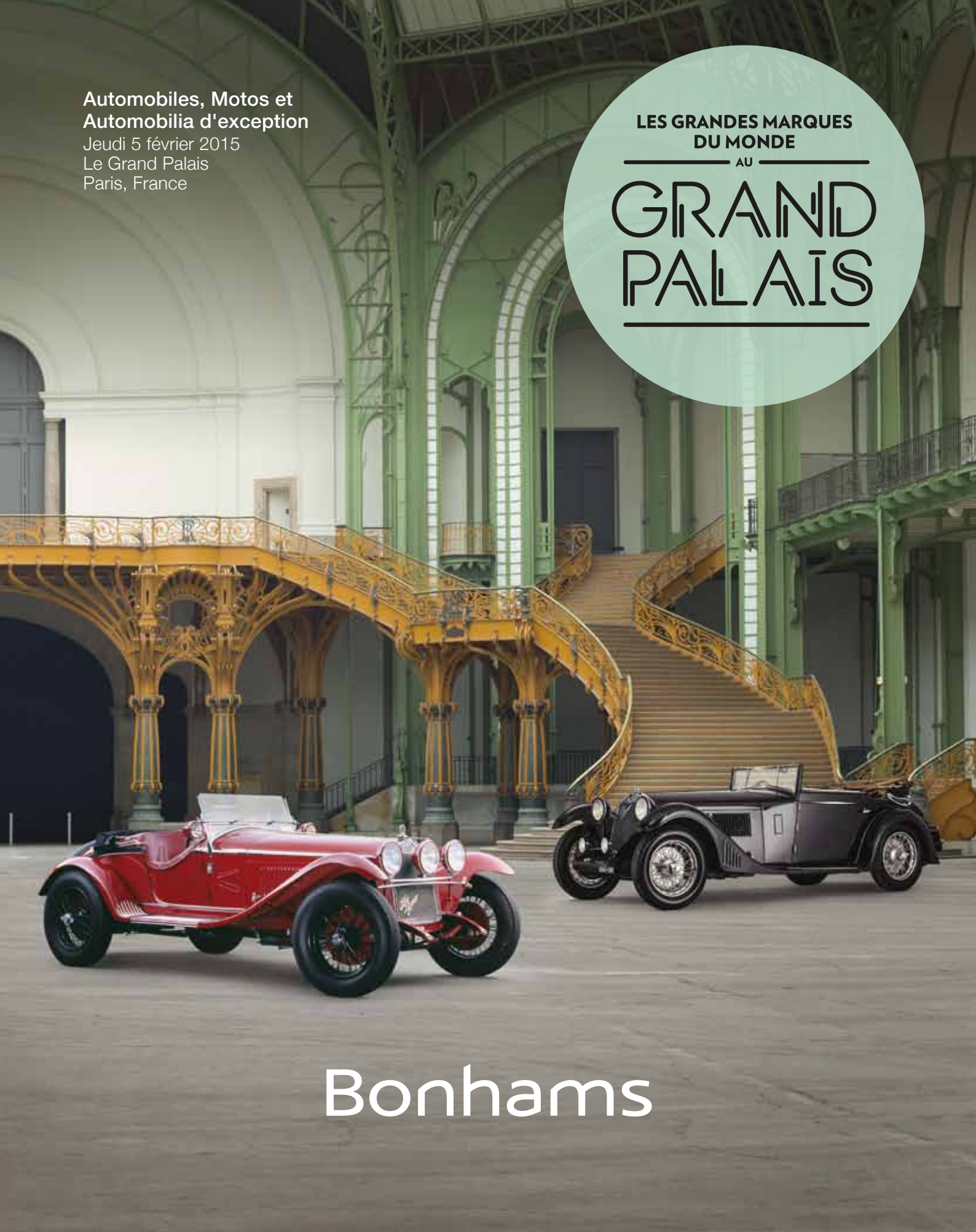
