grace. This example is undoubtedly among the finest of restored 540 Ks that Bonhams has had the pleasure of offering, with only two French owners from new and having resided with its first for 70 years. Appreciation of such fine machinery can only be done in person and we thoroughly recommend that prospective buyers take the opportunity to view this car. '130946' comes with archive photographs, an original service invoice dated 25th August 1946, and a full photographic record of the restoration together with the relevant invoices. This is truly a once-in-a-lifetime opportunity, not to be missed.





030

1938 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET A

Fahrgestell-Nr. 407846



Die luxuriöse 320er Serie aus dem Hause Mercedes-Benz wurde 1936 als Nachfolger für die 290er Modelle vorgestellt. Ursprünglich mit zwei unterschiedlichen Radständen angeboten, hatten alle Modelle ab dem Jahr 1938 einen einheitlichen Radstand. Es gab allerdings eine Fülle von verschiedenen Karosserien, sowohl offen als auch geschlossen, und eine stromlinienförmige Limousine.

Der seitengesteuerte Reihensechszylinder wurde zunächst mit einem Hubraum von 3208 ccm angeboten, der allerdings zum Ende der Bauzeit auf 3,405 ccm vergrößert wurde, um den Leistungsverlust durch schlechteres Benzin zu kompensieren. Die Leistung kletterte auf 78 PS bei deutlich gesteigerten Fahrleistungen. Die schraubgefederte Einzelradaufhängung sorgte für komfortables Reisen. Die Werksbroschüren äußerten sich nicht zur Höchstgeschwindigkeit, es wird aber angenommen, dass Fahrzeuge, die zusätzlich zum serienmäßigen Viergang-Schaltgetriebe mit dem optionalen ZF-Autobahngang ausgestattet waren, 130 km/h erreichen konnten. Die eingebauten hydraulischen Bremsen waren nötig bei einem Wagen, der als geschlossene Limousine fast 2,000 kg wog.

Mercedes-Benz's luxurious 320 series was introduced in 1936 as a replacement for the 290 series. Built initially in two wheelbase lengths, the 320 was down to just one from 1938 onwards, though a wide variety of open and closed body styles remained available, including a state-of-the-art streamlined saloon.

The 320's six-cylinder sidevalve engine started out at 3,208cc before being bored out to 3,405cc towards the end of production to compensate for inferior quality fuel. Maximum power increased to 78bhp and overall performance greatly improved, while coil-sprung independent suspension all round ensured that the ride afforded the ultimate in comfort at all times. The factory's sales literature was coy about top speeds, though models whose standard four-speed manual gearbox was complemented by the optional ZF overdrive 'autobahn' gear were reckoned capable of approximately 130km/h (80mph). Hydraulic brakes were a very necessary refinement in a car that in saloon form weighed almost 2,000kgs.



Die meisten 320er wurden mit einer eher traditionellen Karosserie ausgeliefert, es waren allerdings auch ein offener Tourer, ein Roadster und diverse Cabriolets im Angebot. Von den letzteren ist das zweitürige Cabriolet B wohl die bekannteste Variante, allerdings wurde dieser 3.2 Liter mit der selteneren Cabriolet A Karosserie mit den zwei Vordersitzen, den quer im Fond eingebauten dritten Sitz sowie den doppelten Reserverädern auf dem Kofferraum gebaut. Stilvoll und respekteinflößend hatten diese Wagen nur wenige Konkurrenten und boten dem glücklichen Eigentümer ein Automobil, das dem 500 K ähnelte, aber deutlich günstiger in Anschaffung und Unterhalt war.

Dieses sehr originale 320 Cabriolet wurde im Zweiten Weltkrieg konfisziert, vermutlich aus militärischen Gründen, und verblieb danach in der DDR. Der Erstbesitzer ist nicht bekannt. 1985 verkaufte die ostdeutsche Regierung den Wagen an einen Kunden in Belgien gegen Devisen – zu diesem Zeitpunkt war er restaurierungsbedürftig.

Der folgende bekannte Besitzer war ein Herr Spitznagel, der wohl den Wagen in den Jahren 1986 bis 1991 mit Hilfe des Mercedes-Benz Spezialisten Rheinbrück-Garage Heinz Maurer GmbH umfassend restaurierte. Im beiliegenden großen Ordner befindet sich sowohl Korrespondenz mit dem Mercedes-Benz Classic Center in Fellbach als auch eine fotografische Dokumentation der Arbeiten. Ein ebenso mitgeliefertes Classic-Data Gutachten aus dem Juni 2010 stellt fest, dass der Wagen auseinander genommen und, wenn notwendig, mit Neuteilen wieder aufgebaut wurde.

Most 320s were completed with rather formal coachwork though there was also a tourer, a roadster and various cabriolets. Of the latter, the two-door Cabriolet B is best known, but this 3.2-litre example is fitted with the more-unusual two-door Cabriolet A body with two front seats, a third seat set at 90 degrees across the rear, and twin spare wheels on the boot. Stylish and imposing, the 320 Cabriolets had few peers as exemplars of open-top motoring in the grand manner, affording their fortunate owners 500 K style but without the latter's considerable purchase and running costs.

This original 320 Cabriolet was confiscated during WW2, presumably for military purposes, and thereafter remained in the DDR (East Germany). The first owner is not known. In 1985 the East German government sold the car to Belgium in order to obtain foreign currency, by which time it was in need of restoration.

The car's next recorded owner is a Herr Spitznagel who, it is believed, fully restored it between 1986 and 1991 in co-operation with Mercedes-Benz specialist Rheinbrück-Garage Heinz Maurer GmbH. There is a large file of paperwork concerning the restoration including correspondence with Mercedes-Benz Classic Centre in Fellbach and a photographic record of the work. An accompanying 'Classic Data' appraisal dated June 2010 states that everything had been dismantled and rebuilt using new parts where necessary, with special attention paid to the timber body frame.



Ebenso erfuh der Holzrahmen besondere Widmung. Die Spaltmaße waren exzellent und der Wagen wurde in der Originalfarbe neu lackiert, während die Innenausstattung mit neuem Material im Originalmuster bezogen wurde. Auch der Motor wurde komplett überholt und alles funktioniert, wie es sollte. Seit der Restaurierung wurde der Wagen nur ca. 6,000 km gefahren und wird als in durchweg sehr gutem Zustand beschrieben.

Der Ordner enthält außerdem eine sechsstufige Rechnung über €10,947 vom Karosserie-Fachbetrieb Kurt Reck in Günzkofen für eine komplette Durchsicht, eine Instandsetzung der Bremsen, Vergaserwiederaufbau, Einbau einer neuen Wasserpumpe sowie neuen Radlagern, Einstellung und Wiedereinbau der hinteren Stoßdämpfer und den Austausch der Motor- und Getriebehalterungen.

Der derzeitige Besitzer erwarb den Wagen im Jahre 2010 und setzte ihn auf Mercedes-Benz Club Veranstaltungen ein. Dieses authentische 320 Cabriolet A wird mit Deutschen Zulassungspapieren sowie bis Mai 2016 gültigem TÜV angeboten. Eine ernstzunehmende Gelegenheit, ein umfassend restauriertes Exemplar dieses begehrten Vorkriegs-Mercedes-Benz Cabriolets zu erwerben.

€390,000 - 470,000

Panel fit and gaps were excellent, and the car had been repainted in its original colour scheme with new upholstery and interior trim panels to original pattern. The engine too had been completely rebuilt and everything was found to be in perfect working order. Only some 6,000 kilometres have been covered since the restoration and the car is described as in generally very good condition, as one would expect.

Also on file is a six-page invoice from restoration specialist Kurt Reck Karosserie-Fachbetrieb of Günzkofen, Germany dated May 2011 for a full service, brake system overhaul, carburettor rebuild, replacement of water pump and wheel bearings, adjustment and re-fit of rear shock absorbers, replacement of engine and gearbox mounts, etc at a cost of €10,947.

Acquired in 2010 by the current owner, who has used it for Mercedes-Benz Club events, this genuine 320 Cabriolet is offered with German registration papers and TÜV valid until May 2016. A wonderful opportunity to acquire a fully restored example of this most desirable pre-war Mercedes-Benz soft-top.



1973 MERCEDES-BENZ 600 PULLMAN

Fahrgestell-Nr. 100.014-12-002282

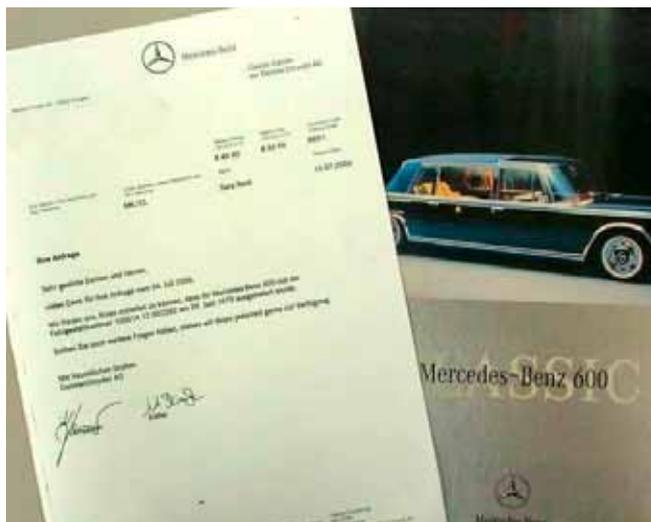
Motor-Nr. 100.980-12-002357

'In einer Zeit als es kein Verbrechen war, seinen Reichtum zur Schau zu stellen, war der 600er das automobiler Äquivalent von Monaco. Er ist ein Meisterwerk der Ingenieurskunst, ein Quantensprung über seine Konkurrenz und definiert das Wort Überfluss neu.' Die englische Zeitschrift Classic & Sportscar

Zu Beginn der 60er Jahre fehlte Mercedes-Benz nur ein Modell in dem ständig wachsenden Modellprogramm: Eine Luxuslimousine der Sonderklasse als rechtmäßiger Nachfolger des ‚Großen‘ Mercedes aus der Vergangenheit. Diese Lücke wurde im September 1963 mit der Präsentation des gänzlich neuen 600 auf der Frankfurter IAA geschlossen. Mit modernster Ingenieurskunst in fast jedem Bereich ausgestattet, verfügte die überaus gutausgestattete Neuentwicklung über einen 6,3 Liter großen V8-Zylinder-Motor mit Benzineinspritzung und obenliegenden Nockenwellen – dem ersten Mercedes-Benz Motor dieser Art -, einstellbare Luftfederung, einem Viergang-Automatikgetriebe, Scheibenbremsen an allen Rädern, Servolenkung, Zentralverriegelung und separat einstellbarer Klimaanlage für vorne und hinten. Die überaus aufwändige Komforthydraulik verwöhnte die Insassen auch noch mit mannigfaltig einstellbaren Sitzen, Fensterhebern und Zuziehhilfen an Türen und Kofferraumdeckel.

'In an age when flaunting your wealth wasn't a crime, the 600 was the automotive equivalent of Monaco. It's a masterpiece of engineering, a quantum leap over its opposition, and redefines the word opulence.' - Classic & Sportscar magazine.

By the commencement of the 1960s, Mercedes-Benz's ever-expanding model range was lacking in only one department: a super prestige saloon to rival the Grosser Mercedes of the past. This gap was filled in September 1963 with the appearance at the Frankfurt International Motor Show of the all-new 600. Representing state-of-the-art automotive engineering in just about every department, the supremely well-equipped newcomer featured an overhead-camshaft, fuel-injected, 6.3-litre V8 engine - Mercedes' first - air suspension with variable ride control, four-speed automatic transmission, all-round disc brakes, power-assisted steering, central locking and separate air conditioning systems for front and rear compartments.



Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3,200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz. Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2,677 gebaut, davon 2,190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Der hier angebotene Pullman wurde vom Deutschen Unternehmer Hans Glöggler über seine in Augsburg ansässige Firma bestellt und gelangte nach dem kontroversiellen Zusammenbruches des Unternehmens Mitte der siebziger Jahre in private Hände. Der Wagen wurde zwischen 1988 und 1992 von einem deutschen 600 Spezialisten restauriert und war seitdem Bestandteil einer japanischen Privatsammlung, wo er selten benutzt wurde. Als in gutem, sauberem Originalzustand befindlich beschrieben wird dieser imposante Mercedes mit einem Datierungsdokument des Mercedes-Benz Classic Centers, einer Kopie der Werks-Datenkarte und weiteren Dokumenten angeboten.

€220,000 - 260,000

Its cosseted occupants enjoyed the advantages conferred by multi-way adjustable seating powered by a sophisticated system of hydraulics that also operated the windows and assisted in opening/closing the doors and boot lid.

The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding 20' in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight, the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 100km/h in a little under 10 seconds and exceeding 200km/h flat out. Only 2,677 examples were made, of which 2,190 were four-door saloons, 428 were Pullman limousines and 59 were landaulettes.

This particular Pullman was ordered new by the German entrepreneur Hans Glöggler via his company in Augsburg, passing into private ownership after the Glöggler empire's controversial collapse in the mid-1970s. The car was restored by a German 600 Pullman specialist between 1988 and 1992, and since the rebuild's completion has belonged to a private collection in Japan where it has been kept in storage and rarely used. Described as in good, clean, original condition, this most imposing motor car is offered with a history file containing Mercedes-Benz Classic-Centre dating letter, copy factory build sheet and other documents.



032

Aus der Ivone Peitz Sammlung

**1911 BENZ 45/60HP TOY TONNEAU MIT VICTORIA HOOD
KAROSSERIE J.E. DEMAR, NEW YORK**

Fahrgestell-Nr. 5944

Motor-Nr. 5833



Zum Ende der ersten Dekade des 20. Jahrhunderts hatte das Automobil seine Vorgänger, die "Pferdelosen Wagen", weit hinter sich gelassen. Karl Benz hatte hieran einen gehörigen Anteil. Zu dieser Zeit veränderten sich in den USA die Produktionsmethoden und machten die Fahrzeuge damit grösseren Bevölkerungsschichten zugänglich. Gleichwohl war es vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs weiterhin sehr lukrativ, grosse Luxuswagen zu fertigen.

Die Hauptlieferanten für den amerikanischen Markt waren in der Zeit Rolls-Royce und Benz. 1911, als der hier angebotenen 45/60 durch die Benz Auto Import Company of America, mit Sitz am New Yorker Broadway, importiert wurde, offerierte Benz Fahrgestelle ohne Karosserieaufbauten, zu Preisen zwischen \$3,250 für den 18HP und bis zu \$8,500 für den 60HP. Mit Karosserie-Einzelanfertigungen konnte der Preis für einen solchen Benz astronomische Höhen erreichen. Hingegen kostete ein komplettes Ford T-Modell damals weniger als \$700.

By the end of the 20th Century's first decade, the automobile had left its primitive 'horse-less carriage' antecedents far behind, thanks, in no small measure, to Karl Benz. In America meanwhile, the focus of development had been on production techniques that effectively 'democratised' the motor car, making it an affordable means of transportation for the masses and no longer the exclusive preserve of the wealthy dilettante. In the halcyon days before the outbreak of the First World War though, there were sufficient numbers of the latter to make the production of large luxury cars a highly profitable enterprise.

The major overseas players on the American scene at this time were Rolls-Royce and Benz, the latter's distributorship - the Benz Auto Import Company of America - being located on Broadway, New York City. In 1911, when the 45/60hp model offered here was imported, Benz chassis prices ranged from \$3,250 for the 18hp up to \$8,500 for the 60hp, and this at a time when a new Ford Model T could be purchased for under \$700! If custom coachwork of the finest quality was specified, the total cost of a Benz could reach stratospheric heights.



Nur wenige der frühen Benz-Fahrzeuge existieren noch, und das hier angebotene ist möglicherweise einzigartig. Die 6¼ Liter 45/60HP verfügten über einen paarweise gegossenen Vierzylindermotor mit zwei Nockenwellen in sog. T-Anordnung. Die automatische Schmierung erfolgte über eine Niederdruckpumpe. Jeweils zwei Zündkerzen pro Zylinder wurden über Magnetzündung bzw. Zündspulen versorgt. Der Antrieb erfolgt über ein Vierganggetriebe mit Konuskupplung und "Getriebeklemme". Die Fußbremse wirkte – wie seinerzeit üblich – lediglich auf die Hinterräder.

Der Fahrzeugaufbau nennt sich "Toy Tonneau mit Victoria Hood". Er war selten in Europa zu sehen und das Werk eines gewissen J.E. Demar aus New York. Gegründet im Jahr 1907 musste er bereits 1911 seine Firma liquidieren, sodass es sich bei diesem Wagen um einen der zuletzt hergestellten handeln musste.

Stephen Langton war es, der diesen Benz ca. 1980 in Philadelphia/ USA, in der Garage des verstorbenen Blackie Shaefer entdeckte. Obwohl die Bergung sich schwierig gestaltete, befand sich der Wagen in bemerkenswert komplettem Zustand.

Few early Benz cars have survived and this one is almost certainly unique. The 6¼-litre 45/60hp engine has its four cylinders cast in pairs, with separate camshafts for inlet and exhaust valves in 'T-head' configuration. Lubrication is automatic by means of a low-pressure pump driven off the timing gears and there is twin-plug ignition: one set sparked by coil, the other by magneto. Drive is taken via a cone clutch to a four-speed gearbox complete with transmission brake. Only the rear wheels are braked. The coachwork is of the 'Toy Tonneau with Victoria Hood' type, a style rarely seen in Europe, and is the work of J E Demar of New York. This short-lived and little known coachbuilder had been set up in 1907 by Joseph Edward Demar, holder of the Baker electric car agency in New York. The company filed for bankruptcy in 1911 so this 45/60hp Benz must have been one of its final commissions.

The Benz's history in the USA is not known prior to its discovery in the Philadelphia home of the late Blackie Shaefer by Stephen Langton circa 1980. Extricating it from the basement garage proved difficult, and it was only after the basement's driveway had been excavated and four new tyres fitted that the Benz could be towed out and readied for shipment to the UK. Although in need of complete restoration, the car had survived in remarkably complete condition, with its splendid lamps and all dashboard fittings intact.



Eine Totalrestauration wurde erforderlich, jedoch waren insbesondere das Armaturenbrett und die speziellen Scheinwerfer überraschend intakt.

In der vorliegenden Ausgabe des *The Automobile* Magazins von 1984 steht ein Artikel über diesen Benz. Er hatte einen neuen Besitzer und war über einen Zeitraum von 18 Monaten, von Brentclass Restorations, in einen hervorragenden Zustand gebracht worden. Im Laufe der Restauration wurden verschiedene Signaturen auf Komponenten wie Vergaser, Ölwanne und Getriebe entdeckt, deren Daten sich bis weit in die 1920er Jahre erstreckten. Es wird angenommen, dass diese Signaturen von einem Mechaniker stammen, der mit der Wartung des Benz beauftragt war.

Elektrische Beleuchtung und eine Lichtmaschine wurden, ebenso wie ein elektrischer Anlasser, noch seinerzeit in den USA installiert. Anschließend wurde der Wagen wiederum von Stephen Langton erworben. Insbesondere der elektrische Starter erleichterte den von *The Automobile* durchgeführten Test, und der Journalist berichtete, dass der Benz besonders angenehm zu fahren war, mit einem vierten Gang, der wie ein Overdrive wirkte und das Fahrverhalten unangestrengt und kraftvoll erscheinen liess.

Some four years later, the Benz was featured in *The Automobile* magazine (July 1984 edition, copy available). By this time it had been sold to a new owner, restored to an exceptional standard by Brentclass Restorations over an 18-month period, and then sold back to Stephen Langton. During restoration, several signatures of the same name had been discovered on components such as the carburettor, sump and gearbox, their dates extending well into the 1920s and presumably left by the mechanic charged with the Benz's care. Electric lighting and a dynamo had been fitted during the Benz's time in the USA, and an electric starter installed subsequently, which made starting the car for *The Automobile's* road test that much easier.

The Benz greatly impressed the magazine's editor: 'The engine is very docile and this is not, in any way, a noisy or raucous car but the performance is surprisingly lively and made all the more enjoyable by a fourth gear which serves almost as an overdrive and the engine's smooth torque which enables one to exploit an effortless long legged performance which can only be described as exhilarating.'



Es wurde weiter erwähnt, dass der Benz 65 mph (105 km/h) Spitzengeschwindigkeit erreichte und eine Strecke von 60 Meilen, (knapp 100 km), ohne Anstrengung innerhalb einer Stunde zurücklegte.

Im November 1992 verkaufte Langton den Benz nach England, an William Sykes, und von dort gelangte der Wagen im November 1994 in die Peitz-Sammlung. Das englische Zulassungspapier (V5) für das Nummernschild 'DS 6638' gehört zum Fahrzeug. Es wurde in der hervorragenden Sammlung des Verkäufers, im portugiesischen Museum sorgfältig gewartet. Chassis, Karosserie, Motor, Getriebe und Achsen sind alles Original-Komponenten und befinden sich in sehr gutem Allgemeinzustand. Das Fahrzeug läuft sehr schön, mit beeindruckender Kraftentfaltung. Ähnliche Automobile werden nur selten angeboten und dem Urteil von *The Automobile* "it is a magnificent automobile" ist nichts hinzuzufügen.

€900,000 - 1,500,000

It was remarked upon that Roger Steer of Brentclass had timed the Benz at 65mph on one occasion and that it had covered 60 miles in an hour without effort or strain. 'Such performance and refinement of the whole car underlines just how very good the best pre-Great War cars were. This was not a sports car nor has it been modified to improve its performance, it is merely a luxury chassis of overall excellence which its successors would be hard pressed to improve upon until the mid-twenties...'