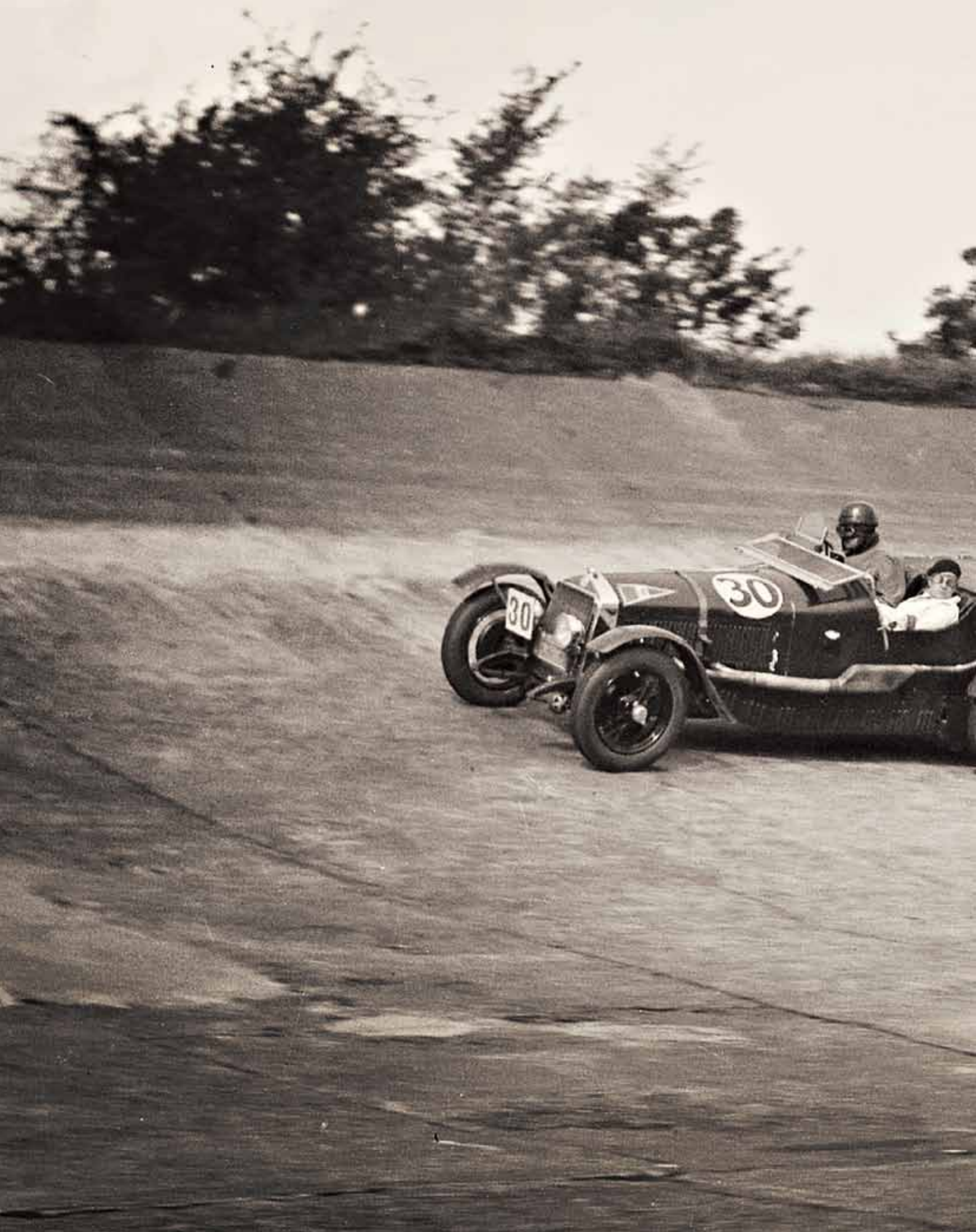


Automobiles, Motos et Automobilia d'exception
Jeudi 5 février 2015
Le Grand Palais
Paris, France

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

Bonhams


30
30



©LAT Photographic



La Maison Bonhams est de retour au Grand Palais pour la quatrième édition de sa vente aux enchères de voitures de collection.

Rutilants, émouvants, atypiques… les véhicules prennent place au sein de la grande Nef, dans un hommage rendu à l'histoire automobile et dans un écho au passé prestigieux du monument : depuis le 25 janvier 1901, date du premier Salon de l'Automobile et pendant près de soixante, il sera le symbole du génie automobile français et d'une certaine idée de la modernité.

Lieu mythique dédié tant à l'art qu'à l'excellence de l'industrie, le Grand Palais affirme toujours aujourd'hui sa vocation à présenter et représenter le meilleur de la création, dans tous ses domaines.

Avec cet événement organisé par la maison Bonhams, les grands noms de l'automobile sont une nouvelle fois rassemblés sous la verrière durant deux jours exceptionnels, qui raviront tous les amateurs de belles voitures, qu'ils soient collectionneurs ou simples admirateurs.

Bonhams Auctioneers return to the Grand Palais for the fourth edition of their collectors' motor cars sale.

Glistening, emotional, atypical...the motor cars take pride of place inside the nave, with homage paid to the history of the motor car and echoing the prestigious past of this monument: Since the 25th of January 1901, date of the first motor show and for the next 60 years, it will become the symbol of the genius of the French automobile industry and of a certain idea of modernity.

A mythical place dedicated as much to art as to the excellence of industry, the Grand Palais maintains till today the vocation to present and represent the best aspects of creation in varied domains.

With this event organized by Bonhams, the most prestigious marques of motor cars are once more reunited under the glass roof for two exceptional days when amateurs, collectors or mere admirers will be delighted by this stunning sight.

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

LES GRANDES MARQUES DU MONDE
AU
GRAND PALAIS

Automobiles, Motos et Automobilia d'exception

Jeudi 5 février 2015
Le Grand Palais
Paris, France

COMMISSAIRE-PRISEUR

Automobilia, Motos et Automobiles:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS
Avenue Winston Churchill
75008 Paris

VENTE AUX ENCHÈRES

Jeudi 5 février 2015
Automobilia 10h30
Motos 12h30
Automobiles 14h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Mercredi 4 février de 9h à 17h30
Jeudi 5 février à partir de 9h
Entrée libre jeudi 5 février de 8h à 9h

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT
Du lundi 2 février au vendredi 6 février
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

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

Pour les motos et automobiles : 15% + TVA du prix au marteau. Pour l'automobilia, veuillez consulter les *« informations importantes aux acheteurs ».*

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE: €50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

22528

www.bonhams.com

AUCTIONEER

Automobilia, Motorcycles and Motor Cars:
Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

LE GRAND PALAIS
Avenue Winston Churchill
75008 Paris

AUCTION DATE AND START TIMES
Thursday 5 February 2015
Automobilia at 10.30am
Motorcycles at 12.30pm
Motor Cars at 2pm

VIEWING
Wednesday 4 February from 9am to 5.30pm
Thursday 5 February from 9am
Free entrance
Thursday 5 February from 8am to 9am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD
From Monday 2 to Friday 6 February
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

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

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

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

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

CATALOGUE: €50 + P&P

SALE NUMBER

22528

www.bonhams.com

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

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



Bonhams

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

Comme vous avez pû le découvrir, le Grand Palais a accueilli son premier Salon de l'Automobile en 1901 et nous sommes ravis – après plus d'un siècle – de présenter à nouveau un événement de même envergure avec pas moins de 140 automobiles de collection.

Nous avons rassemblé une fantastique sélection fort variée pour vous et que vous soyez un enchérisseur averti souhaitant agrandir sa collection ou un premier acquéreur, je suis persuadé que l'événement que nous vous proposons saura vous séduire.

Je souhaiterais également saisir cette opportunité pour remercier le Grand Palais de nous accueillir pour cette quatrième édition, ainsi que les partenaires de notre vente, EFG International, banque privée renommée ainsi que les champagnes Lanson, pour leurs soutiens dans cet événement.

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

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

As you will have read, the Grand Palais held its first Motor Show in 1901 and we are delighted – over a century later – to present another similar event with no fewer than 140 motor cars.

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

I would also like to take this opportunity to thank the Grand Palais for hosting this sale for its fourth edition and our sale partners EFG International, the distinguished private bank along with the champagne house Lanson for supporting us with this sale. We have enjoyed a long and rewarding partnership with the Grand Palais over the years and share a common goal of providing a rewarding experience with the very best service.

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



EFG

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

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

We have a strong partnership with Bonhams, based on a shared entrepreneurial ethos as well as a common passion for the world of classic and sports cars. We are again very much looking forward to the fifth edition of the Grand Palais Sale in Paris, which will once again will be a wonderful showcase for exceptional motor vehicles at auction.