In November 1992, Langton sold the Benz to William Sykes of Abbotsley, Huntingdon, from whom it was purchased for the Peitz Collection in November 1994. The car comes with its last UK V5 registration document (for the registration 'DS 6638') and while in the vendor's wonderful collection has been maintained by their personal mechanic at the Museum in Portugal. Retaining its original chassis, body, engine, gearbox and axles, the car remains in generally very good condition, running very well and delivering immense power. Rarely do cars of the importance of this superb early Benz come to market and we can only concur with *The Automobile's* conclusion that 'it is a magnificent motorcar.'





033

**1939 MERCEDES-BENZ 230 CABRIOLET
KAROSSERIE GRABER**

Fahrgestell-Nr. 428763

Motor-Nr. 428763

Bestell Nummer 353367



Mercedes-Benz hatte mit seinen luxuriösen Modellen nach dem Wall-Street Crash von 1929 Absatzprobleme, wie viele andere Automobil-Hersteller auch. Deshalb versuchte der Stuttgarter Automobil-Hersteller einen neuen Absatzmarkt im mittleren Preissegment familientauglicher Fahrzeuge zu finden. 1936 präsentierte Mercedes-Benz ein neues Modell-Programm, welches vom hochbegabten Ingenieur Dr. Hans Nibel, entwickelt wurde. Der Typ 230 war bereits das vierte Modell in der Serie des von Nibel beeinflussten Designs. Daraus entwickelte sich für Mercedes-Benz ein wirtschaftlicher Erfolg und ein wichtiger Stützpfiler in einer schwierigen Zeit Mitte der 1930er Jahre. Der erste dieser Produktlinie war der Typ 170, der 1931 vorgestellt wurde. Sein äußeres Erscheinungsbild war zwar eher konservativ und zurückhaltend gestylt, das Revolutionäre an Nibels Entwicklung war jedoch das Fahrwerk des Typs 170. Er präferierte einen Kastenprofil-Pressstahl-Niederrahmen mit einer unabhängigen Einzelradaufhängung und hydraulischer 4-Rad-Bremse. Diese Entwicklung an Fahrwerk und Bremse setzte neue Maßstäbe im Fahrkomfort und in der Sicherheit als kostengünstige Alternative für ein 6-Zylinder Automobil, welcher besser an die Marktbedingungen angepasst war. Es wurde erstmals als ein kompaktes und sparsames Automobil mit dem gewohnt hohen Standard von Mercedes-Benz gebaut.

Der 170 war ein riesengroßer Erfolg. Diesen überträgt und weitet er auf die größer motorisierten, mit mehr Leistung ausgestatteten Modelle wie Typ 200 (1932) und 230 (1936) aus. Der modernisierte und neu gestaltete Typ 230 wird von einem Reihen-6-Zylinder-Motor mit 2,3Liter Hubraum, seitlich stehenden Ventilen und 55 PS angetrieben.

With the market for its luxury models hard hit by the post-Wall Street Crash Depression, Mercedes-Benz sought to establish itself in the medium-priced family car market sector with a range of new models designed by one of the most gifted automobile engineers of his generation - Hans Nibel. Introduced in 1936, the Type 230 was fourth in this series of Nibel designs that would form the mainstay of Mercedes-Benz production in the difficult years of the mid-1930s. The first of this line - the Type 170 - had appeared in 1931. Although outwardly of conservative appearance, the revolutionary 170 embodied Nibel's advanced ideas on chassis design, featuring a box-section frame with independent suspension all round and four-wheel hydraulic brakes that set new standards of ride comfort and safety.

It was also competitively priced for a six-cylinder car and suited the prevailing market conditions, being compact and economical yet constructed to Mercedes-Benz's traditionally high standard. The 170 was a huge success and spawned a family of larger-engined, more-powerful models, including the 200 (1932) and 230 (1936), the latter being a modernised and re-styled version powered by a 2.3-litre, 55bhp, sidevalve six.



Im Jahr 1937 wurden der Typ 200 und 230 (W 21) durch den (W 143) Typ 230 ersetzt. Dessen Motor verrichtete bereits im Vorgänger seinen Dienst. Zwei unterschiedliche Fahrwerk-Varianten werden eingesetzt. Die Version mit langem Radstand für Tourer und Limousine, da dies einen Kastenprofil-Pressstahl-Rahmen benötigen. Die Modelle mit kurzem Radstand benötigen den X-förmigen Oval-Rohrrahmen. Nach 24.500 Exemplaren des Typs 230, in all seinen unterschiedlichen Modellvarianten, wird 1939 die Produktion beendet.

Das Fahrzeug welches sich hier im Angebot befindet, wurde am 22. September 1939 als "Rolling Chassis" zu Mercedes-Benz Zürich geliefert. Von dort wurde es an den Erstbesitzer, Ernst Rufener – ein Schweizer Industrieller und Eigner einer Textil-Fabrik in Langenthal, übergeben. Rufener ließ die Karosserie beim dem ortsansässigen und berühmten Karosierer Hermann Graber in Wichtracht herstellen. Grabers elegante Entwürfe wurden immer mit höchstem Anspruch umgesetzt und waren dabei gleichzeitig sehr kostspielig.

In 1937, the 200 and 230 (W 21) were replaced by the 230 (W 143) whose engine had already been used in the predecessor model. Two different chassis designs were employed; long-wheelbase tourers and limousines using a box-section frame while the short-chassis cars employed an oval-tube backbone. Production ceased in 1939 after 24,500 230s of all types had been built.

The car offered here was delivered as a rolling chassis on 22nd September 1939 to Mercedes-Benz, Zurich for its first owner Ernst Rufener, a Swiss industrialist and owner of a textile factory in Langenthal. Rufener had the car bodied locally in Wichtrach by the famous Swiss coachbuilder Hermann Graber, whose elegant designs were always executed to the highest standards and necessarily very expensive. This Mercedes-Benz 230 was given a unique four-seater convertible body with two side windows and, unusually for the time, an almost fully retractable roof.



Dieser 230er Mercedes-Benz ist ein einzigartiges Viersitzer-Cabriolet mit zwei Seitenscheiben und mit einem völlig versenkbaren Verdeck - unüblich für die damalige Zeit. Die vorne angeschlagenen Türen waren ebenso ungewöhnlich, denn alle anderen Mercedes Automobile dieser Periode besaßen hinten angeschlagene Türen. Mit seinem eleganten Stil erinnert er an die eher gehobene Klasse mit Marken wie Talbot, Delahaye oder Lagonda. Sicherlich aber auch auf Augenhöhe mit einem Typ 500 K und 540 K, die als die schönsten offenen Mercedes-Benz in ihrer Zeit gelten.

Es wurde von nur zwei Mercedes-Benz berichtet, die bei Graber vor dem 2. Weltkrieg, mit einer Karosserie versehen wurden. Eines davon immer noch mit dem originalen Messing-Nummernschild des Kantons Bern.

Gegen Ende der 1970er Jahre wurde dieses Fahrzeug in der Schweiz als Restaurierungsprojekt an Max Reimann, einem Solo-Trommler, Schlagzeuger und Pauken-Spieler des Deutschen Symphonie-Orchesters in Berlin, verkauft. Nach Deutschland importiert wurde es zwischen 1982 und 1985 wurde es bei dem sehr etablierten Karosseriebauer Schubert in Berlin-Wilmersdorf restauriert. Etwa Mitte der 1990er Jahre wurde es Bestandteil der Sammlung eines Berliner Geschäftsmanns. Seit der Restaurierung wurden mit dem Fahrzeug erst 3.000 km gefahren. Es befindet sich in einem generell guten Zustand, von Vorteil ist eine erst vor kurzer Zeit durchgeführte, sehr umfangreiche, Wartung bei der unter anderem der Zylinderkopf und das Kühlsystem überholt wurden. Dieses einmalige und elegante Vorkriegs Mercedes-Benz Cabriolet wird mit Deutschem Fahrzeugbrief angeboten.

€270,000 - 300,000

The front-hinged doors are also unusual, all Mercedes of cars this period having rear-hinged front doors. In style this elegant car is reminiscent of contemporary up-market Talbots, Delahayes and Lagondas, and surely ranks alongside the 500 K and 540 K as one of the most beautiful open Mercedes-Benz of its day. It is reportedly one of only two Mercedes-Benz cars bodied by Graber pre-war, and still carries its original 'Kanton Bern' brass VIN plate.

Towards the end of the 1970s, the car was purchased in Switzerland as a restoration project by Max Reimann, the solo timpanist of the Deutsches Symphonie-Orchester in Berlin. Imported into Germany, the Mercedes was restored between 1982 and 1985 by the long-established specialist Karosseriebau Schubert in Berlin-Wilmersdorf. In the private collection of a Berlin businessman since the mid-1990s, the car has covered only some 3,000 kilometres since the rebuild and is described as in generally good condition, benefiting from a recent extensive service, which included overhaul of the cylinder head and cooling system. This unique and stylish pre-war Mercedes-Benz soft-top is offered with German registration papers.



034 *

1965 MERCEDES-BENZ 230 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.042-10-008934

Motor-Nr. 127.981-10-007493

Dieser Fahrzeug, ein Cabriolet in signalrot mit beigem Leder-Interieur, ist ein Exemplar der Baureihe 230 SL mit manuellem Schaltgetriebe. Es steht für ein Meilenstein-Modell, das die Dynastie der Sportwagen für Mercedes-Benz weiterführte und erwies sich als enormer kommerzieller Erfolg für den Hersteller.

Im März 1963 auf dem Genfer Autosalon, als Nachfolger für den 190 SL, vorgestellt, wurde bei diesem Modell der vier-Zylinder Motor des Vorgängers durch einen Reihen 6-Zylinder Motor mit 2.3 Liter Hubraum und Benzineinspritzung ersetzt. Dieser Motor war der geringfügig aufgebohrte ehemalige 220 SE Motor mit einer Leistung von 150PS. Das brandneue Karosseriedesign von Paul Bracq mit dem für Mercedes-Benz üblichem Fahrwerk, vordere Einzelradaufhängung und der hinteren Eingelenkpendelachse wurde der Wagen zum sofortigen Klassiker.

A convertible-with-hardtop model finished in Signal Red with beige leather interior, this car is a manual transmission example of the 230 SL, a landmark model which founded a sports car dynasty that would prove an enormous commercial success for Mercedes-Benz.

Introduced at the Geneva Salon in March 1963 as replacement for the 190 SL, the 230 SL abandoned its predecessor's four-cylinder engine in favour of a 2.3-litre fuel-injected six derived from that of the 220 SE and producing 150bhp. An instant classic, the body design was all-new while beneath the skin the running gear was conventional Mercedes-Benz, featuring all-round independent suspension (by swing axles at the rear), disc front/drum rear brakes and a choice of four-speed manual or automatic transmissions.



Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten sorgen für die nötige Bremsverzögerung. Für die Kraftübertragung konnte man zwischen einem manuellen Viergang Schaltgetriebe oder einem Automatikgetriebe wählen. Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 200 km/h angegeben. Wegen seiner markanten Form "Pagode" getauft, zählten diese SL Modelle zu den beliebtesten Sporttourern ihrer Zeit und sind noch immer höchst begehrt bei Sammlern.

Laut der Kopie seiner Datenkarte wurde dieser 230 SL ursprünglich durch den Schweizer Mercedes-Benz Importeur Meyer-Barca am 15. Februar 1965 ausgeliefert. Das Auto verblieb immer in der Schweiz und soll nur drei Besitzer seit Neuauslieferung gehabt haben, die ihn laut zugehöriger Historienakte insgesamt nur 81,000 Kilometer fuhren. Er wurde zwischen 2007 und 2009 restauriert und erhielt neue Bodenbleche, ein neues faltverdeck und einen neuen Innenraum im korrekten Stil. In der Akte sind Rechnungen für Ersatzteile sowie ein Album mit Fotografien enthalten, die den Zustand des Wagens vor der Restauration und die ausgeführten Arbeiten dokumentieren. Die letzten drei Jahre war der 230 SL im Besitz eines Berner Mercedes-Benz Liebhabers, wo er sich eine Garage mit anderen Stuttgarter Klassikern aus den 1970er, 80er und 90er Jahren teilte. Derzeit in der Schweiz zugelassen, kommt dieser Wagen komplett mit Faltdach, passendem Hardtop, Schweizer Fahrzeugausweis und den zuvor erwähnten Dokumenten.
€70,000 - 85,000

Top speed was in excess of 120mph. Christened 'pagoda top' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and continue to be highly sought after by collectors.

According to its copy data card, this 230 SL was originally delivered via the Swiss Mercedes-Benz importer Meyer-Barca on 15th February 1965. The car has always remained in Switzerland and is believed to have had a mere three owners from new, during which time it has covered only some 81,000 kilometres as documented in the accompanying history folder. It was restored between 2007 and 2009, receiving new floor pans, new soft-top and new interior in the correct style. There are invoices for spare parts on file together with an album of photographs documenting the condition of the car before the restoration and some of the work carried out. For the last three years the 230 SL has been owned by a Bern-based Mercedes-Benz enthusiast, sharing its garage with other Stuttgart classics from the 1970s, '80s and '90s. Currently registered in Switzerland, the car comes complete with black soft-top, matching hardtop, Fahrzeugausweis and the aforementioned documentation.



035

1929 MERCEDES-BENZ 460 NÜRBURG CABRIOLET

KAROSSERIE ALEXIS KELLNER, BERLIN

Fahrgestell-Nr. M50874

Motor-Nr. M50874



Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs setzten sowohl Daimler als auch Benz ihre Automobilproduktion fort. Die Handelsbedingungen Anfang der 20er Jahre waren jedoch deutlich erschwert, hatte doch der Krieg die deutsche Ökonomie ruiniert und die Inflation grassierte. Von 86 deutschen Autoherstellern im Jahre 1924 hatten drei Jahre später lediglich 19 überlebt. Sollten die beiden großen Rivalen überleben, hatten sie nur zusammen eine Chance. Eine Vereinbarung zur technischen Kooperation aus dem Jahre 1924 ebnete den Weg zum Firmenzusammenschluß von Daimler und Benz, der am 1. Juli 1926 vollzogen wurde. Zu dieser Zeit hatte Paul Daimler, der Sohn des Gründers Gottlieb Daimler und Chefentwickler, bereits zu Horch gewechselt. Seinen Platz nahm Professor Ferdinand Porsche ein.

At the end of the First World War both Daimler and Benz went back to producing cars. Trading conditions in the early 1920s though, were extremely difficult: the War had left Germany's economy in ruins and there was rampant inflation. Of the 86 German car factories operating in 1924, only 19 were in existence three years later. If the two great rivals were to survive, it would have to be in partnership.

On 1st July 1926 Daimler and Benz completed their merger, the two companies having paved the way with a technical co-operation agreement in 1924. By this time, Paul Daimler, founder Gottlieb's son and the company's Chief Engineer, had moved to Horch, his place being taken by Professor Ferdinand Porsche.



Porsche sollte bis zum Jahre 1928 bei Daimler-Benz bleiben. Eines der letzten unter seiner Führung entwickelten Modelle war der Nürburg, das damalige Topmodell. Er vereinte auf beste Weise Tradition und Innovation mit seinem konventionellen Rahmen in U-Form, Starrachsen und halb-elliptischen Federn und dem modernen Reihenachtzylinder, dessen Motorblock und oberes Kurbelgehäuse aus einem Guß waren. Zuerst mit einem Hubraum von 4,592 ccm im Nürburg 460 vorgestellt, sollte dieser seitengesteuerte Motor auf einen Hubraum von 4,918 ccm im Typ 500 des Jahres 1931 vergrößert werden.

Porsches Nachfolger Hans Nibel bot später eine Version des Nürburgs mit einem kürzeren Radstand an, die meisten Kunden bevorzugten allerdings den langen Radstand, der den Repräsentationskarossen mehr Platz bot. Das veraltete Chassis hielt die Zielgruppe des Nürburgs nicht vom Kauf ab und wußte dessen diskrete Ausstrahlungskraft, tadellose Qualität und mühelose Kraftentfaltung zu schätzen und kaufte den Konkurrenten des Englischen Daimler immer noch bis zum Jahre 1939.

Porsche would stay with Daimler-Benz until 1928, one of the final designs produced under his stewardship being the Nürburg, which at the time of its introduction was the company's grandest model. Embodying tradition and innovation in equal measure, the Nürburg featured a conventional U-section chassis, rigid axles and semi-elliptic springing, but was powered by a modern straight-eight engine that combined the engine block and upper crankcase in a single casting. Displacing 4,592cc in the Nürburg's first (Type 460) incarnation, this sidevalve unit would be enlarged to 4,918cc for the Type 500 in 1931.

Porsche's successor, Hans Nibel later produced a kurz (short) version of the Nürburg with 11' 3" wheelbase, but most customers preferred the long (12' 4") wheelbase model which was most often seen with formal coachwork. The antiquity of its chassis would prove no handicap in the Nürburg's intended market, which appreciated its discreet presence, flawless build quality and effortless performance, and was still buying this imposing rival to the British Daimler in 1939.



Der hier angebotene 460 Nürburg wurde mit einer offenen Karosserie des Berliner Karosiers Alexis Kellner versehen (nicht zu verwechseln mit dem gleichnamigen französischen Karosseriebauer). Bereits im Jahr 1910 gegründet, stand diese Firma für die Herstellung von beispiellos eleganten und luxuriösen Karosserien. Von der Weltwirtschaftskrise Anfang der 30er Jahre in Mitleidenschaft geraten, wurde Kellner vom Konkurrenten Drausz aus Heilbronn mitsamt seiner wertvollen Patente aufgekauft. Chassis 50874 ist eine recht seltene offene Variante auf dem Nürburg-Fahrgestell, wurden doch die meisten Wagen mit eher geschlossenen Repräsentationskarosserien versehen.

Der direkte Vorbesitzer, ein Herr Tanke aus Bad Bentheim in Niedersachsen, erwarb den Wagen von einem Herrn Norbert Kohn aus Hannover, der ihn wiederum bei Drausz/Kellner gekauft hatte. Der Nürburg wurde in den Niederlanden von Satink in Hengelo für Herrn Tanke in den Jahren 2003 bis 2007 restauriert und steht in exzellentem Zustand da. Es liegen zwar keine Rechnungen über die Restaurierung, jedoch eine fotografische Dokumentation der Restaurierung, Fotos des Wagen vor den Arbeiten sowie ausgewählte Korrespondenz mitsamt einer Zertifizierung des Wagens von Mercedes-Benz, vor. Dieses einzigartige Exemplar eines prachtvollen und imponierenden Modells eines der angesehensten Autoherstellers mit einer ebenso seltenen wie eleganten Karosserie wird mit niederländischen Zulassungspapieren angeboten.
€350,000 - 450,000

The superb 460 Nürburg offered here carries cabriolet coachwork by Carrosserie Alexis Kellner of Berlin (not to be confused with French coachbuilder of the same name). Founded in 1910, the company was noted for producing bodies of exceptional elegance, style and luxury. Shaken by the economic crisis of the early 1930s, Kellner was acquired by another German coachbuilder, Drausz of Heilbronn, which thereby acquired Kellner's valuable patents. '50874' is a relatively rare example of soft-top coachwork on the Nürburg chassis, which tended to attract more formal, enclosed designs.

We are advised that the immediately preceding owner, a Mr Tanke from Bad Bentheim in Lower Saxony, acquired the car from a Mr Norbert Kohn of Hannover, who had purchased it from the Drausz/Kellner company. The Nürburg was restored in the Netherlands for Mr Tanke by Satink of Hengelo between 2003 and 2007 and remains in excellent condition today. No bills are available but there is a photographic record of the restoration on file together with 'as found' pictures and assorted correspondence, including a certifying letter from Mercedes-Benz. Offered with Netherlands registration papers, this is a unique example of a magnificent and imposing model from one of the most respected marques in the history of the motor car, bodied by one of Germany's finest coachbuilders.



036

Aus dem Vorbesitz von Chen Yi **1965 MERCEDES-BENZ 600 PULLMAN**

Fahrgestell-Nr. 100.014-12-000165

Motor-Nr. 100.980-12-000159

Eine von nur 428 Pullman Limousinen der insgesamt 2,677 gebauten Mercedes-Benz 600 ist dieser Wagen einer von zwei im Jahre 1965 aus Westdeutschland nach China exportierten 600. Das hier angebotene Fahrzeug wurde von China's Außenminister Chen Yi, einem der Militärführer der chinesischen kommunistischen Revolution und engem Verbündeten Mao Zedongs, genutzt.

Chen Yi wurde als Sohn eines Richters in der Sichuan-Provinz im Jahre 1901 während der Qing Dynastie – der letzten Dynastie Chinas – geboren, 11 Jahre, bevor das Land eine Republik wurde. Er ging in Chengdu zur Schule und wurde 17-jährig im Jahre 1918 auserkoren, an einem Arbeits-/Studienprogramm in Frankreich teilzunehmen. 1922 mit seinen Kollegen aus Frankreich ausgewiesen, kehrte er nach Sichuan zurück und wurde im darauffolgenden Jahr Mitglied der kommunistischen Partei und des nationalistischen Kuomintangs. Seine Ausbildung setzte er an der Chinesisch-Französischen Universität und der Whampoa Militärakademie fort. Auf die Kommunisten setzend, kämpfte er gegen die Kuomintang in dem gescheiterten Nanchang Putsch des Jahres 1927, verbündete sich mit Mao Zedong in Jinggangshan und diente dem politischen Arm der Neuen Vierten Armee als Vorsitzender.

One of only 428 Pullman limousines out of a total of 2,677 Mercedes-Benz 600s made, this example is one of two imported from West Germany by the Chinese government in 1965. The car offered here was used by China's Foreign Minister, Chen Yi, one of the military leaders of the Chinese Communist Revolution and a close associate of Mao Zedong.

Son of a magistrate, Chen Yi was born Sichuan Province in 1901 during the Qing Dynasty – China's last – 11 years before that country became a republic. He attended school in Chengdu and in 1918, aged 17, was selected to join a work/study programme in France. Expelled from France in 1922 together with his colleagues, he returned to Sichuan and the following year joined both the Communist Party and the nationalist Kuomintang. His education continued at the Sino-French University and Whampoa Military Academy. Throwing in his lot with the communists, Chen Yi fought against the Kuomintang during the failed Nanchang Uprising of 1927 and in the spring of 1928 joined Mao Zedong in Jinggangshan, serving as head of the New Fourth Army's political department.



Als einer der fähigsten Befehlshaber der Kommunistischen Partei kämpfte er gegen die japanischen Besatzer im Zweiten Weltkrieg und gegen die Kuomintang in dem darauffolgenden Bürgerkrieg. Nach der Gründung der Chinesischen Volksrepublik im Jahre 1949 wurde er Bürgermeister von Shanghai. Ab dem Jahre 1954 diente er als stellvertretender Premier und dann, von seinen Pflichten als Bürgermeister befreit, als Außenminister von 1958 bis 1972. In dieser Rolle wurde er einer der meistgereisten Staatsmänner Chinas, oft im Ausland ganz in weiß gekleidet. Er wurde zwar für seine Rolle in der Kulturrevolution kritisiert, aber nie öffentlich angeklagt, sein politischer Einfluß nahm jedoch ab und er starb 1972. Mao Zedong kam zu seiner Beerdigung.

Zu diesem Zeitpunkt wurde Chens Mercedes-Benz 600 dem regierungseigenen Automobilwerk in Shanghai als Muster für die geplante chinesische Kopie des Wagens übergeben, allerdings führte die Kulturrevolution zu einem Abbruch dieses Projektes. Der Wagen wurde bis in die 80er Jahre in Shanghai gelagert, bis er von Hans Luwich, einem deutschen Ingenieur, der für Volkswagen Shanghai arbeitete, entdeckt wurde. 1993 verschiffte er den 600er nach Deutschland und ließ ihn dort 1998 zu. Im Februar diesen Jahres verkaufte er den Wagen nach Holland. Der jetzige Kilometerstand steht bei nur 21,160 km, da der 600er die meiste Zeit nur gelagert wurde. Angeboten wird er mit deutschem Fahrzeugbrief. Dieser historisch bedeutende Mercedes wurde noch nie restauriert und präsentiert sich in gutem, fahrbereiten Zustand.

€150,000 - 250,000

One of the Chinese Communist Party's most able commanders, Chen fought the occupying Japanese during WW2 and the Kuomintang in the civil war that followed. On the establishment of the People's Republic of China in 1949, he was appointed Mayor of Shanghai. From 1954 he served as Vice Premier and, relinquishing his mayoral duties, as Foreign Minister from 1958 to 1972. In the latter role he would become one of China's most widely travelled statesmen, often dressed in a white suit on his visits abroad. Criticised during the Cultural Revolution but never formally dismissed, Chen Yi's political influence began to decline and he died in 1972. Mao Zedong attended the funeral.

Chen's Mercedes-Benz 600 had by then been given to the government-owned Shanghai car plant to serve as the pattern for a Chinese-produced version, only for the coming of the Cultural Revolution to force the plan's abandonment. The car remained in storage until the 1980s when it was discovered by Hans Luwich, a German engineer working for Volkswagen Shanghai. He shipped the 600 back to Germany in 1993 and titled the car in 1998. In February 2014 Mr Luwich sold the Mercedes to the Netherlands. The current odometer reading is only 21,160 kilometres, reflecting the fact that the car has spent most of its life in storage. Offered with German Fahrzeugbrief, this historic Mercedes-Benz has never been restored and is presented in good running and driving condition.



037

1924 MERCEDES 10/40/65HP SPORT PHAETON

Fahrgestell-Nr. 27434

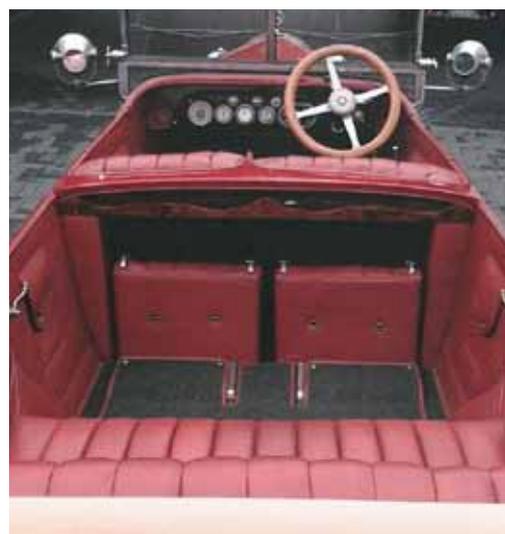
Motor-Nr. 55905



Nach dem zweiten Weltkrieg gingen Daimler wie auch Benz mit der normalen Automobil-Produktion wieder an, obwohl die wirtschaftlichen Bedingungen in den frühen 1920er Jahre äußerst schwierig waren. Der Krieg hatte Deutschlands Wirtschaft in die Knie gezwungen und eine ausufernde Inflation kam noch hinzu. Von den ehemals 86 Deutschen Automobil-Herstellern im Jahr 1924 haben letztendlich drei Jahre später nur noch 19 existiert. Daimler und Benz waren jeder für sich auch betroffen. Aus den ehemaligen Konkurrenzfirmen entwickelte sich 1924 zuerst eine technische Kooperation und am 01. Juli 1926 endgültig ein Zusammenschluss beider Firmen. In dieser Zeit arbeitete Paul Daimler, Sohn des Gründers Gottlieb Daimler, als Entwicklungschef für Daimler. Er wechselte aus persönlichen Gründen zu Horch nach Zwickau. Seinen Platz nahm Prof. Dr. h.c. Ferdinand Porsche ein.

At the end of the First World War, both Daimler and Benz went back to producing cars. Trading conditions in the early 1920s though, were extremely difficult: the war had left Germany's economy in ruins and there was rampant inflation. Of the 86 German car factories operating in 1924, only 19 were in existence three years later. If the two great rivals were to survive, it would have to be in partnership. On 1st July 1926, Daimler and Benz completed their merger, the two companies having paved the way with a technical co-operation agreement in 1924. By this time, Paul Daimler, founder Gottlieb's son and the company's Chief Engineer, had moved to Horch, his place being taken by Professor Ferdinand Porsche.

Wie bereits Daimler, war auch Porsche ein Verfechter von Kompressor-Motoren. Er verließ Daimler-Benz bereits wieder im Jahr 1928. Sein Vermächtnis war ein Modellprogramm mit einer Fülle von legendären Kompressor-Modellen. Unter der Direktion von Paul Daimler fertigte die Daimler-Motoren-Gesellschaft weltweit die ersten Kompressor Motoren Fahrzeuge in Serie und stellte folgende 4-Zylinder Modelle - 6/25/40 HP und 10/40/65 HP - 1921 auf der Berliner Automobil-Ausstellung aus (Die dreifache PS Angabe ergibt sich aus der Steuer-PS, der Angabe ohne und der Angabe mit Kompressor).



Als Porsche Anfang 1923 seine Arbeit bei Daimler aufnahm, entwickelte er vorrangig die von Paul Daimler begonnenen 4- und 8-Zylinder Kompressor-Motor Rennwagen. Die daraus abgeleiteten 6-Zylinder Modelle 15/70/100 HP und 24/100/140 HP präsentierte Daimler 1924 auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

Der Besitzer dieses Fahrzeugs ist ein anerkannter und bekannter Sammler von Mercedes-Benz Fahrzeugen, hauptsächlich Vorkriegs-Fahrzeuge. Dieser sehr frühe Kompressor-Mercedes passt aber nicht so wirklich richtig in diese Sammlung. Deshalb hat er nun beschlossen, sich von diesem Fahrzeug zu trennen.

Wie viele andere zeitgenössische Automobile ist dieses Fahrzeug auch ein rechtsgesteuertes Modell (linksgesteuerte Fahrzeuge produzierte man in Stuttgart erst nach der Fusion mit Benz). Diesen Mercedes erwarb er 2011 aus dem Nachlass eines anderen bekannten deutschen Sammlers aus Lübeck. Dieser hatte das Fahrzeug im Juni 2000 von der DEKRA Automobile GmbH schätzen lassen.

Diese Schätzung beruht auf dem Zustand des Fahrzeugs, so wie es der Sammler 1996 erworben hat. Es existieren leider keinerlei Angaben von dem Fahrzeug vor dieser Zeit, einzig die Angaben des Lübecker Sammlers in Bezug auf das Fahrzeug als er es erworben hat. Der Zustand war und ist sehr gut und wurde unter Berücksichtigung der Originalität nur sehr vorsichtig und an wenigen Stellen überarbeitet bzw. restauriert. Es existieren leider keinerlei Rechnungen der Restaurierungen bzw. eine Fotodokumentation dieser Arbeiten.

Like his predecessor, Porsche was an advocate of forced induction, and although he would leave Daimler-Benz in 1928, his legacy was a range of supercharged Mercedes cars that are the stuff of legend. Under Paul Daimler's direction, Daimler-Motoren-Gesellschaft had introduced the world's first supercharged production cars, the 6/25/40hp and 10/40/65hp four-cylinder models, at the 1921 Berlin Automobile Show. (The three figures refer to nominal rated horsepower, actual horsepower un-blown and horsepower with blower engaged respectively). On his arrival early in 1923, Porsche busied himself further developing the blown four and eight-cylinder racers designed by Paul Daimler, and the 15/70/100hp and 24/100/140hp supercharged, six-cylinder, production models that would debut at the Berlin Automobile Show in 1924.

This car's current owner is a prominent collector of Mercedes-Benz automobiles – mainly post-war – and as this early Kompressor does not fit his collection he has decided to part with it. Like many other contemporary cars of quality, it is right-hand drive (it was not until after the merger with Benz that left-hand drive became common on Stuttgart's products). The Mercedes was purchased in 2011 from another well-known German collector from Lübeck, since deceased, who had the car appraised in June 2000 by DEKRA Automobil GmbH. This appraisal states that according to documents shown at that time, the car came into the previous (Lübeck) owner's possession in 1996.



Eine erneute Schätzung ließ der jetzige Besitzer im Oktober 2011 durch das Sachverständigen-Büro Hans, Dorsten (Deutschland) mit, unter Zuhilfenahme der Daten von Classic Data, vornehmen. Hierbei wurden die Chassis- sowie die Motor Nummer durch eine E-Mail von Dr. Nils Beckmann, Mercedes-Benz Classic, bestätigt. Das Ergebnis dieses Gutachtens lautet: „Das Fahrzeug und all seine Komponenten, Chassis, Karosserie, Interieur, Fahrwerk, Motor, Getriebe, Differential, etc. sind in einem sehr guten Zustand und entsprechen dem zeitlich zuzuordnenden Zustand, laut einem Auszug von Aufzeichnungen des Mercedes-Benz Classic Centers.“ Darin ist unter anderem nachzulesen, dass die Erstauslieferung des Fahrzeugs am 30.12.1924 durch die Britische Mercedes-Benz Ltd., London, erfolgte. Der Zustand dieses besonderen Fahrzeugs ist tatsächlich „sehr gut“ und nach der bekannten Tabelle „1-2“. Daher gehen wir aktuell davon aus, dass das Fahrzeug sich auch wirklich in einem generell guten Zustand befindet.

Dieses Exemplar ist somit ein Vorläufer der legendären Kompressor Mercedes-Benz Automobile, zu denen die gewaltigen SSK und SSKL gehören. Dieser sehr frühe Kompressor Typ hat somit eine lange Tradition und Historie. Zum Erwerb des Fahrzeugs bekommt der neue Besitzer den Deutschen Fahrzeug-Brief und neuen „TÜV“, gültig bis Mai 2016. Zusätzlich liegen dem Fahrzeug eine Bedienungsanleitung und ein Ersatzteil-Katalog in Deutsch/Französisch/Englisch bei.
€450,000 - 650,000

No reference is made to any earlier ownership or history, other than the car was found to be in very good condition having been restored with particular care to originality. However, there are no invoices from restoration workshops or a photographic record. An appraisal and valuation ordered by the current owner and carried out in October 2011 by Sachverstaendigenbuero HANS, Dorsten, Germany with support by well known German classic car valuer Classic Data, confirms the chassis and engine numbers as also stated in an email from Dr Nils Beckmann of Mercedes-Benz Classic. This appraisal states: 'the vehicle and all components - chassis, body, interior, suspension, engine, gearbox, differential, etc - are in very good, original condition' and continues: 'According to an excerpt from Mercedes-Benz Classic Centre's chassis records, it has been possible to confirm originality to specification upon delivery on 30.12.1924 to British Mercedes Ltd, London'. The car's condition is rated 'very good' and also '1 - 2'. We are advised that currently it is 'on the button' and in generally very good condition.

Forerunner of the legendary line of supercharged Mercedes-Benz cars that includes the mighty SSK and SSKL, this early Kompressor comes with a large history file containing the German Fahrzeugbrief and fresh TÜV valid until May 2016. A copy of the owner's manual and a parts manual in German/English/French are included in the sale.



038

1934 MERCEDES-BENZ 500 NÜRBURG OFFENER TOURENWAGEN

Fahrgestell-Nr. 104951

Motor-Nr. 104951

Kommissions-Nr 14493

Nach Beendigung des ersten Weltkriegs nahmen Daimler und Benz die Produktion von zivilen Fahrzeugen wieder auf. Die konjunkturellen Wettbewerbsbedingungen waren Anfang der 1920 Jahre extrem schwierigst: Deutschland hatte seine Wirtschaftskraft verloren und kämpfte mit einer wachsenden Inflation. Von den im Jahr 1924 existierenden 86 Deutschen Automobil-Herstellern überlebten in den nächsten drei Jahren nur noch 19. In Anbetracht des wirtschaftlichen Überlebens schlossen sich die bis dahin eigenständigen und im Wettbewerb stehenden Firmen Daimler und Benz zu einer Firma zusammen. Das Datum des offiziellen Zusammenschlusses ist der 01. Juli 1926. Bereits im Jahr 1924 hatten sie eine Übereinstimmung im Bereich der technischen Entwicklung sich zu einer Kooperation getroffen. In dieser Zeit wechselte Paul Daimler, Sohn von Gottlieb Daimler, zu Horch in Zwickau. Seine Position als Chefindingenieur bei Daimler übernahm Professor Ferdinand Porsche.

At the end of the First World War both Daimler and Benz went back to producing cars. Trading conditions in the early 1920s though, were extremely difficult: the War had left Germany's economy in ruins and there was rampant inflation. Of the 86 German car factories operating in 1924, only 19 were in existence three years later. If the two great rivals were to survive, it would have to be in partnership.

On 1st July 1926 Daimler and Benz completed their merger, the two companies having paved the way with a technical co-operation agreement in 1924. By this time, Paul Daimler, founder Gottlieb's son and the company's Chief Engineer, had moved to Horch, his place being taken by Professor Ferdinand Porsche.



Paul Daimler entwickelte für Horch im Jahr, 1926, einen Reihen 8-Zylinder Motor modernster Bauart (ein solches Projekt war bei Daimler vom Vorstand abgelehnt worden) wodurch Horch sehr schnell Marktanteile im Segment der Luxus-Automobile erlangte. Das wiederum ärgerte natürlich den früheren Arbeitgeber von Daimler, die Firma Daimler-Benz AG in Stuttgart.

Ferdinand Porsche konnte unter seiner Federführung das Projekt Typ Nürburg für Daimler-Benz erst 1928 fertigstellen. Damit versuchte Daimler-Benz die an Horch verlorene Führerschaft im Luxus-Automobil Segment zurück zu erobern. Zu diesem Zeitpunkt war der Typ Nürburg das größte Modell im Programm des Stuttgarter Herstellers. Der Namen leitete sich von einem erfolgreichen zweiwöchigen 13.000 Kilometer Dauertest auf der berühmten Rennstrecke Nürburgring, nahe der Burg Nürburg, in der Eifel (Deutschland) ab.

Damit verkörperte er gleichermaßen Tradition und Innovation. Der U-Profil-Pressstahlrahmen des Fahrzeugs federt mit einer vorderen und hinteren Starrachse, an halbeliptischen Federn. Angetrieben wird er von einem Reihen 8-Zylinder Motor, der als Monoblock aus einem Guss gefertigt ist. Der anfänglich im Typ 460 Nürburg einen Hubraum von 4.592cm³ besaß, ein mit seitlich stehenden Ventilen ausgestatteter Motor, der ab 1931 einen auf 4.918 cm³ (Typ 500 Nürburg) vergrößerten Hubraum aufweist. Seine Vorstellung erlebte der "Nürburg" im Herbst 1928. Seine Aufgabe in aristokratischen Kreisen war es, genügend Raum und Komfort für die Fahrt mit sechs bis sieben Personen zu bieten. Diesem Anspruch konnte er bestens begegnen.

In 1926 Paul Daimler designed a state-of-the-art twin-cam straight eight model for Horch (a proposal rejected by the Daimler management) which quickly captured a major portion of the German market for large luxury cars, much to the chagrin of his former employers.

Ferdinand Porsche would stay with Daimler-Benz until 1928, one of the final designs produced under his stewardship being the Nürburg, which was intended to re-establish the company's dominance in the face of Horch's encroachment on its territory. At the time of its introduction the Nürburg was the company's grandest model, taking its name from a successful two-week 13,000-kilometre endurance test at the Nürburgring circuit in the Eifel Mountains.

Embodying tradition and innovation in equal measure, it featured a conventional U-section chassis, rigid axles and semi-elliptic springing, but was powered by a modern straight-eight engine that combined the engine block and upper crankcase in a single casting. Displacing 4,592cc in the Nürburg's first (Type 460) incarnation, this sidevalve unit would be enlarged to 4,918cc for the Type 500 in 1931. Introduced in the autumn of 1928, the Nürburg was a dignified carriage preferred by the aristocracy; its emphasis was on space and comfort in the grand Vintage manner, and most could carry six or seven people.



Hans Nibel folgte als Chefentwickler auf Porsche. Er baute eine Kurzversion des Nürburg mit einem Radstand von nur noch 3.430 mm. Weiterhin bevorzugt wurde von den Käufern aber die Langversion mit einem Radstand von 3.670 mm. Die jedoch meistens mit einer formal weniger aufregend erscheinenden Karosserie versehen wurde. Gleichzeitig genügte das nicht mehr zeitgemäße Chassis mit seiner Starrachse in diesem Marktsegment, welches die zurückhaltende Präsenz, die Qualität und ausreichende Leistung des Fahrzeuges zu schätzen wussten.

Dieses außergewöhnliche Exemplar, welches hier angeboten wird, ist eins von nur 931 gebauten Typ 500 Nürburg. Seine komplett im Werk gebaute 4-türige offene Tourenwagen-Karosserie mit 6-7 Sitzen zugelassen war erstmalig auf das Innenministerium von Baden, Baden und Württemberg vereinigt sich erst im Jahr 1952. Es ist in dieser Ausführung ein seltenes Vollcabriolet auf einem Nürburg Fahrgestell, welches ein eher nüchternes Erscheinungsbild darstellt. Nachdem dieses Fahrzeug dem Werk drei Jahre lang als Vorführwagen gedient hatte, wurde es 1937 an Georg Wilhelm Dünzl, München, verkauft. Als nächster Eigner ist Bruno Beck, Ravensburg, ab dem Jahr 1959 aufgelistet.

Nach mehr als 20 Jahren verkaufte Herr Beck das Fahrzeug an Heinz Göbel, Eigentümer der Daimler-Benz Niederlassung Neu-Isenburg. Weitere 20 Jahre vergehen bis anlässlich der Brooks Auktion im Mercedes-Benz Museum - Stuttgart, April 1999 – (LOT 111), dieses Exemplar ersteigert wird. In dieser Zeit stand es in dem ersteigerten Zustand im Fritz B. Busch Museum. Es diente während dieser Zeit auch einmal als Filmauto im Kino-Epos "Hindenburg".

Porsche's successor, Hans Nibel, later produced a kurz (short) version of the Nürburg with 3,430mm wheelbase but most customers preferred the long (3,670mm) wheelbase model which was most often seen with formal coachwork. The antiquity of its chassis would prove no handicap in the Nürburg's intended market, which appreciated its discreet presence, flawless build quality and effortless performance.

One of only 931 Nürburg 500s built, the superb example offered here was completed by the factory with 6/7-seater four-door open touring coachwork and first registered by the Baden Ministry of the Interior. It is a relatively rare example of soft-top coachwork on the Nürburg chassis, which tended to attract more formal, enclosed designs. After serving as a factory demonstrator for three years, the car was sold in 1937 to Georg Wilhelm Dünzl of Munich, who kept it until 1959 when ownership passed to Bruno Beck of Ravensburg.

After another 20-or-so years in long-term ownership, the Nürburg passed – in 1979 - from Beck to Heinz Göbel, proprietor of Daimler-Benz, Neu-Isenburg and again, 20 years later, was offered for sale by his estate at Brooks' auction at the Mercedes-Benz Museum, Stuttgart in April 1999 (Lot 111). At that time it was stated that the car had previously been resident in the Busch Museum and was believed to have featured in the 1960s epic airship movie Hindenburg.