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

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

Nous sommes extrêmement impliqués dans le monde de l'automobile de course historique, et nous soutenons un grand nombre d'événements automobiles classiques, notamment Le Mans Classic, le Spa Classic, le Donington Historic Festival, le Classic Endurance Racing, le Woodcote Trophy et le London–Brighton Veteran Car Run.

Nous entretenons un partenariat fort avec Bonhams, avec qui nous partageons un même esprit d'entreprise et une passion commune pour le monde de l'automobile classique et sportive. Ensemble, nous nous réjouissons d'être au Grand Palais à Paris pour la cinquième fois, écrin exceptionnel pour cette nouvelle vente aux enchères d'automobiles d'exception.

Retrouvez toutes les informations concernant nos activités sur notre site www.efginternational.com. Pour en savoir plus sur notre implication dans le sport automobile, consultezwww.efgmotorracing.com.

Keith Gapp
Head of Strategic Marketing and Communications,
EFG International

Informations Importantes Aux Acheteurs

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication. Elles n'incluent ni les frais d'adjudication à la charge de l'acheteur, ni les taxes supplémentaires.
La conversion des estimations dans une monnaie autre que l'euro a pu être arrondi et le taux de change utilisé a pu changer depuis la préparation du catalogue. Certains lots portent la mention 'estimation sur demande', pour cela il convient de contacter une personne du département concerné.

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

Il est également rappelé aux acheteurs qu'une prime d'achat de 15% HT est payable sur chaque lot de véhicule dans la vente.
Il est rappelé aux acheteurs que pour les lots d'automobilia une prime d'achat de 25% HT est d'application sur les premiers €50,000 au marteau, 20% HT entre €50,001 et €1,000,000 au marteau et 12% HT sur la différence au dessus. La TVA au taux normal est prelevée sur les frais acheteurs par tous les acheteurs.

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.

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

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

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

– En espèces en Euros dans les limites suivantes
• 3 000 € pour les particuliers et les professionnels résidant fiscalement en France,
• 7,500€ pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile.

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

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

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

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

Les factures seront envoyées par fax et email au choix du client ainsi que par courrier le lendemain de la vente.

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

Important Information For Buyers

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

Conditions of sale

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

Bids

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

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

Buyers are reminded that a 15% Buyers Premium is payable on the final Hammer Price of each Vehicle in the sale. Buyers are reminded that for Automobilia a 25% Buyers Premium is payable on the first €50,000 of the hammer price, 20% from €50,001 to €1,000,000 of the hammer price and 12% on the balance thereafter.
TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

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

The payment may be made:

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

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

- In cash in Euros within the following limits
• €3,000 for French residents and for traders
• €7,500 for persons who do not have residence in France for tax purposes, upon presentation of proof of identity and proof of address.

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

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

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

TVA

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

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

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

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

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

Avis
Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia
Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au vendredi 6 février 12h. Ils seront ensuite transférés dans l'entrepôt d'Automobilia de Bonhams à Londres:

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

Frais administratifs et d'enlèvement depuis Le Grand Palais:
€35.00 + TVA par lot d'automobilia, plafonné à €500.00 + TVA par facture.

Frais de stockage:
€10.00 + TVA par lot d'automobilia par jour. (Veuillez noter que pour les voitures à pédales et autres articles de grande taille, des frais d'enlèvement spécifiques seront appliqués d'un montant de €200 TVA et des frais de stockage d'un montant de €15 + TVA par jour).

Le retrait des lots de l'entrepôt de Londres pourra s'effectuer à partir du jeudi 12 février 2015 (aux horaires d'ouverture des bureaux) et sur rendez-vous uniquement.

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

Motos et automobiles
Tous les véhicules devront être retirés au Grand Palais le vendredi 6 février 2015 impérativement avant 12h00, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Valérie Simonet ou Grégory Tuytens le jour même de la vente avant 22h, s'ils viennent retirer leur véhicule dans la soirée du jeudi 5 février, ou le vendredi 6 février avant 12h.

Faute d'avoir été informé jeudi 5 février avant 22h, votre véhicule sera transféré dans un garage le soir même, à vos frais.