Es wurde nicht restauriert, aber alle anfallenden und notwendigen Instandhaltungsarbeiten wurden ausgeführt. Das Verdeck des Nürburg wurde erneuert und er erhielt eine neue Lackierung. Der überwiegende Teil des Fahrzeugs befindet sich noch im Originalzustand. Vom letzten Eigner, dem Mercedes-Benz Händler, wurde das Fahrzeug auf diesem Erhaltungszustand belassen. Er überholte den Motor und vollzog regelmäßige Servicearbeiten am Fahrzeug. Der Nürburg wird mit Blick auf alle mechanischen Teile einem exzellenten Zustand beschrieben. Eine aktuelle Fahrzeugabnahme ("TÜV") ist mit im Angebot enthalten. Heinz Klenkmann war der Käufer 1999, der den Nürburg zu Kienle Automobiltechnik in Heimerdingen bringen ließ um dort eine Ölundichtigkeit des Motors, eine Überarbeitung des Lenkrades und des Vergasers ausführen zu lassen. Gleichzeitig wurde dort eine elektrische Kraftstoffpumpe eingebaut und ein großer Service und die anfallenden Einstellungen vorgenommen. (Eine detaillierte Rechnung mit allen über einen Gesamtbetrag in Höhe von 39.471 € ist datiert - Juli 2000). Aktuell ist dieser Mercedes Bestandteil einer privaten Sammlung in Europa und kann in der EU frei gehandelt werden. Einer erneuten Inbetriebnahme des Fahrzeugs steht nichts im Weg, obwohl es in den letzten Jahren nur in einer statischen Ausstellung stand.

Der schwarze Lack der Karosserie und das gleichfarbige, völlig originale Leder-Interieur zeichnen diesen Mercedes-Benz zu einem begehrenswerten Exemplar aus. Die Original Auslieferungspapiere werden in Kopie mitgeliefert, sowie der Original Kraftfahrzeug-Brief aus dem Jahr 1937. Weiterhin eine FIVA Identity Card und der aktuelle Deutsche Kraftfahrzeug-Brief. Ein wichtiger Hinweis auf die ausgestellte Expertise, aus der die gesamte Fahrzeugdokumentation ersichtlich ist. Somit wird hier ein sehr bemerkenswertes Fahrzeug angeboten, welches die weltweit anerkannte Marke Mercedes-Benz im Bereich von historischen Automobilen großartig vertritt.
€500,000 - 600,000

It had never been restored but work had been carried out when necessary, including replacing the convertible hood and repainting the body, but the car had been kept mostly original. The late owner's Mercedes-Benz dealership had maintained the car to the level it deserves: overhauling the engine and carrying out proper servicing on a regular basis. It was described as is in mechanically excellent condition and sold with a fresh TÜV. The purchaser in 1999 was Heinz Klenkmann, who sent the Nürburg to Kienle Automobiltechnik in Heimerdingen for various works including remedying an engine oil leak, overhauling the steering and carburettor, installing an electric fuel pump, and general servicing and adjustments (see detailed bills totalling €39,471 on file dated July 2000). Currently the Mercedes resides in a private collection in Europe and is in free circulation within the EU. Although 'on the button', it will nevertheless require re-commissioning following several years on static display.

Finished in black with a matching leather interior, the latter rare as it is almost entirely original, this highly collectable Mercedes-Benz comes with copies of original factory paperwork, the original Kraftfahrzeug-Brief from 1937, FIVA Identity Card and current German Kraftfahrzeug-Brief. Importantly, it also comes with documentation confirming that it has successfully gone through the factory certification process ('Expertise'). A superb example of a magnificent and imposing model from one of the most respected marques in the history of the motor car.



039

1955 MERCEDES-BENZ 300 SL FLÜGELTÜRER

Fahrgestell-Nr. 198.040-5500852

Motor Nr. 198.980-5500840

1
Saint-Tropez, 1982

2
Monaco, 1982



Mercedes-Benz kehrt 1952 zum Renngeschehen zurück. Sie starten mit zwei ihrer neuen 300 SL (W194) Sportwagen bei der Mille Miglia. Die beiden beenden das sehr schwierige, italienische Langstreckenrennen auf einem zweiten und vierten Platz im Gesamtklassement. Diesem vielversprechenden Start folgt ein Sieg bei der herausfordernden Carrera Panamericana.

Die ersten an Rennen teilnehmenden 300 SL (Sport Leicht) sind mit einer offenen Sportwagenkarosserie versehen. Doch bereits am 24-h-Rennen im Juni nimmt ein Team mit drei "Flügelüren-Coupés" teil. Hohe Seitenholme sind dem Gitterrohr-Rahmen geschuldet und waren bei der offenen Karosserieform kein Problem. Das Coupé erforderte jedoch eine innovative Lösung, die mit der Idee der Flügelüren gelöst wurde. Karl Kling und Hans Klenk fuhren mit ihrem "Silberpfeil" einen Sieg heraus. Damit war bereits der Weg für den 300 SL geebnet, ein Teil des Motorsportmythos zu werden.

1954 wurde der Serien 300 SL, mit dem gleichen Gitterrohrrahmen des W194 Rennwagens und einer Leichtbau-Aluminium Karosserie vorgestellt. Der aus der luxuriösen 300er Limousine bekannte Reihen 6-Zylinder Motor mit einer obenliegenden Nockenwelle und einem Hubraum von 2.996 cm³ wurde um 45° seitlich gekippt in den Motorraum des 300 SL eingebaut. Dadurch konnte eine viel niedrigere und luftwiderstandsgünstigere Karosserieform verwirklicht werden. Er leistet mit einer mechanischen Bosch Einspritzpumpe 215 PS bei 5.800 U/min. Ein vollsynchronisiertes manuelles 4-Gang überträgt die Kraft an das Differential der Hinterachse. Das Fahrwerk bestand aus Einzelradaufhängung an allen vier Rädern mit Doppelquerlenkern und Schraubenfedern vorne und einer Pendelschwinge mit Schraubenfedern hinten.

'When it was first announced by Mercedes-Benz, the production 300 SL Coupé was a startling car built to the German concern's customarily startling standards, but above all what left the general public most open-mouthed about the new car was its upward-opening Gullwing doors...!' - Motors, 1963.

Mercedes-Benz returned to post-war competition in 1952, fielding two of its new 300 SL (W194) sports cars in the Mille Miglia. The pair finishing a creditable 2nd and 4th overall in this most difficult of events and this promising start was followed up by a win in the challenging Carrera Panamericana. The works first raced the 300 SL (Sport Leicht) in open form, but for the Le Mans 24-Hour Race in June a trio of 'gullwing'-doored coupés was entered. High sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the coupé bodywork required innovative thinking - hence the gullwing doors. Karl Kling and Hans Klenk duly brought their 'Silver Arrow' home in first place and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis and lightweight aluminium-alloy bodywork of the W194 racer while its mechanical underpinnings, like the latter's, owed much to the contemporary Mercedes-Benz 300 luxury saloon. A 2,996cc overhead-camshaft inline six, the 300 SL's engine was canted at 45 degrees to achieve a low bonnet line and produced 215bhp (DIN) at 5,800rpm using Bosch mechanical fuel injection. A four-speed, all-synchromesh manual 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.



Ein Serien 300 SL (W198) wurde von Road & Track in ihrem Magazin im Jahr 1955 getestet. Den Spurt von 0-auf 60 mph absolvierten sie in 7,4 Sekunden und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 210 km/h. Der bereits seit langem erwartete 300 SL übertrifft alle bisherigen Erwartungen. Es machte R&T sichtlich Spaß als sie den 300 SL testeten und sie kamen zu folgendem Ergebnis: "Weit über unsere wildesten Erwartungen hinaus. In der Tat können wir zweifelsfrei bestätigen, dass der 300 SL unsere Erwartungen weit übertrafen hat. Er ist ein All-Round Rennsportwagen. Er kombiniert mehr wünschenswerte Eigenschaften in dieser strömungsgünstigen Karosserie als man sich selbst vorstellen kann oder zu hoffen wagt. Die Fahrleistungen? Er benötigt von 0 auf 160 km/h nur 17 Sekunden. Doppelfunktion? Der Serien 300 SL kann auf der einen Seite eine sehr ordentliche Performance im Motorsport bieten. Das Fahrzeug hat eine extrem gute Traktion und gleichzeitig kann man mit ihm im normalen Straßenverkehr sehr verhalten teilnehmen. Komfort? Der voll ausgestattete 300 SL ist das komfortabelste und sicherste Hoch-Geschwindigkeits-Allround Fahrzeug, das heutzutage gebaut wird".

Als 300 SL Roadster, mit konventionell zu öffnenden Türen, feierte er im Mai 1957 seine Premiere auf dem Genfer Auto Salon. Obwohl er gegenüber dem Flügeltürer in größerer Stückzahl gebaut wurde, konnte er dessen Begehrtheit nie erreichen. Ungeachtet seiner Rennwagen-Abstammung ist der 300 SL ein sehr praktisches Fahrzeug. Er kann sich richtig zivilisiert im normalen Straßenverkehr bewegen und gleichzeitig berauschend mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn fahren. 1957 endete nach 1.400 Exemplaren die Produktion des 300 SL Coupés. Heute ist es ein sehr begehrtes Automobil und bei Sammlern sehr gefragt.

A production 300 SL (W198) was tested by Road & Track magazine in 1955, accelerating from 0-60mph in 7.4 seconds on its way to a top speed of 140mph. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300 SL coupé is the ultimate in an all-round sportscar. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible. Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.'

A 300 SL roadster featuring conventional doors was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and, although built in greater numbers, has never matched the immortal Gullwing for desirability. Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL remains a thoroughly practical car, as civilised in city traffic as it is exhilarating on the autostrada. By the time 300 SL Coupé production ceased in 1957, some 1,400 examples had found customers. Today the model is both rare and most sought after by connoisseurs of fine automobiles.



Dieser großartige Mercedes-Benz 300 SL Flügeltürer wurde am 19. Dezember 1955 an den spanischen Importeur IDASA in Madrid ausgeliefert und dort an AUTOLICO SA in Barcelona verkauft. Anfang 1956 kauft Automóvil Fernandez SA das Fahrzeug für den Erstbesitzer Mr. Cottet, wohnhaft in Barcelona, wo er auch gleichzeitig Besitzer von Optiker-Geschäften in der Stadt und der näheren Umgebung ist. Sein Vater eröffnete sein erstes Optiker-Geschäft im Jahr 1902 und diese Firma ist noch heute tätig. Die Fahrzeug-Dokumentation beschreibt wie das Fahrzeug in der Erstausslieferung ausgestattet war. Dort ist nachzulesen das "00852" in "Weiß Grau" lackiert und mit einer roten Innenausstattung verkauft wurde. Weiterhin zählen dazu: Stoßstangen mit Stoßstangen-Hörnern, ein Becker Le Mans Radio mit Hirschmann Antenne, Lichthupen-Funktion, sowie ein zweiteiliges Kofferset.

Dieser 300 SL verblieb bis Anfang der 1970er Jahre bei der Familie Cottet. Zu dieser Zeit wurde José Trabal auf das Fahrzeug aufmerksam, und fragte bei der Familie Cottet nach, ob sie dieses Fahrzeug verkaufen wollten. Zuerst sagten Cottets NEIN. Doch sieben Monate später willigten sie einem Verkauf zu. Mit diesem Automobil fuhr er regelmäßig zum Grand Prix von Monaco, bis 1982. Nach seiner Hochzeit im Jahr 1983 wurde der 300 SL nur noch selten bewegt, da die Trabals einen Großteil des Jahres in New York verbrachten. Im Jahr 1984, nach der Trennung des Paares, wird er von der spanischen Polizei verhaftet, weil er mit ungültigen Papieren gereist ist. Im Zeitraum von 1983 bis 1993 stand das Fahrzeug in einer Garage. Das Fahrzeug wurde ganze 200km außerhalb der originalen und dokumentierten 117.000 km gefahren. José Trabal starb in 1993 und seine Frau Marian entschied sich zum Verkauf des 300 SL.

This magnificent Mercedes-Benz 300 SL Gullwing was delivered to the Spanish Importer IDASA in Madrid on 19th December 1955 and retailed via Autolico SA in Barcelona. At the beginning of 1956, Automóvil Fernandez SA sold the car to its first owner Mr Cottet, a resident of Barcelona, who was the owner of a chain of optician's stores in the city and surrounding areas. His father opened his first optician's store in 1902 and the company is still in existence today. The accompanying Mercedes-Benz documentation shows that '5500852' was delivered finished in 'white grey' with red leather interior (described as 'special upholstery') and equipped with bumpers with guards, Becker Le Mans radio, Hirschmann antenna, headlamp flasher and two-piece luggage set.

The 300 SL remained in the Cottet family until the early 1970s. At around that time the car came to the attention of one José Trabal, who signalled his willingness to buy it should the Cottets ever wish to sell. Some seven months later he became its second owner. One of the car's regular outings during the early years of José's ownership was an annual visit to the Monaco Grand Prix, which José and the 300 SL attended until 1982. After José's marriage in 1983, the Gull Wing was used less frequently as the Trabals spent a large part of the year in New York. In 1984 it had to be reregistered after the couple was arrested by the Spanish police for using it on out-of-date documents! Between 1983 and 1993, during which period it was kept garaged, the car covered only some 200 kilometres out of the genuine total of 117,000 recorded from new. José Trabal died suddenly in 1993 and his wife Marian decided to sell the 300 SL, which passed via a Belgian dealer to the current vendor, only its third owner, in June 1994. Marian Trabal's letter recounting the 300 SL's early history is on file.



Über einen belgischen Händler kam das Fahrzeug, im Juni 1994, zum dritten und jetzigen Besitzer. Marian Trabal beschreibt die frühe Geschichte des Fahrzeugs in den Schriftstücken. Der Fahrzeug-Käufer ist ein bekannter Mercedes-Benz Sammler in den Niederlanden, wo er gemeinsam mit seinem Bruder Anfang der 1990er Jahre eine Sammlung von über 20 exklusiven Automobilen aufbaut. Die Brüder hatten immer schon einen 100 % originalen 300 SL gesucht, der nicht restauriert wurde. Mit der Nummer "00852" hatten sie dann doch noch ihren perfekten 300 SL gefunden.

Einige Fahrzeuge der Sammlung benötigen besonderer Aufmerksamkeit, der 300 SL wurde lange Zeit nicht mehr bewegt. Als der Käufer und sein Sohn vor drei Jahren den 300 SL fahrbereit machen wollten, füllten sie neues Benzin in den Tank und waren sehr erstaunt, dass der Motor nach nur wenigen Minuten des Reinigens perfekt lief.

Die Wiederinbetriebnahme ist durchgeführt worden ohne den originalen Zustand und die unbezahlbare Patina auch nur im geringsten Maß zu beeinträchtigen. In den letzten Jahren war der 300 SL regelmäßig auf der Straße unterwegs. Er gewann eine Klasse bei dem nationalen Concours de Elegance in Het Loo bei Apeldoorn.

Möglicherweise ist "00852" der einzig Überlebende 300 SL, der nie lackiert wurde und der sein Interieur bewahrt hat. Der Innenraum besitzt eine Patina ohne Risse. Dieses Automobil ist außergewöhnlich gut erhalten und enthält ferner das originale Werkzeug-Set wie auch die originalen Ausgleichsgewichte an den Felgen. Angeboten wird der 300 SL mit allen vorher genannten Dokumenten und Niederländischen Fahrzeug-Papieren. Er ist somit einer der charismatischsten aller Sportwagen der Nachkriegszeit und ist auf jeden Fall einer näheren Betrachtung wert.
€1,200,000 - 1,500,000

The vendor is a well-known Mercedes-Benz collector in the Netherlands, who together with his brother began assembling a collection of over 20 exclusive cars in the early 1990s. The brothers had always wanted a 100% original 300 SL that had not been restored or molested, and in '5500852' they had at last found the perfect candidate. As several of the collection's existing cars required attention, the 300 SL was left untouched until three years ago when the vendor and his son set about making it roadworthy again. Having put some fresh petrol in the tank, they were astonished when the engine ran perfectly after only a few minutes fettling. Further re-commissioning was carried out, without affecting the car's originality or priceless patina, and for the last few years the 300 SL has been in regular use on the road, taking a class win at the Nationaal Concours de Elegance at Loo in Apeldoorn along the way.

Possibly unique among surviving 300 SLs, '5500852' has never been re-sprayed and retains its original interior, the latter beautifully patinated and devoid of cracks or tears. This car is also unusual in retaining its original tool kit and wheel balancer. Offered with the aforementioned documentation and Netherlands registration papers, this outstandingly original example of, arguably, the most charismatic of all post-war sports cars is presented in quite delightful condition and worthy of the closest inspection.





040

1970 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6.3 'ROTE SAU' REPLIKA

Fahrgestell-Nr. 109.018-12-004643

Motor-Nr. 100.981-12-006667

Der hier angebotene Wagen ist eine Replika der legendären 'Roten Sau', des Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, der von AMG präpariert wurde und 1971 beim 24-Stunden-Rennen von Spa-Francorchamps Klassensieger und zweiter im Gesamtklassement wurde, gefahren von Hans Heyer und Clemens Schickentanz.

Das originale Auto ist in Frankreich verschollen. Als Basis für den Wiederaufbau diente ein originaler 300 SEL 6.3 mit deutscher Erstausslieferung, der aus Kanada zurück nach Deutschland kam. Er wurde im Anschluß zerlegt und so wieder aufgebaut, dass er der originalen Spezifikation der 'Roten Sau' möglichst nahe kam und gleichzeitig die Bedingungen für eine Straßenzulassung mit H-Papieren erfüllte.

The car offered here is a replica of the 'Rote Sau' (Red Sow) Mercedes-Benz 300 SEL 6.3, prepared by AMG, which won its class and finished 2nd overall at the Spa-Francorchamps 24 Hours race in 1971, driven by Hans Heyer and Clemens Schickentanz. The original car subsequently 'disappeared' in France.

The basis for this re-creation is an originally German-delivered 300 SEL 6.3, imported from Canada, which was subsequently completely dismantled and rebuilt as close as possible to the original 'Rote Sau' specification with the intention of making it road legal with German 'H' historic registration documents.



Aufgebaut und restauriert im Zeitraum von 2008 bis 2013, wurde der Wagen für den Straßengebrauch optimiert, mit 17-Zollfelgen, die vorne 10- und hinten 12-Zoll breit sind. Alle Modifikationen wurden sorgfältigst ausgeführt – so wurden z.B. die hinteren Innen- und Außenkotflügel komplett neu konstruiert anstatt sie einfach herauszuziehen, um den Reifen genügend Platz zu geben. Die Karosseriearbeiten wurden von der Firma Bodyconcept ausgeführt, während der bekannte Mercedes-Spezialist Stickel Pagodencenter mit dem Großteil der restlichen Arbeiten beauftragt wurde.

Wie auch beim originalen Vorbild wurde der Innenraum inklusive der hinteren Sitzbank weitestgehend belassen. Eine moderne Bosch RS4 Motorelektronik wurde eingebaut, um auch unter alltäglichen Verkehrsbedingungen normales Fahren zu gewährleisten. Das Auspuffsystem wurde so geändert, dass der Fahrer mit Hilfe von vom Innenraum verstellbaren Auspuffklappen die Geräusentwicklung je nach Bedarf anpassen kann. Die Leistung des Motors liegt bei ca. 330 PS. Seit seiner Vollendung wurde die „Rote Sau“ auf verschiedenen Oldtimerveranstaltungen eingesetzt und wurde seitdem ca. 1.000 km bewegt. Die Restaurierung wurde, wenn möglich, fotografisch dokumentiert und alle Rechnungen liegen vor. Diese gut geglückte Kopie eines legendären Renn-Mercedes wird mit aktuellem TÜV und deutschen H-Zulassungspapieren angeboten.

€160,000 - 210,000

Rebuilt and restored over the period 2008 to 2013, the car has been prepared for optimal use on the road, with 17" wheels (10" wide at the front, 12" at the rear). Necessary modifications were made with great care, the rear inner and outer wings being reconstructed to allow for clearance of the tyres rather than simply being pulled out. Bodywork alterations were carried out by Bodyconcept and most of the other work by respected German Mercedes-Benz specialist Stickel Pagodencenter.

The complete interior, including the rear seats, was kept to the original car's specification. A modern Bosch RS4 engine management system was installed to guarantee trouble-free motoring in normal traffic conditions, while a specially modified exhaust system with adjustable outlets allows the exhaust noise to be varied according to the circumstances. Power output is an estimated 330bhp. Since completion, the 'Rote Sau' replica has been displayed at various classic car shows and taken part in regularity rallies, covering approximately 1,000 kilometres in the process. The restoration work was, wherever possible, documented by photographs, and all invoices are available. This well executed replica of a famous racing Mercedes-Benz is offered with technical inspection and German historic registration papers.



1960 MERCEDES-BENZ 220 SE 'PONTON' CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 128.030-11-003044

Motor-Nr. 127.983-11-000114

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. Die rundliche und luftwiderstandsoptimierte Karosseriestruktur verhalf ihm zu seinem Zusatznamen: "Ponton-Mercedes". Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219.

An allen vier Rädern dämpften Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Diese Art der Fahrwerksfederung war dann lange Zeit fester Bestandteil des Mercedes-Benz Portfolios. Alle weiteren Neuvorstellungen von Mercedes-Benz profitierten dann auch von der Eingelenk-Pendelachse an der Hinterachse. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand, folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres.

Introduced in 1956, the 220 S saloon was one of a trio of new models featuring unitary construction bodyshells employing large, box-section side-members - hence the term 'Ponton' - the others being the 190 and 219. All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the Mercedes-Benz range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle. Short-wheelbase Coupé and Cabriolet versions of the 220 S soon followed. Luxuriously equipped in the best Daimler-Benz tradition, these superbly constructed Gran Turismos were priced some 70% above the 220 S saloon. In 1958 the 220 range was updated with a fuel-injected version of the 2.2-litre overhead-camshaft six, becoming the 220 SE.



In bester Mercedes-Benz Tradition waren auch diese Modellvarianten sehr üppig und luxuriös ausgestattet. Diese ausgezeichnet konstruierten Reisewagen lagen preislich mit 70% Aufschlag über dem der 220 S Limousine. 1958 wurde die Benzin-Einspritzer-Version des Reihen-6-Zylinder 2,2 Liter Motors mit oberliegender Nockenwelle zusätzlich angeboten. Die Maximal-Leistung wurde von 106 auf 115 PS angehoben. Während die Höchstgeschwindigkeit mit 160km/h gleich blieb, verbesserte sich die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h um zwei Sekunden.

Während des gesamten Produktionszeitraums bis November 1960 wurden 1.112 Cabriolets und 830 Coupés des 220 SE hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Grand Tourer sehr hochpreisig. Vor 20 Jahren wurde dieser Wagen aus den USA importiert und in den Jahren 2005 bis 2007 bei von Theunis, Wierden (Niederlande) restauriert und vom jetzigen Anbieter erworben und komplettiert. Eine Fotodokumentation der Restaurierung ist in einem Ordner zusammengefasst.

Das hier angebotene Fahrzeug wird als in einem generell exzellenten Zustand beschrieben. Es ergibt sich somit eine wunderbare Gelegenheit, eins dieser seltenen und gesuchten Cabriolet-Modelle zu erwerben. Dieser 220 SE wird mit dem typischen Werkzeugset, Niederländischen Fahrzeug-Papieren und einem technischen Prüfbericht angeboten.

€140,000 - 180,000

Maximum power increased from 106 to 115bhp, and while top speed remained unchanged at around 100mph, there was a useful improvement in acceleration, the 0-60mph time reducing by two seconds. By the time production ceased in November 1960, fewer than 2,000 220 SE Coupé and Cabriolet models had been manufactured, and today these stylish and luxuriously equipped Grand Tourers are highly prized.

Imported from the USA some 20 years ago, this 220 SE cabriolet was restored by Theunis in Wierden, Netherlands between 2005 and 2007 and was acquired by the current vendor on completion. A photographic record of the rebuild is on file and the car is described as in generally excellent condition. Representing a wonderful opportunity to acquire a rare and much sought-after soft-top Mercedes-Benz, this beautiful 220 SE comes with tool kit, Netherlands registration papers and technical inspection.



Aus dem Vorbesitz der Familie Rudolph Sack 1953 MERCEDES-BENZ 300 'ADENAUER' LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 186.011-00113/53

Motor-Nr. 186.920-00128/53

Der Typ 300 "Adenauer" war Mercedes-Benz' erstes Fahrzeug, welches vollständig im neuen Nachkriegs-Design auf der Frankfurter Automobilausstellung 1951 präsentiert wurde. Mit diesem Modell wollte Mercedes-Benz, nach dem Wiederaufbau des Stuttgarter Werks, an ihren Erfolg als Automobil-Hersteller und Marke im Luxuswagen-Segment, aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg, wieder anschließen und beste Qualität fertigen und liefern.

Die Limousine des Mercedes-Benz Typs 300, deren Karosserie die Design-Linie des 170 S und 220 fortsetzt und auf einem X-förmigen Ovalrohr-Rahmen verschraubt ist, verfügt über eine unabhängige Einzelradaufhängung an allen vier Rädern und hydraulisch betätigte Trommelbremsen ringsum, ein verbessertes 4-Gang Getriebe, die elektrisch zuschaltbare Drehstabfederung mit Niveaueingleich an der Hinterachse runden den Fahrkomfort ab. Anfänglich entwickelt der Reihen 6-Zylinder Motor mit 3,0 Liter Hubraum, 2 Fallstrom-Vergaser und einer obenliegenden Nockenwelle eine Leistung von 115 PS. Die Modelle 300b und 300c erhielten eine einheitliche Leistungssteigerung. Dank der bereits im Sportwagen 300 SL erfolgreich eingesetzten Kraftstoffeinspritzung erhält die letzte Ausbaustufe, Typ 300d 1957 die höchste Leistung. Weitere Verbesserungen über den gesamten Produktionszyklus waren unter anderem größere Bremsen (ab 1954 mit Servounterstützung), wahlweise Servolenkung (300d) und ein optionales 3-Gang Automatik-Getriebe, welches am Ende der Produktion zum serienmäßigen Ausstattungsumfang zählte.

One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 debuted at the Frankfurt Auto Show in 1951 and would succeed in re-establishing the Stuttgart firm 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.

The 300's cross-braced, oval-tube chassis followed the lines of the 170 S 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. Initially developing 115bhp, the 3-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300 SL sports car - was boosted in power for the succeeding 300 b and 300 c models, finally gaining fuel injection in the re-styled 300 d of 1957. Other improvements along the way included larger brakes (with servo-assistance from 1954), optional power steering (on the 300 d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.



Traditionell ist es die Kundschaft gewohnt, von Mercedes-Benz eine äußerst gute handwerkliche Ausführung mit besten Materialien ihres Fahrzeuges zu erwerben. Der Typ 300 war die luxuriöseste Version mit einem perfekten Erscheinungsbild. Es gab nur wenig vergleichbare Automobile in dem sich bis zu 6 Personen bei höherer Geschwindigkeit schnell und elegant fortbewegen konnten. Er wurde von der Regierung Westdeutschlands bei offiziellen Repräsentationszwecken eingesetzt. Genauso begehrt war er auch außerhalb Europas und in den USA bei Personen aus dem Handel, der Wirtschaft und Banken und von Politikern. Seinen Zusatznamen "Adenauer" erhielt das Modell von seinem berühmtesten Eigner – Bundeskanzler Konrad Adenauer.

Dieses Exemplar gehörte ehemals der Familie von Rudolph Sack, einem großen Maschinenbauunternehmer des 19. Jahrhunderts. Er fertigte den ersten landwirtschaftlichen Pflug aus Stahl. Das hier angebotene Fahrzeug wurde auf den Namen und zu Ehren des Urgroßvaters von der Mercedes-Benz Niederlassung in Frankfurt am 07. Mai 1953 an den Familienwohnsitz in Königstein ausgeliefert. Die am Fahrzeug befindlichen Standartenhalter an den vorderen Stoßfängern und die Trittbretter an den Seiten für das Sicherheitspersonal wurden zusätzlich angebracht. Dieser 300er "Adenauer" hat nur noch einen weiteren Besitzer, Floris van der Zwan in Saint-Tropez, Frankreich. So die Auskunft des Händlers der dieses Fahrzeug jetzt anbietet. Das sich in einem exzellenten Originalzustand befindliche Fahrzeug ist ein begehrter Vertreter der 1950er Jahre. Zum Fahrzeug gehörig werden die Standartenfahnen in einer Schachtel beigelegt. Eine technische Inspektion erfolgte. Die niederländischen Zulassungspapiere werden mit einem Ordner, indem die Historie dokumentiert ist, sowie ein Artikel über dieses Fahrzeug aus einem Magazin, an den neuen Besitzer übergeben.

€75,000 - 95,000

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. It was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300 saloon/limousine's unofficial model name, after German Chancellor Konrad Adenauer, its most famous customer.

This example was formerly owned by the family of Rudolph Sack, the great 19th Century German agricultural engineer and entrepreneur widely credited with inventing the iron plough. The car was ordered in their great-grandfather's name in his honour and delivered via Mercedes-Benz Frankfurt to the family's residence in Königstein on 7th May 1953. Details such as the flagpole holders on the front bumpers and the bodyguard step plates were added by the dealer. The 'Adenauer' was next owned by one Floris van der Zwan of Saint-Tropez, France, followed by the current vendor. Preserved in excellent original condition, this fine example of Mercedes-Benz's much sought after 1950s flagship comes with boxed flags (on poles), technical inspection, Netherlands registration papers and a history file of documentation including a magazine article about this car.



043

1967 MERCEDES-BENZ 250 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.043-10-002179

Motor-Nr. 129.982-10-001168

‘Jeder Fahrer, für den Automobile mehr als rein zweckmäßige Fortbewegungsmittel sind, sollte zumindest einmal in seinem Leben einen Mercedes-Benz 250 SL fahren. Dieser Wagen ist ein nahezu perfekter Maßstab, an dem sich alle anderen Autos messen müssen. Es gibt Wagen mit besserer Beschleunigung, mit besseren Bremsen, mit besserer Straßenlage. Aber es gibt kein Automobil, das wir kennen, mit so einer bemerkenswert guten Balance von Fahrleistungen, Sicherheit und Komfort, verpackt in einem so zivilisierten Format.’ Car & Driver.

Der Ende 1966 vorgestellte 250 SL hatte die gleiche Karosserie wie sein Vorgänger, der 230 SL, der Begründer dieser atemberaubend erfolgreichen Sportwagendynastie. Der Innenraum erfuhr kleine Detailänderungen, aber die Hauptunterschiede waren der neue 2,5 Liter große Reihensechszylinder aus dem 250 SE und Scheiben- statt Trommelbremsen an der Hinterachse. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen Wagens blieb nahezu unverändert bei ca. 200 km/h aber der größere Motor sorgte für besseres Ansprechverhalten und ein höheres Drehmoment.

‘Every driver who has more than a purely utilitarian interest in automobiles should drive a Mercedes-Benz 250 SL at least once in his life. The car is an almost perfect yardstick against which to measure any other car. There are cars with better acceleration, cars with better brakes, cars with better roadholding. But there is no car we can think of that has such a remarkable good balance of performance, safety and comfort, and has them in such an absolutely civilised structure.’ - Car & Driver.

First produced late in 1966, the 250 SL used the same bodyshell as the 230 SL 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 250 SE - 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.



Der 250 SL blieb lediglich für ein volles Modelljahr in Produktion, bevor er vom 280 SL abgelöst wurde und ist somit der seltenste Vertreter dieser Familie. Nach dem charakteristischen ‚Pagodendach‘ benannt gehörten diese Mercedes-Benz SL zu den beliebtesten Reisesportwagen ihrer Zeit und sind heute überaus gesucht.

This 250 SL roadster was first owned by one Alex Miller of Palos Verdes, California, USA and next by Marinus Soepenber of Haarlo, Netherlands. The current vendor is only its third owner. Un-restored, the car is described as in generally good condition and original apart from the addition of door protection strips and extra soundproofing to the boot lid and bonnet. The engine was replaced by the factory in 1981. An iconic and timeless classic representing great value for money, this 250 SL is offered with tools, instruction books, copy build sheet, Netherlands registration papers, technical inspection and a file of maintenance bills.

Der Erstbesitzer dieses 250 SL war ein gewisser Alex Miller aus Palos Verdes in Kalifornien. Ihm folgte Marinus Soepenber aus Haarlo in den Niederlanden. Der jetzige Besitzer ist erst der dritte. Unrestauriert wird er als in generell gutem Zustand beschrieben und ist mit der Ausnahme von zusätzlichen Schutzleisten an den Türen und Dämm-Material an Motorhaube und Kofferraumdeckel im Originalzustand. Er erhielt 1981 einen Austauschmotor vom Werk. Als zeitlose Ikone zu einem fairen Preis wird dieser 250 SL mit Werkzeugset, Bedienungsanleitung, einer Kopie des Datenblattes, niederländischen Zulassungspapieren, technischer Abnahme sowie Rechnungen über Wartungsarbeiten angeboten.

€65,000 - 75,000

The 250 SL was built for just one full production year before being superseded by the 280 SL 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.

This 250 SL roadster was first owned by one Alex Miller of Palos Verdes, California, USA and next by Marinus Soepenber of Haarlo, Netherlands. The current vendor is only its third owner. Un-restored, the car is described as in generally good condition and original apart from the addition of door protection strips and extra soundproofing to the boot lid and bonnet. The engine was replaced by the factory in 1981. An iconic and timeless classic representing great value for money, this 250 SL is offered with tools, instruction books, copy build sheet, Netherlands registration papers, technical inspection and a file of maintenance bills.



044

1970 MERCEDES-BENZ 280 SE COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 111.024-12-005017

Motor-Nr. 130.980-12-051052

Nachdem sie bei der Frankfurter Automobilausstellung 1967 vorgestellt wurden, gingen die 15 Mercedes-Benz Modelle der "Neuen Generation" im darauffolgenden Januar in den Verkauf. Obwohl die 230 SE Limousine mit Benzineinspritzung das Karosseriedesign mit dem 280S der "neuen Generation" teilte, behielten das 230 SE Coupé und Cabriolet das elegante Aussehen des vorhergehenden 250 SE, das 1959 als 220 SE debütierte. Allerdings war der 2.778 cm³ 6-Zylinder Motor (Typ M130) mit oberliegender Nockenwelle neu.

Introduced at the Frankfurt Auto Show in 1967, Mercedes-Benz's 15 'New Generation' models went on sale the following January. But although the fuel-injected 230 SE saloon shared its bodysell with the 'New Generation' 280S, the 230 SE Coupé and Convertible retained the elegant looks of the outgoing 250 SE that had debuted back in 1959 on the 220 SE. The 2,778cc overhead-camshaft six-cylinder Type M130 engine though, was new. In fuel-injected 'SE' form the M130 produced 160bhp, an output sufficient to propel the manual transmission model to 118mph with the automatic not far behind.



In Form des 'SE' mit Benzinkraftstoffeinspritzung produzierte der M130 160PS, eine Leistung die ausreichte das Fahrzeug mit manuellem Schaltgetriebe bis über 190 km/h zu beschleunigen. Die Werte der Version mit Automatikgetriebe liegen nicht weit darunter. Zwischen 1968 und 1972 wurden bis zum Produktionsende nur ein wenig über 5.000 Exemplare des luxuriösen 230 SE Coupé und Cabriolet produziert. Heute sind diese zeitlos eleganten Grand Tourer leidenschaftlich begehrt bei Kennern ausgezeichneter Automobile.

Das hier angebotene Exemplar, eines von nur 2.501 Mercedes-Benz 230 SE Cabriolets und Coupés, die im Jahr 1970 produziert wurden, war zuerst im Besitz eines Herrn Wilhelm Matt in Bayern. Erwähnenswerte Merkmale sind die Fuchs Leichtmetallfelgen, (original) Lederpolster und das Automatikgetriebe mit Lenkradschaltung. Lackiert in hellgrün metallic mit dunkelgrünem Interieur, wurde das Auto 1999 teilweise restauriert und ist in gutem Allgemeinzustand. Insgesamt beträgt der Tachostand derzeit 135.000 Kilometer. Das Auto wird mit der Datenkarte, Kompressions-Messkarte, „TÜV“ bis Juni 2016 und deutschen H (historischen) Zulassungspapieren angeboten.
€40,000 - 60,000

Production of the luxuriously appointed 230 SE Coupé and Convertible totalled a little over 5,000 units between 1968 and 1972 when production ceased, and today these timelessly elegant Grand Tourers are keenly sought after by connoisseurs of fine automobiles.

One of only 2,501 Mercedes-Benz 230 SE Convertibles and Coupés produced for the 1970 season, the example offered here was first owned by a Mr Wilhelm Matt in Bavaria. Noteworthy features include Fuchs alloy wheels, leather upholstery (original) and automatic transmission with column shift. Finished in light green metallic with dark green interior, the car was partially restored in 1999 and is described as in generally good condition. A total of 135,000 kilometres is currently displayed on the odometer. The car is offered with original data card, compression printout, TÜV valid until June 2016, and German historic (H) registration documents.





045

1989 MERCEDES-BENZ 190 E 2.5-16 EVOLUTION

Fahrgestell-Nr. WDB 201.036-1F-612472

Motor-Nr. 102.991-10-000429



Dieses Fahrzeug wurde in Köln neu gekauft und 1997 mit 118.000 km nach Großbritannien exportiert. Vom jetzigen Eigner wurde das Fahrzeug im März 2007 erworben. Für die Zeit der Nutzung in Deutschland ist alles im Service-Heft dokumentiert, die Britische Historie durch die gesamte MoT Aufzeichnung. Aktuell ist der Tachostand mit 219.000 km angegeben. Durch den letzten Besitzer wurde das Fahrzeug regelmäßig und umfassend gewartet. Für mechanische Reparaturen wurde das Fahrzeug zu einem führenden britischen W201 Spezialisten gebracht. Bei diesem wurden unter anderem die vordere und hintere Fahrwerksaufhängung erneuert (2013), die Steuerkette und die Antriebs-Gelenkwellen ausgetauscht (es wurden nur original Mercedes-Benz Ersatzteile verbaut).

Im Jahr 2012 wurde die Karosserie wegen vieler Gebrauchsspuren komplett neu im originalen Farbton "Blau-Schwarz Metallic" lackiert (siehe Fotos der Dokumentation). Das Interieur, ausgestattet mit dem optionalen Stahlschiebedach und schwarzem Leder, erscheint augenscheinlich sehr original mit nur geringen Abnutzungsspuren. Nach Angaben des Einlieferers läßt sich dieses Fahrzeug sehr sportlich fahren. Der hochdrehende 4-Zylinder Motor in Verbindung mit dem Getrag Fünfgang Getriebe ("Dogleg" – 1. Gang unten links in der Schaltkulissee) sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Aktuell ist dieser sehr gesuchte Mercedes-Benz in England angemeldet. Er wird mit den bereits erwähnten MoT Bescheinigungen (britischer "TÜV" / MoT - Januar 2015), aktuelle Plakette der Straßenbenutzungsgebühr, V5C Registrierungs-Bescheinigung und dem alten Deutschen Fahrzeugbrief angeboten.

€25,000 - 30,000

Sold new in Cologne, Germany, this car was brought to the UK in 1997 at 118,000 kilometres and has been in the current vendor's possession since March 2007. German usage is documented by the car's service book and British usage by complete MoT records. The current odometer reading is 219,000 kilometres. During the current ownership this car has been comprehensively maintained. Mechanical servicing has been carried out by the UK's leading W201 specialists and has included a full rebuild of the front and rear suspension and (in 2013) a new timing chain, prop shaft and differential (using only official Mercedes-Benz parts).

In 2012 the body was stripped for treatment of all signs of deterioration and a full re-spray carried out in the original colour of blue-black metallic (see photographs on file). The interior, featuring the optional sunroof and black leather trim, is believed to be entirely original and shows very little wear. We are advised that the car drives briskly and tightly, the high-revving four-cylinder engine and Getrag five-speed 'dogleg' gearbox providing a special and very satisfying driving experience. Currently UK registered, this highly desirable and rare Mercedes-Benz super-saloon is offered with the aforementioned service/MoT records, current road fund licence, MoT to January 2015, V5C registration document and its old German Fahrzeugbrief.



046

1972 MERCEDES-BENZ 300 SEL 6.3

Fahrgestell-Nr. 109.018-12-006238



‘Die beste Limousine der Welt’ war die Meinung von Road & Track zum letzten Wort in Sachen Luxus und Geschwindigkeit, dem Mercedes-Benz 300 SEL 6.3. Eine luxuriös ausgestattete Limousine mit Fahrleistungen eines Sportwagens, konnte der mit einem 6.3 Liter großen V8-Motor versehene Wagen in 6,5 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen und hatte eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h. Die englische Zeitschrift Autocar meinte: ‚Die gewaltige Überlegenheit in der Straßenlage ist der Schlüssel, warum der 6.3 Liter Mercedes so ein aufregendes Fahrzeug und somit ein wirkliches Fahrerauto ist.‘ Es ist keine Überraschung, dass der 300 SEL 6.3 bei Rennfahrern sehr beliebt war.

Dieser wunderschöne Wagen hat die letzten vier Jahre in einer exklusiven Privatsammlung verbracht und wurde regelmäßig bewegt. Mit lediglich 81,000 km auf dem Tacho wird er in un-restauriertem Originalzustand angeboten. Die ungeschweißte Karosserie zeigt keine Dellen, während Lack, Chrom und das nahezu unpatinierte Leder in exzellentem Zustand sind. Erst kürzlich wurde der Wagen einer großen Inspektion unterzogen, bei der alle Flüssigkeiten ausgetauscht wurden, eine neue Benzinpumpe eingebaut wurde sowie die Lederpolster aufbereitet wurden. Der Wagen fährt sich wie ein Gebrauchtwagen mit 80,000 km und man merkt ihm seine 42 Jahre nicht an. In hellblau-metallic lackiert und mit schwarzem Leder ausgestattet, wird er mit französischer Carte Grise angeboten und ist bereit für erneuten Einsatz, sowohl im Alltagsverkehr als auch dann, wenn nur das Beste gut genug ist.

€35,000 - 45,000

‘The greatest sedan in the world,’ was Road & Track’s assessment of what in its day was the last word in high-speed opulence: the Mercedes-Benz 300SEL 6.3. A superbly appointed luxury saloon boasting sports car performance, the 6.3-litre V8-engined 300SEL could attain 100km/h in 6.5 seconds and had a top speed of 220km/h. Autocar commented: ‘The tremendous superiority in handling is the key to what makes the 6.3 Mercedes such an exciting vehicle, and so essentially a driver’s car.’ It is not at all surprising that the 300SEL 6.3 was such a favourite with racing drivers of its era.

Forming part of an exclusive private collection for the last four years, during which time it has been regularly exercised, this beautiful Mercedes-Benz 300SEL ‘6.3’ has covered only 81,000 kilometres from new and is presented in un-restored original condition. The un-welded body shows no signs of dents, while the paint, brightwork and un-patinated leather interior are all excellent. A major service has just been carried out (oil, brake and hydraulic fluids changed, new fuel pump, leather upholstery fed, etc) and the car drives like a modern 80,000-mile Mercedes, belying its 42 years of age. Finished in light blue metallic with black leather interior, and offered with French Carte Grise, this superb German ‘super saloon’ is perfect for everyday use and those special occasions when only the best will do.