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

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

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

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page. Il est toutefois très important que vous nous contactiez avant 22h jeudi 5 février, si vous souhaitez retirer votre véhicule vendredi 6 février avant 12h.

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

Tous les frais de transport et de magasinage devront être régularisés avant la délivrance ou l'organisation de tout autre transport ultérieur.

Le retrait pourra s'effectuer UNIQUEMENT sur rendez-vous dont la demande aura été faite au MINIMUM 24h à l'avance.

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

Les acheteurs devront s'assurer eux-mêmes au moment du retrait de leur véhicule qu'ils sont en possession de tous les documents, log book et clés, inhérents à leur(s) lot(s).

Cars Europe, ses agents et représentants déclinent toute responsabilité quant aux pertes et dommages, dans toutes circonstances, bien que les véhicules soient sous leur contrôle.

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

Frais de stockage à partir de vendredi 6 février 2015:
€30 + TVA par automobile et par jour
€10 + TVA par moto et par jour

Notice importante:
Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au dimanche 16 février 2015 à 17h.

Tout véhicule non enlevé endéans les 15 jours après la vente, sera transféré et transporté par Cars Europe pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client :
€900+TVA par voiture,
€400+TVA par moto.

Contact:
Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Douanes
Pour toutes les questions concernant lesdouanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter **Polygon Transports**.
Polygon Transport
Unit 2H
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hants SO40 3PB
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 2380 862 111 fax
polygon@polygon-transport.com

Assurance après la vente
Dès l'adjudication, tous les risques afférant au lot sont transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats.

Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir dès l'adjudication prononcée.

Notice
Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Friday 6 February 2015. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Automobilia warehouse in London.

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€35.00 + TVA per automobilia lot, capped to €500.00 + TVA per invoice

Storage charges:

€10.00 + TVA per automobilia lot per day (Please note pedal cars or similar large size automobilia lots will be subject to a special uplift fee of €200 TVA, with storage charges at €15 + TVA per day).

Collections from the London warehouse will commence from Thursday 12 February 2015 (during normal office hours) and by appointment only:

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

Motor Cars and Motorcycles

All vehicles must be collected from the Grand Palais by 12 noon Friday 6 February 2015.

Customers must however notify Valerie Simonet or Gregory Tuytens of Bonhams no later than 10pm on the day of the Sale if they will be collecting their vehicle that evening, or by 12 noon Friday 6 February.

Unless Bonhams hear from you by 10pm Thursday 5 February your vehicle will be removed to Store that evening at your expense.

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

Valerie Simonet can be contacted on: valerie.simonet@bonhams.com or her mobile: +33 (0)6 62 50 40 44.

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

The costs uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 10pm on Thursday 5 February if you intend to collect your vehicle by 12 noon Friday 6 February.

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

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

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

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

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

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

Administration and uplift from Le Grand Palais:

€600 + TVA per motor car
€300 + TVA per motorcycle

Storage charges:

€30 + TVA per motor car per day
€15 + TVA per motorcycle per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until 5pm Sunday 16 February 2015.
Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to Cars Europe permanent storage facility in the UK at the customer's expense:
€900 +VAT per motor car,
€400 +VAT per motorcycle.

Contact:

Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7946 036468
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact **Polygon Transports.**

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

Insurance after sale

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

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

Vos contacts pour la vente
Your contacts for this Sale

Bonhams France SAS
4 Rue de la Paix
Paris 75002
France
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)1 42 61 10 08 fax

Spécialistes Automobiles
Motor Car Specialists

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

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

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

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

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

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

Spécialistes Motos
Motorcycle Specialist

Ben Walker
+44 (0) 20 8963 2819
+44 (0) 7767 620 969 mob
+44 (0) 8700 273 613 fax
ben.walker@bonhams.com

Bill To
+44 (0) 20 8963 2822
+44 (0) 7967 552 542 mob
bill.to@bonhams.com

Spécialistes Automobilia
Automobilia Specialists

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

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

Administrateurs de la vente
Sale Administrator

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

Damien Mabardi
+33 (0)1 42 61 10 11
damien.mabardi@bonhams.com

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

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

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

Enchères/ Inscriptions à la vente
Bids service/ Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs
Buyers/Sellers Accounts