047

Geschenk von Sean Penn an Madonna
1987 MERCEDES-BENZ 560 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. WDBBA48D6HA064424

1

Madonna and Michael Jackson in the 560 SL
© Getty Images

Vorgestellt am Ende des Jahres 1985, war der 560 SL der letzte in der langen Tradition der beliebten Luxusportwagen von Mercedes-Benz, die im 230 SL aus dem Jahre 1963 ihren Ursprung hatte. Im Falle des 560 SL debütierte die Karosserieform des Typs 107 bereits mit dem 350 SL im Jahre 1970, und die zeitlose Eleganz dieser Karosserie sollte noch für weitere fünf Jahre im Angebot bleiben. Der nur in den USA angebotene 560 SL wurde von einem 5.5 Liter großen V8 mit obenliegenden Nockenwellen angetrieben, der 227 PS leistete – genug für eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8 Sekunden. Das Fahrwerk erfuhr Verbesserungen in Form von einer Anfahrabstützung an der Hinterradaufhängung, einem Sperrdifferenzial sowie einer überarbeiteten Lenkgeometrie. Andere erwähnenswerte Ausstattungen waren Lederpolsterung, ABS, Anti-Diebstahlsystem, ein Stereo-Radio mit Kassettendeck, Lederlenkrad sowie Lederwählhebel der Automatik und eine verbesserte Klimaanlage.

Launched in late 1985, the 560 SL convertible/coupé was the latest in Mercedes-Benz's long and much loved line of luxury sports cars that could trace its lineage back to the 230 SL of 1963. In the 560 SL's case its Type 107 bodyshell had debuted on the 350 SL (introduced in 1970) and this timeless style would continue in production for another five years. The 560 SL was powered by a 5.5-litre, overhead-camshaft V8 engine producing 227bhp, an output good enough for a top speed of 220km/h with 100km/h reachable in around 8 seconds. There were improvements to the running gear in the form of anti-dive/anti-squat rear suspension, a limited-slip differential and revised steering geometry. Other noteworthy features incorporated as standard in this class-leading automobile included leather upholstery, anti-lock braking, anti-theft alarm system, stereo radio/cassette, leather trimmed steering wheel/shift lever, and an improved climate control system.



Mit dieser klassenführenden Ausstattung und einem eindrucksvollen Stammbaum zog der exklusive 560 SL wohlhabende Enthusiasten und noch wohlhabendere Prominente an. Die Erstbesitzerin dieses Wagens gehörte zu letzterem Kreis, Madonna Ciccone, die diesen 560 SL von ihrem damaligen Ehemann, dem Oscar-Gewinner Sean Penn als Geschenk erhielt. Zu jener Zeit war die 29-jährige Sängerin bereits ein Weltstar, hatte sie doch schon mit den im Jahre 1984 veröffentlichten Singles ‚Like a Virgin‘ und ‚Material Girl‘ Weltruhm erlangt.

1987 war Madonna auf Ihrer ‚Who’s That Girl World Tour‘, allerdings hielt Ihre Ehe mit Sean Penn nicht über das Jahr hinaus und wurde im Dezember annulliert. Sie behielt den 560 SL allerdings bis zum Jahre 1996. Für die nächsten 10 Jahre war er dann im Besitz eines Ehepaares aus Oregon, das den Wagen dann im Jahre 2006 an einen prominenten texanischen Sammler verkauften. Der jetzige Besitzer, ein bekannter österreichischer Sammler, erwarb den Mercedes-Benz auf der Bonhams Auktion im Petersen Automotive Museum in Los Angeles im November 2011. Seit dieser Anschaffung unterzog er den Wagen einer gründlichen Durchsicht bei der alle Flüssigkeiten ausgetauscht wurden und einer kompletten Detaillierung des Innenraums (die Sitze sehen nahezu unbenutzt aus). Selten aber regelmäßig bewegt, hat dieser klassische R107 bisher nur 51,000 Meilen (ca. 82,000 km) auf dem Tacho und fährt sich trotz seines Alters wie ein drei Jahre alter Wagen. Eine Restaurierung war nicht erforderlich, er ist ungeschweißt und durchweg original. Einfuhrzoll in die EU wurde bezahlt und im beiliegenden Ordner sind einige Fotos von Madonna mit anderen Prominenten wie z.B. Michael Jackson und Antonio Banderas in dem 560 SL.

€43,000 - 52,000

With its class-leading specification and impeccable pedigree, the exclusive 560 SL appealed to wealthy enthusiasts and even wealthier celebrities in equal measure. Numbered among the latter was the first owner of this particular car, Madonna Ciccone, who was given it in 1987 by her Oscar-winner husband, Sean Penn. At that time the 29-year old singer/songwriter was already on top of the world, having achieved global success with the singles ‚Like a Virgin‘ and ‚Material Girl‘, both released in 1984. In 1987 Madonna embarked on her ‚Who’s That Girl World Tour‘ but her marriage to Penn did not see out the year, being annulled in December. Madonna kept the 560 SL until 1996 when it was sold to an Oregon couple, and from 2006 onwards the car was owned by a prominent Texas collector.

The current owner, a well-known Austrian collector, purchased the Mercedes at Bonhams’ sale at the Petersen Automotive Museum, Los Angeles in November 2011 (Lot 328). Since acquisition the car has undergone a thorough inspection, a major service (all fluids changed, etc) and full detailing of the interior (the seats look virtually unused). Driven regularly but sparingly, the Mercedes has covered only 51,000 miles (approximately 82,000 kilometres) from new and despite its age drives like a three-year-old car. It is un-restored, has never been welded and is in totally original condition.

EU customs and import duties have been paid and there are numerous photographs in the accompanying history file showing Madonna together with Michael Jackson, Antonio Banderas and other celebrities.



048

Erstauslieferung in die Niederlande

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-10-018903



Der 280 SL wurde 1967 als letzte Inkarnation der mit dem 230 SL im Jahre 1963 vorgestellten Pagoden-Baureihe präsentiert. Sein 2,8 Liter großer Reihensechszylinder leistete 170 PS, 20 PS mehr als sein Vorgänger, der 250 SL. Die Höchstgeschwindigkeit blieb bei 200 km/h, aber er beschleunigte deutlich schneller. Nach dem charakteristischen ‚Pagodendach‘ benannt gehörten diese Mercedes-Benz SL zu den beliebtesten Reisesportwagen ihrer Zeit und sind heute überaus gesucht.

Ausgerüstet mit dem Viergang-Schaltgetriebe wurde dieser 280 SL zuerst am 7. Juli 1970 in den Niederlanden zugelassen und blieb bis 1982 in erster Hand. Die zweite Eignerin war Gräfin Olbrachcice Saryusz Bielski, die ihn 2007 an ihren Cousin und jetzigen Besitzer verkaufte. Der Wagen soll insgesamt erst 75,000 km gelaufen sein. Er wird in der originalen Farbkombination von grauer Lackierung mit naturfarbenem Lederinterieur angeboten und steht gut da, es wird jedoch darauf hingewiesen, dass Teile der Schweller und der hinteren Radläufe Rost haben und einer Reparatur bedürfen. Der Wagen wird wie gesehen verkauft und wird mit holländischen Zulassungspapieren und einem bis Juli 2015 gültigen Prüfbericht angeboten. Ein originales Becker Europa Radio, Handhebel zum Schließen des Hardtops, eine 280 SL-Ersatzteilliste sowie eine Innenantenne komplettieren diesen 280 SL.

€40,000 - 60,000

No Reserve

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine producing 180bhp, 30 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 120mph top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark than its predecessor. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

Equipped with the four-speed manual transmission, this 280 SL was delivered new in The Netherlands on 7th July 1970 and remaining with the first owner until 1982 when it passed to the Countess de Olbrachcice Saryusz Bielski. In July 2007 the Countess sold the Mercedes to her cousin, the current owner, who advises us that it has covered some 75,000 kilometres from new. Finished in its original colour combination of grey with tan leather interior, the car presents well but it should be noted that areas of the sills and right rear wheelarch are rusted and require expert attention. Sold strictly as viewed, the car is offered with Netherlands registration papers and technical inspection valid until July 2015. An original Becker Europa radio, hardtop locking handle, 280 SL parts book and an electric (interior) antenna are included in the sale.





Magical moments 120 years of motor sports

Get up close to 120 years of motor sport history in the Mercedes-Benz Museum.
More information under www.mercedes-benz-classic.com



The private bank for historic motor racing

Proud sponsors of: Le Mans Classic; Classic Endurance Racing; Spa Classic; Dix Mille Tours; Grand Prix de l'Age d'Or; Donington Historic Festival; RAC Woodcote Trophy; Salon Privé; The HERO Cup; Tour Britannia; Wilton Classic and Supercar; The Grand Tour; Kop Hill Climb; Warren Classic & Concours; London to Brighton Run; Gstaad Classic; EFG DolderClassics; Zurich Classic Car Award.

www.efgmotorracing.com



 facebook.com/EFGInternational

Practitioners of the craft of private banking



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

QUAIL LODGE AUCTION



*The ex-Isabella Quarantotti, Salita del Castellaccio
& Coppa Giovanni Braccini entry*
1949 MASERATI A6 1500/3C BERLINETTA
Coachwork by Pinin Farina

*The ex-Sir Jack Brabham, Ron Tauranac-designed
South African Grand Prix-winning*
**1970 BRABHAM-COSWORTH FORD BT33
FORMULA 1 RACING SINGLE-SEATER**

Exquisitely restored
1938 MERCEDES-BENZ 320 CABRIOLET A

*Delivered new to Jack Warner of Warner Bros. Studios
Formerly property of Matt & Barbara Browning*
**1929 ROLLS-ROYCE PHANTOM L
TRANSFORMABLE CONVERTIBLE SEDAN**
Coachwork by Hibbard & Darrin



*The fifth from last
Torgue-tube and matching numbers
Superb restoration in factory-delivered color Verde Scuro*
1966 FERRARI 275GTB
Coachwork by Scaglietti - Design by Pininfarina

FRIDAY 15 AUGUST

Motorcars at 11am
Automobilia at 9am
Carmel, CA

ENQUIRIES

+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
motors.us@bonhams.com

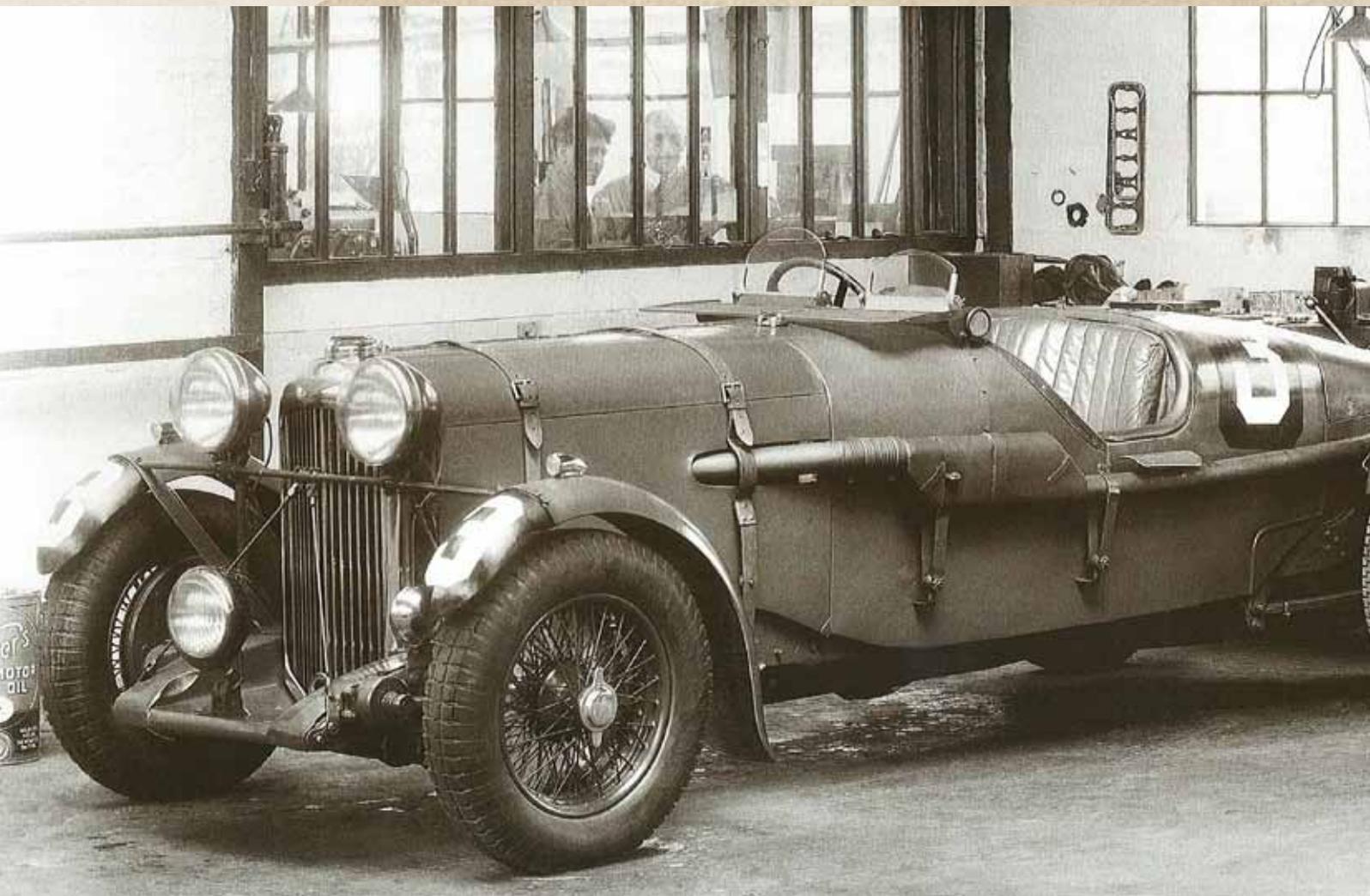


Bonhams

[bonhams.com/quail](https://www.bonhams.com/quail)

**Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia**
Saturday 13 September 2014
Goodwood Revival
Chichester, Sussex

The Bonhams Goodwood Revival auction offers an unbeatable platform to sell your motor car. The results speak for themselves. Auction spaces are limited, to reserve your entry alongside the ex-Works/Mille Miglia OM 665SS and 'EPE 97', the Fox & Nicholl Team Lagonda LG45R, please contact the department.



*The ex-Hon. Brian Lewis/John Hindmarsh/Charles Brackenbury/C.E.C.Martin/Marcel Lehoux -
1936 Grand Prix de L'ACF, 1936 and 1937 RAC Tourist Trophy, 1936 BRDC Brooklands 500-Mile Race,
1937 Le Mans, 1952 Goodwood Nine Hours entry and Alan Hess Sports Car record breaking,
Fox & Nicholl Team Car - 'EPE 97'*
1936 LAGONDA LG45R RAPIDE SPORTS-RACING TWO-SEATER
Coachwork by Fox & Nicholl
£1,400,000 - 1,800,000

GOODWOOD REVIVAL SALE

ENQUIRIES

UK
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

Europe
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

USA
+1 415 391 4000
usacars@bonhams.com

ENTRIES NOW INVITED

Below

The ex-1930 Mille Miglia Class winner and 5th Overall (Bassi/Gazzabini), 1930 Targa Florio (Cau.Minoia), Irish Grand Prix (G. Ramponi) and Tourist Trophy, ex-Heiko Seekamp
1930 OM 665 SS MM SUPERBA 2.3 LITRE SUPERCHARGED
Refer Department



Bonhams

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 GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

9-12 OCTOBER 2014

5th EDITION

THE ZOUTE GRAND PRIX
2014 KNOKKE - ZOUTE 2014



Kuinaart

DEGREEF



LANDROVER

AGROTECH

INTERMARKET

FAHRT TV

TOYOTA

YAMAHA

75 ABTEILUNGEN
700 AUKTIONEN IM JAHR
20 AUKTIONSORTE WELTWEIT

Wir freuen uns, Sie in Stuttgart oder in unseren Repräsentanzen begrüßen zu dürfen.

BONHAMS MÜNCHEN

Dr. Thomas Kamm
Maximilianstraße 52
80538 München

089 2420 5812
0171 6209 930
munich@bonhams.com

BONHAMS KÖLN

Amelie von Bülow
Albertusstraße 26
50667 Köln

0221 2779 9650
0176 7071 8950
cologne@bonhams.com



Dr. Thomas Kamm



Amelie von Bülow

Bonhams

THE FUTURE OF AUCTIONEERING

bonhams.com

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



GENERAL CONDITIONS

I. Seller's Conditions

1. Commission

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Seller (principal) on the basis of the Auction Conditions printed below.

2. Authorization of Seller to transfer title

The Seller warrants that he is authorized to transfer title to the vehicle and that the vehicle is free from any lien or encumbrance.

3. Warranty

The vehicles consigned are used. The Seller will be liable to the Auctioneer for any defect of title or any material defect; the law of Sale of Goods will apply *mutatis mutandis*; however, the period of limitation shall only commence when the vehicle is delivered to the Buyer.

4. Exclusion of vehicle from auction

The Auctioneer can withdraw the vehicle from the auction at any time if he forms the opinion that the Seller's statements are untrue or misleading, particularly if they do not correspond to the actual condition of the vehicle. The Auctioneer, however, does not have an obligation to verify the Seller's statements.

5. Seller's commitment to commission agreement

The Seller is committed to the commission agreement until 21 days after the date of the auction. If he does not consign the vehicle according to No. 8 below, sells it himself in his own name or does not hand back vehicle, keys and documents according to No. 7 below the Auctioneer may charge a payment in the amount of 20% of the estimated value of the vehicle given in the Vehicle Entry Form, or, if the estimate has not been given in the Vehicle Entry Form, of the reserve price, as a compensation for the damage incurred. The charges can be higher or lower if the Auctioneer can prove that higher or the Seller can prove that lower damages did in fact incur.

6. Hammer price

The Lots are sold for a hammer price in the amount of at least the reserve price given in the Vehicle Entry Form. In case the reserve price cannot be obtained the Auctioneer may accept bids less than the reserve price with a reservation.

7. Sale of vehicle by private treaty after auction

If the vehicle does not sell at the auction, the Auctioneer has the right to sell the vehicle by private treaty up to 21 days from the date of the auction. Seller's Conditions shall, particularly no. 3 and no. 6, apply *mutatis mutandis*. If after the sale the Seller has retaken possession of his vehicle, keys and documents, he is obliged to hand them back to the Auctioneer if the Auctioneer sells the vehicle by private treaty.

8. Delivery of vehicles

The vehicles to be sold have to be delivered to the Auctioneer at the cost and risk of the Seller at the latest by the day before the auction. The Seller shall be responsible for the cost of transport, insurance during transport, despatching charges of the forwarding agent, etc. Except in case of damage caused intentionally or by gross negligence the Auctioneer will not be liable for any injury, loss or damage to the vehicle during the delivery.

9. Account sales and payment

Within 21 days after the sale the Seller shall be sent the Settlement Statement of the final payment due to him. Once he has given instructions for payment, the hammer price less Seller's commission plus applicable German VAT (MwSt) will be paid, providing the hammer price has been received by the Auctioneer. If the hammer price is received by the Auctioneer after 21 days the Seller will receive the amount due to him within a further five days. If the Auctioneer does not receive the hammer price he can name the Buyer to the Seller after he has notified the Seller of the execution of the order without legal detriment or other prejudice to his rights. However, the Auctioneer is liable to the Seller if he has delivered the items sold to the Buyer.

10. Removal of unsold vehicles

The onus shall lie with the Seller to request from the Auctioneer confirmation by telephone as to whether or not a vehicle has been sold at the sale. The Seller has to remove any unsold vehicle at the latest by the end of the next business day following the day of the sale at the Seller's cost and risk. If he does not remove the vehicle within the time period specified above the Auctioneer will have the vehicle removed and stored by a storage company at the cost and risk of the Seller under the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers.

11. General

- a) There is an English and a German version of these Seller's Conditions printed in the catalogue. Only the German version of the Seller's Conditions shall be authoritative for their meaning and construction.
- b) As concerns merchants registered with the commercial register (particularly all commercial companies), public law entities and public law special funds it is furthermore agreed that place of performance and venue shall be Munich. Munich shall furthermore be the venue if the Seller has no local forum.
- c) German law applies with the exclusion of the UN Convention on the Sale of Goods of April 11, 1980.
- d) If any of these conditions shall be or become invalid the validity of the other conditions shall not be affected thereby. The invalid condition shall be replaced by a valid one which comes as near to its economic intent and form as possible.

II. Auction Conditions

1. Auction

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Sellers (Principals), whose names are not communicated in the auction in principle. The auction is conducted in the name of and for the account of the Auctioneer by a licensed auctioneer who is named by the Auctioneer. Claims from and in connection with the auction shall only be brought against the Auctioneer. Property of the Auctioneer (personal stock) shall be listed and specified separately in the catalogue. Without prejudice to No. 3b below, Sellers and Buyers shall have no right to be informed of each other's names and addresses after the auction. However, as an exception to the first sentence of this Section above, the Auctioneer may inform the Seller or Buyer, as the case may be, of the name and address of the respective Buyer or Seller at any time unless such information prejudices any reasonable interests of the person whose name and address are to be disclosed.

2. Calling of catalogue numbers

The Auctioneer has the right to divide any Lot, combine two or more Lots, call up Lots in a different order or withdraw Lots from the sale.

3. Warranty

- a) All vehicles to be sold can be thoroughly viewed and examined before the auction. The descriptions in the catalogue are made to the best of the Auctioneer's knowledge and belief but are not warranted characteristics in the sense of Sec. 443 et seq BGB (the German Civil Code). This applies particularly to the descriptions as to origin, age, condition and mileage of the vehicles. Estimated prices stated in the Auctioneer's catalogue merely serve as a guide to the value of the items to be auctioned, with no guarantee of correctness. The vehicles are used.
- b) Non-consumer as Buyer: If the Buyer is not a consumer, the Auctioneer does not accept liability for open or disclosed defects in so far as it has fulfilled its duty of care. In any case the Auctioneer does not accept any liability for non-essential defects. However, if the Buyer lodges a timely complaint because of defects within the period of limitation of six months after the delivery of the vehicle to the Buyer, the Auctioneer shall assign his warranty claims against the Seller to the Buyer. Statutory obligations of examination and notification in respect of defects shall remain unaffected. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.
- c) Consumer as Buyer: If the Buyer is a consumer, the Buyer retains its statutory warranty claims as an exception to the aforesaid provisions under 3 b), except for any claims for damages for which the provisions in Sec. 4 shall apply. The period of limitation for consumer Buyers shall be one year after the delivery of the vehicle to the Buyer. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.
- d) Buyers at the auction are reminded that additional information not contained in the catalogue (Sales Room Notices) may be displayed on certain lots. All potential buyers are advised to inquire as to the existence of such Notices on any lots they are considering to bid upon.

4. Exclusion of liability of Auctioneer

Claims for damages against the Auctioneer, its legal representatives, its employees and its vicarious agents in connection with the auction or the conclusion or handling of the purchase contracts - irrespective of their legal grounds - are excluded thereby. This does not apply to damages caused by the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents intentionally or with gross negligence. The Auctioneer, its legal representatives and its vicarious agents are not liable for slight negligence except in case of injury to body, life or health of a person or in case of violation of an essential contractual obligation such as e.g. the accounting duty or the delivery duty under Sec. 384 (2) of the HGB (the German Commercial Code). In case of violation of an essential contractual obligation, liability for indirect damage, consequential harm and not realised profit shall be excluded and liability *vis-à-vis* commercial Buyers shall in this case further be limited to the damage the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents could have foreseen at the conclusion of the contract as possible consequence of the violation of their contractual obligations. Information on the course of the auctions - particularly on bids and hammer prices - which is given over the telephone by the Auctioneer either during or directly after the auction is only binding if confirmed in writing.

5. Bidder Registration

a) Any person wishing to bid shall, prior to the Sale, obtain from Bonhams a "Bidder Registration Form". Such person shall also give to Bonhams all relevant details regarding his identity together with his banking details and shall hand to Bonhams a formal document of identity. The form must be completed, signed and dated and handed to Bonhams prior to the sale and a registration number will be given to each potential bidder. Bidders are only permitted to bid when they have been allocated an identification number and are in possession of a sale catalogue which contains the conditions of this sale. Bidders should note that this sale is expressly held on, and subject to, the General Conditions in the sales catalogue which each bidder by making a bid automatically acknowledges that he or she has read, understood and accepted by signing a bidder registration form.

b) Bidders not present at the auction:

Commission bids from bidders not present at the auction have to be received by the Auctioneer at the latest on the day before the auction and have to list the vehicle with its catalogue number as well as the highest bid which shall be the hammer price without premium and applicable German VAT (MwSt). If the description of the vehicle to be sold does not correspond to the catalogue number, the former shall prevail. Lots will always be bought as cheaply as is allowed by other bids and reserves. The Auctioneer does not have to inform the bidder by telephone on the day of the auction of the results of the auction. The onus shall be with the bidder to check by telephone after the end of the auction.

6. Conduct of the auction

The auction is conducted according to the discretion of the Auctioneer. The Auctioneer can refuse any bid, particularly if a bidder who is not known to the Auctioneer or with whom a business relationship has not been conducted, and has not provided banking references according to no. 10 below or other security before commencement of the auction. However, no claim to acceptance of a bid does arise even if the respective bidder has provided such security. Any bidder wishing to bid at an auction on behalf of a third party is obliged to notify the Auctioneer thereof, indicating the name and address of the third party before commencement of the auction and providing registration documents for both parties. A bid becomes invalid when it has been rejected by the Auctioneer or when the auction has closed without a knockdown or when the Auctioneer calls the item again; a bid does not become invalid if an invalid higher bid is made thereafter.

7. Knockdown

A vehicle will be hammered down if a bid has been called three times and no higher bid has been made. Without prejudice to the possibility to refuse the sale, the Auctioneer may hammer down the vehicle, with a reservation, particularly if the minimum bid given by the Seller has not been obtained. In this case the bid will expire four weeks after the day of the auction except if the Auctioneer has informed the bidder within this time period in writing of the acceptance of the bid. If several persons make the same bid and no higher bid is made after three calls the lot is knocked down to one of the bidders at the Auctioneer's discretion. The Auctioneer may withdraw the acceptance of a bid by the fall of the hammer and may put any disputed vehicle up for sale again if by error a higher bid made in time has been overlooked or if the highest bidder does not accept his bid or if other doubts occur concerning the fall of the hammer. In this case a previous knockdown becomes invalid.

8. Effects of knockdown

The fall of the hammer commits the Buyer to take away and pay for the vehicle. With the fall of the hammer all risks, particularly risk of accidental loss and deterioration of the sold item will pass to the Buyer who is also responsible for all costs and expenses related to the vehicle. However, title of the vehicles sold shall not pass until all payments due have been made in full to the Auctioneer.

9. Purchase price

The purchase price consists of the Hammer price and the Buyer's Premium.

Buyers are reminded that for Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia) 15% of the Hammer Price on each vehicle. Mwst/Ust at the current rate of 19% will be added to the Buyer's Premium.

The Buyer's Premium applies to each lot purchased and is subject to Mwst. Some lots may be subject to Mwst on the hammer price. These lots will be clearly marked with the symbol (✱) or (†) printed beside the lot number in the catalogue.

10. Due date of purchase price/payment

The purchase price becomes due with the fall of the hammer. Buyers who are present at the auction have to pay the purchase price at the latest by the end of the next business day following the day of the auction by bank transfer, in cash or by a cleared check ("bankbestätigte Schecks"). Payment by other means is only possible if the Auctioneer agrees. Bidders are therefore asked to provide bankers references in time before the auction and to prepare possible payments. Cheques and drafts shall only be accepted under special agreement and only in lieu of performance, all costs and taxes to be borne by the Buyer. The Auctioneer is not liable for due presentation, protestations, notification or return of uncashed cheques or drafts. In the event of non-cash payment being approved by the Auctioneer, all transfer costs and charges (including bank charges accounting to the Auctioneer) shall fall on the Buyer. Without prejudice to the purchase price becoming due immediately after the fall of the hammer the payment of Buyers not present at the auction is not considered late if it is received within 10 days after the day of the auction.

11. Removal of vehicles

The Buyer has to take over the vehicles bought immediately after the end of the sale, and at the latest by 4pm the day following the day of the auction. However, vehicles will not be delivered before the purchase price has been paid in full. After the above time period has run out the Auctioneer will have the vehicles not taken away removed and stored by a storage company at the cost and risk of Buyers according to the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers. Shipping arranged by the Auctioneer on request of Buyers shall be at the cost and risk of Buyers.

12. Default of Buyer

If Buyers fail to pay on the due date the Auctioneer may charge legal default interest, without prejudice to the claim for further default damages. Furthermore the Auctioneer may either claim fulfilment of the purchase contract or, after setting a time period, damages for non fulfilment; damages may also be calculated by auctioning the item off in another auction whereby the Buyer in default has to account for any shortfall in proceeds in.

13. Set-Off / Prohibition of Assignment

The Buyer may only set-off claims of the Auctioneer with counter-claims that are either undisputed or finally and incontestably awarded by a court. The Buyer may not assign any claims against the Auctioneer for delivery and transfer of ownership of the vehicle without the Auctioneer's consent.

14. General

- a) The Auction Conditions are printed in an English and German language version in the catalogue. However, only the German language version shall determine the content and interpretation of the Auction Conditions.
- b) Vis-à-vis merchants, legal entities under public law or special funds under public law, place of performance and legal venue shall be Munich, Germany. Munich, Germany, shall further be the legal venue if the Seller does not have a place of general jurisdiction in Germany.
- c) German law shall apply. The provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG) of 11/04/1980 shall not apply.
- d) If one or more provisions of these Auction Conditions should be or become invalid, the validity of the other provisions shall remain unaffected. The invalid provision shall be replaced by a valid provision coming closest to the economic content and intention of the invalid provision.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN

I. AUFTRAGSBEDINGUNGEN

1. Auftrag

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung des Einlieferers (Kommittenten) auf Grundlage der unten abgedruckten Versteigerungsbedingungen.

2. Verfen abgedruckten ng des Einlieferers

Der Einlieferer versichert, dass er berechtigt ist, über das Fahrzeug zu verfügen und dass an dem Fahrzeug keine Rechte Dritter bestehen.

3. Gewm Fahrzeug keine Rechte Dritt

Die eingelieferten Fahrzeuge sind gebraucht. Der Einlieferer steht dem Versteigerer in entsprechender Anwendung des Kaufrechts für alle Sach- und Rechtsmängel der versteigerten Fahrzeuge mit der Maßgabe ein, dass die Verjährungsfrist erst mit der Übergabe des Fahrzeugs an den Ersteigerer beginnt.

4. Ausschluss des Fahrzeugs von der Versteigerung

Der Versteigerer ist jederzeit berechtigt, das eingelieferte Fahrzeug von der Teilnahme an der Versteigerung auszuschließen, wenn der Versteigerer zu der Auffassung gelangt, dass die Angaben des Einlieferers unrichtig sind, insbesondere nicht mit dem tatsächlichen Zustand des Fahrzeugs übereinstimmen; eine Prüfungspflicht des Versteigerers bezüglich Angaben des Einlieferers besteht indes nicht.

5. Bindung an den Auftrag

Der Einlieferer ist bis zum Ablauf von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss an den Auftrag gebunden. Liefert er das Fahrzeug nicht gemäß Nr. 8 unten ein, verkauft er es selbst im eigenen Namen oder gibt er es, die Schlüssel und Papiere nicht gem. Nr. 7 zurück, kann der Versteigerer zum Ersatz seines Schadens die Zahlung eines Betrages in Höhe von 20 % des im Versteigerungsauftrag angegebenen Schätzwertes, oder, wenn ein solcher nicht angegeben ist, des angegebenen Mindestzuschlagspreises, verlangen. Der Schadensbetrag ist höher oder niedriger anzusetzen, wenn der Versteigerer einen höheren oder der Einlieferer einen geringeren Schaden nachweist.

6. Zuschlagspreis

Die Fahrzeuge werden zu einem Zuschlagspreis in Höhe von mindestens dem im Versteigerungsauftrag angegebenen Mindestzuschlagspreis versteigert. Wird ein vereinbarter Mindestzuschlagspreis nicht erzielt, kann der Versteigerer das Fahrzeug unter Vorbehalt zuschlagen.

7. Freihindestens dem im VersteigeruVersteigerung

Der Versteigerer ist berechtigt, Fahrzeuge, für welche während der Versteigerung kein Zuschlag erteilt worden ist, innerhalb einer Frist von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss in entsprechender Anwendung, insbesondere der Nr. 3 und 6 der vorliegenden Auftragsbedingungen freihändig zu veräußern. Sollte der Einlieferer das Fahrzeug, die Schlüssel und die Papiere nach Versteigerungsschluss bereits wieder in Besitz genommen haben, ist er verpflichtet, diese dem Versteigerer nach einer etwaig erfolgten freihändigen Veräußerung wieder herauszugeben.

8. Einlieferung der Fahrzeuge

Die zu versteigernden Fahrzeuge sind dem Versteigerer auf Rechnung und auf Gefahr des Einlieferers bis spätestens am Tag vor dem Tag der Versteigerung einzuliefern. Die Kosten des Transports, der Transportversicherung, etwaig entstehende Abfertigungskosten des Spediteurs usw. trägt der Einlieferer. Außer im Falle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet der Versteigerer nicht für Schäden, die an den Fahrzeugen während der Einlieferung entstehen.

9. Abrechnung und Zahlung des Versteigerungserl Zahl

Spätestens 21 Tage nach Abschluss der Versteigerung erhält der Einlieferer die Abrechnung und nach seiner entsprechenden Anweisung den Versteigerungserlös unter Abzug des dem Versteigerer zustehenden Kommissionsentgeltes zzgl. MwSt, soweit der Versteigerungserlös beim Versteigerer eingegangen ist. Wenn der Versteigerungserlös erst nach Ablauf der 21 Tage eingeht, wird der dem Einlieferer zustehende Betrag vom Versteigerer innerhalb der auf den Eingang folgenden fünf Tage übermittelt. Erhält der Versteigerer den Versteigerungserlös nicht, kann der Versteigerer dem Einlieferer ohne Rechtsnachteile noch nach Anzeige der Auftragsdurchführung den Ersteigerer benennen. Falls der Versteigerer dem Ersteigerer den Gegenstand bereits ausgehändigt hat, steht er dem Einlieferer für den ihm zustehenden Betrag ein.

10. Abholung nicht versteigertes Fahrzeuge/Einlagerung

Der Einlieferer ist dafür verantwortlich, nach Versteigerungsschluss telefonisch nachzufragen, ob das von ihm eingelieferte Fahrzeug versteigert wurde. Er verpflichtet sich, Fahrzeuge, die nicht versteigert worden sind, spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages auf seine Kosten und auf seine Gefahr wieder abzuholen. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer die nicht abgeholten Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Einlieferers zu den unten in den Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter angegebenen Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen.

11. Allgemeines

- Die Auftragsbedingungen sind in einer deutschen und englischen Fassung im Katalog abgedruckt. Allein maßgeblich für die Bedeutung und Auslegung der Auftragsbedingungen ist indes die deutsche Fassung.
- Im Geschäftsverkehr mit Vollkaufleuten, mit juristischen Personen des öffentlichen Rechts und mit öffentlich-rechtlichen Sondervermögen wird zusätzlich vereinbart, dass Erfüllungsort und Gerichtsstand München ist. München ist ferner stets dann Gerichtsstand, wenn der Einlieferer keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat.
- Es gilt deutsches Recht. Die Vorschriften des einheitlichen UN-Übereinkommens über Verträge über den internationalen Warenkauf vom 11. April 1980 finden keine Anwendung.
- Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Auftragsbedingungen unwirksam sein oder werden, bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt. Die unwirksame Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Gehalt und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.

II. VERSTEIGERUNGSBEDINGUNGEN

1. Versteigerung

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung der Einlieferer (Kommittenten), die in der Auktion grundsätzlich unbenannt bleiben. Die Versteigerung wird im Namen und für Rechnung des Versteigerers durch einen Auktionator, der im Besitz der Versteigerungserlaubnis ist, und dessen Bestimmung dem Versteigerer obliegt, durchgeführt. Ansprüche aus der Versteigerung und im Zusammenhang mit der Versteigerung bestehen nur gegen den Versteigerer. Im Eigentum des Versteigerers befindliche Gegenstände (Eigenware) sind im Katalog besonders aufgeführt. Auser im Fall von Nr. 3 b) dieser Bedingungen besteht kein Anspruch der Einlieferer und Ersteigerer auf wechselseitige Bekanntgabe der Namen und Adressen nach der Auktion. Der Versteigerer kann dem Ersteigerer

oder Einlieferer, je nachdem, abweichend vom Grundsatz im vorstehenden ersten Satz dieser Ziffer Namen und Adresse des jeweiligen Einlieferers oder Ersteigerers jederzeit mitteilen, es sei denn, dass berechnigte Interessen dessen, dessen Name und Adresse mitgeteilt werden sollen, entgegenstehen.

2. Aufruf der Katalognummer

Der Versteigerer behält sich vor, Katalognummern zu verbinden, zu trennen, in einer anderen als der im Katalog vorgesehenen Reihenfolge aufzurufen oder zurückzuziehen.

3. Sach- und Rechtsm odea)

Sämtliche zur Versteigerung gelangenden Fahrzeuge können vor der Versteigerung eingehend besichtigt und geprüft werden. Die nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommenen Katalogbeschreibungen sind keine Beschaffheitsgarantien i.S.v. § 443 BGB. Dies gilt insbesondere für Angaben zur Herkunft, zum Baujahr und Zustand sowie zur Laufleistung der Fahrzeuge. Die im Katalog des Versteigerers angegebenen Schätzpreise dienen – ohne Gewähr für die Richtigkeit – lediglich als Anhaltspunkte für den Verkehrswert der zu versteigernden Gegenstände. Die Fahrzeuge sind gebraucht.

b) Ersteigerung durch Nicht-Verbraucher: Ist der Ersteigerer kein Verbraucher, übernimmt der Versteigerer keine Haftung für offene oder versteckte Mängel, soweit er die ihm als Kommissionär obliegenden Sorgfaltspflichten erfüllt hat. Für unwesentliche Mängel wird in keinem Fall gehaftet. Der Versteigerer verpflichtet sich jedoch, wegen rechtzeitiger, vom Ersteigerer begründeter Mängelrügen, die innerhalb einer Verjährungsfrist von sechs Monaten ab Ablieferung eingehen, seine ihm gegenüber dem Einlieferer zustehenden Gewährleistungsansprüche an den Ersteigerer abzutreten. Gesetzliche Prüfungs- und Rügepflichten bleiben unberührt. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.

c) Ersteigerung durch Verbraucher: Ist der Ersteigerer Verbraucher, behält der Ersteigerer abweichend von vorstehender Regelung in 3 b) seine gesetzlichen Gewährleistungsrechte mit Ausnahme des Rechts auf Schadensersatz, für das die Regelung in Ziffer 4 gilt. Die Rechte des Ersteigerers verjähren jedoch innerhalb eines Jahres ab Übergabe des Gegenstands. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.

d) Der Ersteigerer wird darauf hingewiesen, dass ggf. zusätzliche Informationen zu den Versteigerungsgegenständen, die im Katalog nicht enthalten sind, am Versteigerungsort ausgehängt werden (Aushang, Sales Room Notice). Der Ersteigerer ist gehalten, vor der Teilnahme an der Versteigerung zu prüfen, ob solche Aushänge betreffend den Versteigerungsgegenstand, für den er bieten möchte, vorhanden sind und diese zu beachten.

4. Haftungsausschluss des Versteigerers

Eine vertragliche oder außervertragliche Haftung des Versteigerers, seiner gesetzlichen Vertreter, Arbeitnehmer, Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen im Zusammenhang mit der Versteigerung, dem Abschluss oder der Durchführung der Kaufverträge, gleich aus welchem Rechtsgrund, besteht nur, sofern der Schaden auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zurückzuführen ist. Für die schuldhaftige Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit einer natürlichen Person wird auch bei nur einfacher Fahrlässigkeit gehaftet. Darüber hinaus wird auch für die nur einfach fahrlässige Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wie z.B. der Pflicht zur Rechenschaft und der Herausgabepflicht gemäß § 384 Abs. 2 HGB gehaftet, allerdings gegenüber Unternehmern der Summe nach begrenzt auf die Vermögensnachteile, die der Versteigerer, seine gesetzlichen Vertreter oder seine Erfüllungsgehilfen beim Zustandekommen des Vertrages als mögliche Folge der Vertragsverletzung hätten voraussehen müssen. Bei der einfach fahrlässigen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wird für entgangenen Gewinn nicht gehaftet. Fernmündliche Auskünfte des Versteigerers während oder unmittelbar nach der Auktion über die Versteigerung betreffende Vorgänge – insbesondere Zuschläge und Zuschlagspreise – sind nur verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden.

5. Registrierung als Bieter

a) Der Versteigerer behält sich vor, zur Versteigerung nur solche Bieter zuzulassen, die vor der Versteigerung ein vom Versteigerer bereitgestelltes „Bieter-Registrierungs-Formular“, auf dem insbesondere der Name und die Bankverbindung einzutragen sind, vollständig ausgefüllt, datiert und unterschrieben einreichen und sich dabei durch einen amtlichen Identitätsnachweis ausweisen. Der Versteigerer wird dann dem Bieter eine Kenn-Nummer zuweisen. Gebote dürfen nur abgegeben werden, wenn der Bieter über eine Kenn-Nummer verfügt und im Besitz eines Kataloges ist, in dem die Versteigerungsbedingungen abgedruckt sind. Zur Teilnahme an den Versteigerungen muss der Bieter die Versteigerungsbedingungen anerkennen. Die Abgabe eines Gebotes gilt als Anerkennung der Versteigerungsbedingungen mit der Unterzeichnung des Anmelde- und Gebotsformulars.

b) Nicht anwesende Bieter: Bietaufträge nicht anwesender Bieter müssen spätestens am Tag vor der Versteigerung eingegangen sein, und der Gegenstand muss unter Aufführung der Katalognummer und des gebotenen Höchstpreises, der sich als Zuschlagspreis ohne Kaufprämie und Umsatzsteuer versteht, angegeben sein. Stimmt die Bezeichnung des Versteigerungsfahrzeuges mit der angegebenen Katalognummer nicht überein, ist die Katalognummer für den Inhalt des Gebots maßgebend. Jedes Gebot wird vom Versteigerer nur mit dem Betrag in Anspruch genommen, der erforderlich ist, um andere Angebote zu überbieten. Der Versteigerer ist nicht verpflichtet, den Bieter vom Ausgang der Versteigerung am Tag der Versteigerung telefonisch in Kenntnis zu setzen. Es obliegt dem Bieter, nach Versteigerungsschluss beim Versteigerer telefonisch nachzufragen.