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

Relation Presse
Press Office

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

Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée
Recommended Transporter

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

Remerciements
Acknowledgements

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

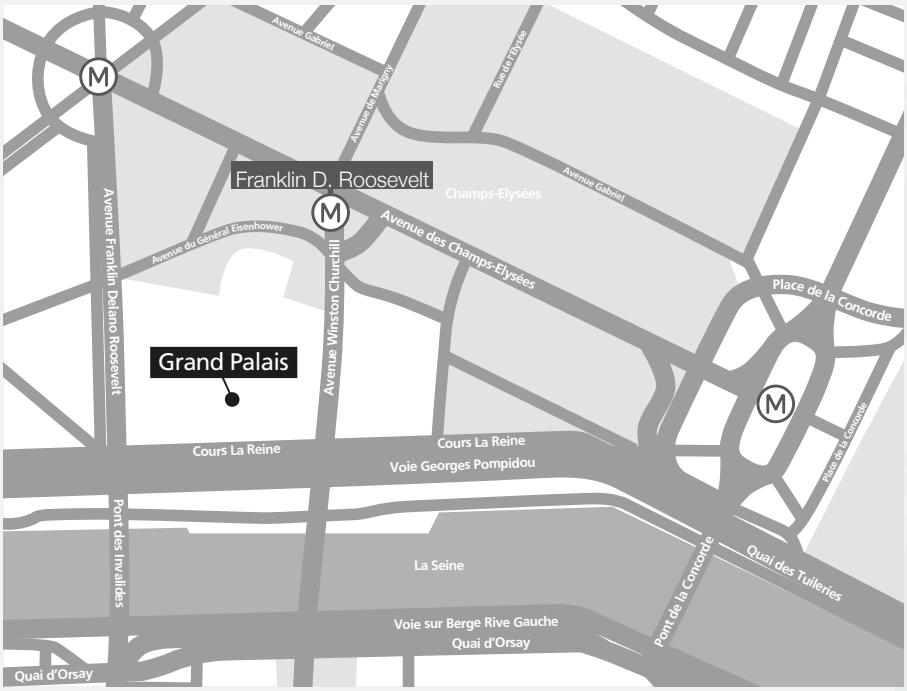
We would like to thank the following for helping us with this catalogue and sale:

Richard Agostini
André Binda
Nathan Brown
Nick Benwell
Amelie von Bulow
Tony Castle-Miller
Fabio Collina - Maserati S.p.A
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Mark Donaldson
Catherine Durand
Marco Fazio - Centro Documentazione Automobilismo Storico, Alfa Romeo
Antony Forshaw, Aston Service Dorset
Thomas Harrington
David Hawtin
Marius Höfinger
Josy et Francois Jolly
Barbara Kantor
Marjorie Lecointre
Johann Leibbrandt
Marcel Massini
James Mitchell
Doug Nye
Nitesh Patel
Vincent Peghaire
Thomas Popper
Jose Maria Pueche
Victoria Rey de Rudder
Philip Ringier
Rolls-Royce Enthusiasts Club
Koen Samson
Saskia Simonis
Marc Sonnery
Jim Stokes
Martin Van der Zeeuw
Zoute Events

Photo credits:

AEE-Images/Courtesy
Adrian Bischoff
Didier Burnichon
Simon Clay
Serge Cordey
Dirk de Jager
Arnaud de Wildenberg
Bruno Des Gayets
Christophe Gasco
Francois Ho-van
James Mitchell
Musaranya Study
Octane Magazine
Keith Petersen
Bruno Ratensperger
Chip Riegel
Rietveld
Rosenthal
Johann Sauty
Michiel Stockmans
Gary Tolson
Ralf Tornow
Daniele Turetta
Tommy Vaccaro
Martin Van der Zeeuw
Martijn van Well / Citroexpert
Tom Wood
Mathieu Damiens

Accès au Grand Palais
Directions to The Grand Palais



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

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

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

RER: lignes C / Station: Invalides

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

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

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

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

RER: lines C / Station: Invalides

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

Worldwide Motoring contacts
Contacts d'automobilistes à travers le monde

Mainland Europe Motor Cars
Automobiles d'Europe continentale

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

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

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

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

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

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

UK Motor Cars
Automobiles du Royaume Uni

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

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

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

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

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

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

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

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

Mark Gold
+44 (0) 20 7468 5807
mark.gold@bonhams.com

USA Motor Cars
Automobiles des États-Unis

West Coast
Côte Ouest

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

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

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

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

East Coast
Côte Est

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

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

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

Administrator
Administrateurs

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

Additional contacts
Contacts additionnel

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

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

Motorcycle Administrator
Administrateur Motos
Andy Barrett
+44 (0) 20 8963 2817
andrew.barrett@bonhams.com