6. Ablauf der Versteigerung

Gesteigert wird nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann ein Gebot ablehnen; dies gilt insbesondere dann, wenn ein Bieter, der dem Versteigerer nicht bekannt ist oder mit dem noch keine Geschäftsverbindung besteht, nicht gemäß Nr. 10 Bankreferenzen bereit gestellt hat oder bis zum Beginn der Versteigerung keine anderweitige Sicherheit geleistet hat. Ein Anspruch auf Annahme eines Gebotes besteht allerdings auch im Fall einer Sicherheitsleistung nicht. Will ein Bieter Gebote im Namen eines anderen abgeben, muss er dies vor Versteigerungsbeginn unter Nennung von Namen und Anschrift des Vertretenen mitteilen und Anmeldeunterlagen für beide Parteien. Ein Gebot erlischt, außer im Falle seiner Ablehnung durch den Versteigerer,

wenn die Versteigerung ohne Erteilung des Zuschlags geschlossen wird oder wenn der Versteigerer den Gegenstand erneut aufruft; ein Gebot erlischt nicht durch ein nachfolgendes unwirksames Übergebot.

7. Zuschlag

Der Zuschlag wird erteilt, wenn nach dreimaligem Aufruf eines Gebots kein Übergebot abgegeben wird. Unbeschadet der Möglichkeit, den Zuschlag zu verweigern, kann der Versteigerer unter Vorbehalt zuschlagen; dies gilt insbesondere dann, wenn der vom Einlieferer genannte Mindestzuschlagspreis nicht erreicht ist. In diesem Fall erlischt das Gebot mit Ablauf von vier Wochen ab dem Tag des Zuschlags, es sei denn, der Versteigerer hat dem Bieter innerhalb dieser Frist schriftliche die vorbehaltlose Annahme des Gebotes mitgeteilt. Wenn mehrere Personen das gleiche Gebot abgeben oder nach dreimaligem Aufrufen kein höheres erfolgt, erfolgt der Zuschlag an einen der Bieter nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann den Zuschlag zurücknehmen und ein Fahrzeug erneut ausbieten, wenn irrtümlich ein rechtzeitig abgegebenes höheres Gebot übersehen worden ist oder wenn der Höchstbietende sein Gebot nicht gelten lassen will oder sonst Zweifel für den Zuschlag bestehen. In diesen Fällen wird ein vorangegangener Zuschlag unwirksam.

8. Wirkungen des Zuschlags

Der Zuschlag verpflichtet zur Abnahme und Zahlung des Fahrzeuges. Mit seiner Erteilung gehen alle Risiken, insbesondere die Gefahr des zufälligen Untergangs und der zufälligen Verschlechterung des Versteigerungsgegenstandes auf den Ersteigerer über, der auch die Lasten trägt. Das Eigentum an den ersteigerten Fahrzeugen erwirbt der Ersteigerer erst mit vollständigem Zahlungseingang beim Versteigerer.

9. Kaufpreis

Der Kaufpreis setzt sich aus dem Zuschlagspreis und der Käufer-Kommission zusammen.

Für die Automobile und Motorräder (ausgenommen Automobilia) 15% des Zuschlagspreises für jedes Fahrzeug. Die Käufer-Kommission versteht sich zuzüglich Mehrwertsteuer in Höhe von aktuell 19%.

Bei einigen Losen wird die MWSt. auf den Zuschlagspreis sowie die Käufer-Kommission fällig. Diese Lose sind im Katalog mit einem Zeichen (*) oder (+) gekennzeichnet.

10. F19%) geltenden gesetzlichen Zahlungsmodalitäten

Der Kaufpreis wird mit dem Zuschlag fällig. Persönlich anwesende Ersteigerer haben den Kaufpreis spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages, durch Überweisung, in bar oder durch bankbestätigten Scheck zu zahlen. Eine anderweitige oder spätere Zahlung ist nur im Einvernehmen mit dem Versteigerer zulässig. Bieter werden deshalb aufgefordert, rechtzeitig vor Beginn der Versteigerung Bankreferenzen bereit zu stellen und etwaige Zahlungen vorzubereiten. Schecks und Wechsel werden nur aufgrund besonderer Vereinbarung erfüllungshalber unter Berechnung aller Kosten und Steuern angenommen; für rechtzeitige Vorlegung, Protestierung, Benachrichtigung oder Zurückleitung nicht eingelöster Schecks oder Wechsel haftet der Versteigerer nicht. Hat sich der Versteigerer mit unbarer Zahlung einverstanden erklärt, gehen alle Kosten und Gebühren der Überweisung (inklusive der dem Versteigerer abgezogenen Bankspesen) zu Lasten des Ersteigerers. Die Zahlung nicht anwesender oder auswärtiger Ersteigerer gilt, unbeschadet sofortiger Fälligkeit, bei Eingang binnen zehn Tage nach Versteigerungsschluss noch nicht als verspätet.

11. Abnahme der Fahrzeuge

Der Ersteigerer ist verpflichtet, die ersteigerten Fahrzeuge sofort nach Abschluss der Auktion, spätestens am darauf folgenden Tag bis 16:00 Uhr in Empfang zu nehmen. Die Fahrzeuge werden aber erst nach vollständiger Zahlung des Kaufpreises ausgeliefert. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer nicht abgeholte Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers zu den in den unten abgedruckten Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter vereinbarten Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen. Eine auf Wunsch des Ersteigerers vom Versteigerer arrangierte Versendung erfolgt auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers.

12. Zahlungsverzug

Bei Zahlungsverzug kann der Versteigerer die gesetzlichen Verzugszinsen fordern; die Geltendmachung eines weiteren Verzugschadens bleibt unberührt. Im Übrigen kann der Versteigerer bei Zahlungsverzug wahlweise Erfüllung des Kaufvertrages oder nach Fristsetzung Schadenersatz statt der Leistung verlangen. Der Schadenersatz kann in diesem Falle auch so berechnet werden, dass die Sache in einer neuen Versteigerung versteigert wird und der säumige Ersteigerer für einen Mindererlös gegenüber der vorangegangenen Versteigerung und für die Gebühren der Wiederholungsversteigerung einschließlich der Gebühr des Versteigerers aufzukommen hat. Auf einen Mehrerlös hat er keinen Anspruch.

13. Aufrechnung/Abtretungsausschluss

Der Ersteigerer kann gegenüber dem Versteigerer nur mit unbestritten und rechtskräftig festgestellten Forderungen aufrechnen. Der Ersteigerer ist ohne Zustimmung des Versteigerers nicht berechtigt, seine Ansprüche gegen den Versteigerer auf Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges abzutreten.

14. Allgemeines

a) Die Versteigerungsbedingungen sind in einer deutschen und englischen Fassung im Katalog abgedruckt. Allein maßgeblich für die Bedeutung und Auslegung der Versteigerungsbedingung ist indes die deutsche Fassung.
b) Im Geschäftsverkehr mit Vollkaufleuten, mit juristischen Personen des öffentlichen Rechts und mit öffentlich-rechtlichen Sondervermögen wird zusätzlich vereinbart, dass Erfüllungsort und Gerichtsstand München ist. München ist ferner stets dann Gerichtsstand, wenn der Einlieferer keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat.
c) Es gilt deutsches Recht. Die Vorschriften des einheitlichen UN-Übereinkommens über Verträge über den Internationalen Warenkauf vom 11.04.1980 finden keine Anwendung.
d) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Versteigerungsbedingungen unwirksam sein oder werden, bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt. Die unwirksame Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Gehalt und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten kommt.

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

Merryn Schriever
+61 2 8412 2222
Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana

+1 415 861 7500

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
AUSTRALIA
Yvett Klein
+61 2 8412 2222

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
Ralph Taylor
+44 20 7447 7403
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

Furniture & Works of Art

UK
Fergus Lyons
+44 20 7468 8221
U.S.A.
Jeffrey Smith
+1 415 503 3413

Greek Art

Olympia Pappa
+44 20 7468 8314

Golf Sporting Memorabilia

Kevin Mcgimpsey
+44 1244 353123

Irish Art

Penny Day
+44 20 7468 8366

Impressionist & Modern Art

UK
India Phillips
+44 20 7468 8328
U.S.A.
Tanya Wells
+1 917 206 1685

Islamic & Indian Art

Claire Penhallurick
+44 20 7468 8249

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

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 Law
+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

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
Nick Biebuyck
+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

UNITED KINGDOM

London
101 New Bond Street •
London W15 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

Carlisle
48 Cecil Street
Carlisle, Cumbria
CA1 1NT
+44 1228 542 422
+44 1228 590 106 fax

Manchester
The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

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

MIDDLE EAST

Israel
Joslyne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslyne.halibard@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 2001
One 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
+86(0) 10 6528 0933 fax
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

Nigeria
Neil Coventry
+234 (0)7065 888 666
neil.coventry@bonhams.com

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

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) 481 890
david.hawtin@
bonhams.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
robert.cordonchamp@
bonhams.com

Roger Etccl
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etccl@
bonhams.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
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds & Bucks
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

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
george.cohen@
bonhams.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
eurocars@bonhams.com

European Representatives

Germany
Am Kuechengarten 2
Domaene Rotenkirchen
D-37574 Einbeck
Germany
Tel: +49 5127/9026996
Mob: +49 160 94984316
paul.gockel@bonhams.com

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

Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California

Christine Eisenberg
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544
christine.eisenberg@
bonhams.com

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and East Coast

Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

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
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

Hong Kong

Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.
com

Beijing

Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore

Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets 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 – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com.

Credit and Debit Card Payments

There is no surcharge for payments made by debit cards issued by a German bank. All other debit cards and all credit cards are subject to a 3% surcharge on the total invoice price.

Notice to Bidders.

Clients are requested to provide photographic proof of ID - passport, driving licence, ID card, together with proof of address - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

Bonhams

Sale title: The Mercedes-Benz Auction		Sale date: Friday 12 July 2014													
Sale no. 22177		Sale venue: Stuttgart, Germany													
<p>If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.</p> <p>General Bid Increments:</p> <table border="0"> <tr> <td>€10 - 200by 10s</td> <td>€10,000 - 20,000by 1,000s</td> </tr> <tr> <td>€200 - 500by 20 / 50 / 80s</td> <td>€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s</td> </tr> <tr> <td>€500 - 1,000by 50s</td> <td>€50,000 - 100,000by 5,000s</td> </tr> <tr> <td>€1,000 - 2,000by 100s</td> <td>€100,000 - 200,000by 10,000s</td> </tr> <tr> <td>€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s</td> <td>above £200,000at the auctioneer's discretion</td> </tr> <tr> <td>€5,000 - 10,000by 500s</td> <td></td> </tr> </table> <p>The auctioneer has discretion to split any bid at any time.</p>				€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s	€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s	€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s	€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion	€5,000 - 10,000by 500s	
€10 - 200by 10s	€10,000 - 20,000by 1,000s														
€200 - 500by 20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s														
€500 - 1,000by 50s	€50,000 - 100,000by 5,000s														
€1,000 - 2,000by 100s	€100,000 - 200,000by 10,000s														
€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s	above £200,000at the auctioneer's discretion														
€5,000 - 10,000by 500s															
Customer Number		Title													
First Name		Last Name													
Company name (to be invoiced if applicable)															
Address															
City		County / State													
Post / Zip code		Country													
Telephone mobile		Telephone daytime													
Telephone evening		Fax													
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)															
E-mail (in capitals)															
I am registering to bid as a private buyer <input type="checkbox"/>		I am registering to bid as a trade buyer <input type="checkbox"/>													
If registered for TVA in the EU please enter your registration here: □□ / □□□ - □□□□ - □□		Please tick if you have registered with us before <input type="checkbox"/>													

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & VAT)	Covering bid*

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TAX AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:	Date:
-----------------	-------

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelregister Nr 102178

Anmelde- und Gebotsformular

(Teilnehmer-/Abwesenheits-/Online-/Telefongebot)

Bitte kreisen Sie Ihre Art des Bietens oben ein

Bonhams

--	--	--	--

Bieternummer (nur für den internen Gebrauch)

Diese Auktion erfolgt gemäß den Bonhams' Verkaufsbedingungen, sodass Gebote und Kaufabwicklungen im Rahmen dieser Auktion diesen Bedingungen unterliegen. Bitte lesen Sie die Bedingungen zusammen mit den für diese Auktion geltenden Verkaufsinformationen, welche die für die von Ihnen getätigten Käufe anfallenden Kosten sowie die für weitere Gebote und Käufe bei der Auktion geltenden Bestimmungen darlegen. Klären Sie mögliche Fragen zu diesen Bedingungen bitte, bevor Sie dieses Formular unterschreiben. Diese Bedingungen enthalten ferner bestimmte Pflichten der Bieter und Käufer und begrenzen die Haftung seitens Bonhams gegenüber Bietern und Käufern.

Datenschutz – zu Ihrer Information

Erhalten wir von Ihnen persönliche Informationen, dann dürfen wir diese lediglich gemäß den Bedingungen unserer Datenschutzrichtlinie verwenden (entsprechend aller ergänzenden Zustimmungen, die Sie uns zum Zeitpunkt der Offenlegung Ihrer Informationen erteilt haben). Eine Abschrift unserer Datenschutzrichtlinie finden Sie auf unserer Website (www.bonhams.com) oder können Sie postalisch bei unserer Kundenbetreuung unter der Anschrift 101 New Bond Street, London W1S 1SR, Großbritannien, oder per E-Mail an info@bonhams.com anfordern.

Zahlungen per Kredit- oder Lastschriftkarte

Bei Zahlungen mit von einer britischen Bank ausgestellten Lastschriftkarten fallen keine Zusatzgebühren an. Alle anderen Kredit- oder Lastschriftkarten unterliegen einer Zusatzgebühr von 3 % auf den Gesamtrechnungsbetrag.

Hinweis für Bieter

Kunden müssen ihre Identität mithilfe eines fotografischen Beweismittels nachweisen. Das kann der Reisepass, der Führerschein oder der Personalausweis sein, der zwecks Nachweis der Anschrift mit einer Rechnung eines Versorgungsunternehmens, eines Bank- oder Kreditkarten-Kontoauszugs usw. vorzulegen ist. Firmenkunden haben zusätzlich eine Kopie ihrer Gesellschaftssatzung / ihrer Registrierungsunterlagen des Unternehmens zusammen mit einem Schreiben vorzulegen, das die Person bevollmächtigt, im Namen des Unternehmens zu bieten. Fehlen diese Dokumente, dann kann das in dem Ausschluss Ihrer Gebote resultieren. Bei höherwertigen Artikeln können Sie ferner aufgefordert werden, eine Bankauskunft beizubringen.

Bezeichnung der Auktion: The Mercedes-Benz Auktion		Auktionstermin: Freitag 12 Juli 2014	
Auktion Nr. 22177		Auktionsort: Stuttgart, Deutschland	
Nehmen Sie an der Auktion nicht persönlich teil, dann machen Sie bitte Angaben zu den Artikeln, für die Sie mindestens 24 Stunden vor der Auktion bieten möchten. Gebote werden auf das nächste Inkrement abgerundet. Weitere Informationen in Bezug auf Telefon-, Online- oder Abwesenheitsgebote bei Bonhams in Ihrem Namen entnehmen Sie bitte dem Abschnitt <i>Hinweise</i> für Bieter in dem Katalog. Bonhams bemüht sich, diese Gebote in Ihrem Namen auszuführen, haftet jedoch nicht für Fehler oder nicht ausgeführte Gebote.			
Allgemeine Gebotsinkremente:		€10.000 – 20.000.....in 1.000er Schritten	
€10 - 200.....in 10er Schritten		€20.000 – 50.000.....in 2.000er / 5.000er / 8.000er Schritten	
€200 - 500.....in 20er / 50er / 80er Schritten		€50.000 – 100.000.....in 5.000er Schritten	
€500 - 1.000.....in 50er Schritten		€100.000 – 200.000.....in 10.000er Schritten	
€1.000 – 2.000.....in 100er Schritten		über €200.000.....nach Ermessen des Auktionators	
€2.000 – 5.000.....in 200er / 500er / 800er Schritten		Boven €200.000 Naar keuze van de veilingmeester	
€5.000 – 10.000.....in 500er Schritten			
De veilingmeester is gerechtigd om een bod te allen tijde te splitsen			
Kundennummer		Titel	
Vorname		Nachname	
Firmenname (wenn Rechnungsempfänger)			
Anschrift			
Stadt		Bundesland	
Postfach/Postleitzahl		Land	
Mobiltelefon		Telefon tagsüber	
Telefon abends		Fax	
Bevorzugte Nummer(n) für die Abgabe von Geboten (einschl. Landesvorwahl)			
E-mail (in Großbuchstaben)			
Ich bin melde mich an, um als Privatkunde zu bieten <input type="checkbox"/>		Ich melde mich an, um als gewerblicher Kunde zu bieten <input type="checkbox"/>	
Sind Sie in der EU mehrwertsteuerpflichtig angemeldet, dann geben Sie Ihre Daten bitte hier an:		Bitte ankreuzen, wenn Sie sich bei uns registriert haben <input type="checkbox"/>	
□□□ / □□□□ - □□□□□ - □□□			

Beachten Sie bitte, dass alle Telefonate aufgezeichnet werden.

Telefon-oder Abwesenheitsbieter (T / A)	Artikel Nr.	Kurzbeschreibung	HÖCHST-Gebot in EUR (ohne Prämie & MwSt.)	Deckungsgebot*

MIT IHRER UNTERSCHRIFT BESTÄTIGEN SIE, DASS SIE DIE IN BONHAMS KATALOG WIEDERGEGEBENEN AUKTIONSBEDINGUNGEN GELESEN, VERSTANDEN UND AKZEPTIERT HABEN. WEITERHIN STIMMEN SIE ZU, DIE KÄUFERPRÄMIE, STEUERN UND MÖGLICHE WEITERE ABGABEN ZU ZAHLN, WIE DIESE IN DEN INFORMATIONEN FÜR BIETER ANGEGBEN SIND. DAS VORERWÄHNT BECHRÄNKT GEGEBENENFALLS IHRE RECHTE.

Ihre Unterschrift:	Datum:
--------------------	--------

*Deckungsgebot: Ein Höchstgebot (ohne Käuferprämie und MwSt.), das Bonhams lediglich ausführt, wenn wir Sie telefonisch nicht erreichen, oder die Telefonverbindung während des Bietvorgangs unterbrochen wird.

Hinweis: Zahlungen werden nur dann akzeptiert, wenn diese über dasselbe Konto erfolgen, das auf der Rechnung und dem Auktions-Anmeldeformular steht. Schicken Sie bitte das ausgefüllte Auktions-Anmeldeformular und Informationsanforderungen per E-Mail oder Fax an:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
 Bonhams GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelsregister Nr 102178

MOTOR CAR INDEX

Lot No	Year	Model
1		Ferbedo Mercedes-Benz Pedal Car
23	2005	AMG-Mercedes C-Class DTM Touring Car
10	1901	Benz Ideal 7hp Twin Cylinder "Contra-Motor" Vis-à-vis
32	1911	Benz 45/60hp Toy Tonneau with Victoria Hood
27	1912	Mercedes 10/25hp Truck
37	1924	Mercedes 10/40/65hp Sport Phaeton
24	1915/1919	Mercedes 22/50hp Open Tourer
25	1951	Mercedes-Benz 170 S Cabriolet A
45	1989	Mercedes-Benz 190E 2.5-16 Evolution
12	1959	Mercedes-Benz 190SL Roadster
22	1954	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A
7	1958	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Coupé
41	1960	Mercedes-Benz 220SE 'Ponton' Cabriolet
33	1939	Mercedes-Benz 230 Cabriolet
43	1967	Mercedes-Benz 250SL with Hardtop
9	1970	Mercedes-Benz 280 SL with Hardtop
18	1969	Mercedes-Benz 280SE 3.5 Coupé
42	1953	Mercedes-Benz 300 'Adenauer' Saloon
39	1955	Mercedes-Benz 300SL 'Gullwing'
35	1929	Mercedes-Benz 460 Nürburg Cabriolet
21	1935	Mercedes-Benz 500 K Cabriolet
16	1934	Mercedes-Benz 500 K/540 K Spezial Roadster
29	1936	Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A
36	1965	Mercedes-Benz 600 Pullman
20	1965	Mercedes-Benz 600 Saloon
3	1959	Mercedes-Benz 180D Saloon
8	1952	Mercedes-Benz 220 Cabriolet B
14	1941	Mercedes-Benz 230 Cabriolet
5	1964	Mercedes-Benz 230SL with Hardtop
34	1965	Mercedes-Benz 230SL with Hardtop
19	1970	Mercedes-Benz 280SE 3.5 Cabriolet
6	1970	Mercedes-Benz 280SE 3.5 Coupé
44	1970	Mercedes-Benz 280SE Coupé
48	1970	Mercedes-Benz 280SL with Hardtop
26	1954	Mercedes-Benz 300SL Gullwing
15	1958	Mercedes-Benz 300SL Roadster
40	1970	Mercedes-Benz 300SEL 6.3 'Rote Sau' Replica
46	1972	Mercedes-Benz 300SEL 6.3 Sports Saloon
30	1938	Mercedes-Benz 320 Cabriolet A
4	1972	Mercedes-Benz 350SLC Coupé
38	1934	Mercedes-Benz 500 Nürburg Offener Tourenwagen
2	1980	Mercedes-Benz 500SLC Coupé
47	1987	Mercedes-Benz 560SL with Hardtop
31	1973	Mercedes-Benz 600 Pullman
28	2003	Mercedes-Benz CL63 AMG
17	1997	Mercedes-Benz SLK 200 Competition Roadster
11	1976	Mercedes-Benz Unimog 406 Doppelkabine 4x4 Utility







EB 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 10

+33 (0) 1 42 61 10 15 fax