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

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

Automobilia Administrator
Administrateur Automobile
Robert Burner
+44 (0) 20 8963 2841
robert.burner@bonhams.com

Press Office
Bureau Presse
Ruth Fletcher
+44 (0) 20 7468 8210
+44 (0) 20 7468 8209 fax
ruth.fletcher@bonhams.com

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

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

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



AUTOMOBILIA

Jeudi 5 Février 2015
Lot 1 - 141 à 10.30 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

Thursday 5 February 2015
Lots 1 - 141 at 10.30 am

Images of all automobilia lots are available at bonhams.com/automobilia

Not all imperfections are stated.
All lots sold as viewed



9 10 11 12 13 (part) 14

1
NEUF OUVRAGES CONSACRES A FERRARI,
En français, dont Jean-Pierre Gabriel : Dino - Les Autres Ferrari, signé et dédicacé par Enzo Ferrari (à l'encre violette) ; Antoine Prunet : Pininfarina - Art et Industrie 1930-2000, et Les Ferrari de Route et de Rêve ; Etienne Cornil : Ferrari par Pininfarina - Technologie et Beauté ; Bluemel & Pourret : Ferrari 250 GTO, (2); and trois autres ouvrages sur Ferrari.

NINE BOOKS RELATING TO FERRARI,
French text, including Jean-Pierre Gabriel: Dino - Les Autres Ferrari, signed with dedication by Enzo Ferrari in purple ink; Antoine Prunet: Pininfarina - Art et Industrie 1930-2000, and Les Ferrari de Route et de Reve; Etienne Cornil: Ferrari par Pininfarina - Technologie et Beute; Bluemel & Pourret: Ferrari 250 GTO, (2); and three other Ferrari books. (9)
€250 - 350

2
BELLE SERIE D'OUVRAGES AUTOMOBILES SUR DIVERS SUJETS,
En français, dont Pierre Abeillon : Talbot-Lago de Course, deux volumes sous boîtage ; Robert Jarraud : les Gordini ; J. Dorizon, F. Peigney & J.-P. Dauliac : Delahaye - Le Grand Livre ; Hugh Conway & Jacques Greilsamer : Bugatti ; José Rosinski : Matra - La Saga 1965-1982 ; Bernard Viart & Michel Cognet : Jaguar - Sport et Tradition ; Maurice Sauzay & Xavier de Nombel : Fantastiques Bugatti ; Luciano Greggio & Sandro Bacchi : Fantastiques Alfa Romeo ; Michel Legrand : Mascottes Automobiles, Mascottes Passion ; et autres titres concernant diverses marques, ainsi que l'art automobile de Rob Roy.

A GOOD QUANTITY OF ASSORTED MOTORING BOOKS,
French text, including Pierre Abeillon: Talbot-Lago de Course, a two-volume set in slip-case; Robert Jarraud: les Gordini; J Dorizon, F Peigney & J-P Dauliac: Delahaye - Le Grand Livre; Hugh Conway & Jacques Greilsamer: Bugatti; Jose Rosinski: Matra - La Saga 1965-1982; Bernard Viart & Michel Cognet: jaguar - Sport et Tradition; Maurice Sauzay & Xavier de Nombel: Fantastique Bugatti; Luciano Greggio & Sandro Bacchi: Fantastiques Alfa Romeo; Michel Legrand: Mascottes Automobiles, Mascottes Passion; and other titles relating to various marques, and the motoring art of Rob Roy.
(Qty)
€300 - 500

3
UNE COLLECTION DE HUIT OUVRAGES AUTOMOBILES ANCIENS,
tous en état d'usage convenant à une bibliothèque d'atelier dont :
Baudry de Saunier : Eléments d'Automobile 1901
Baudry de Saunier : Les Recettes du Chauffeur 1902
Farman : Les Automobiles 1896
Farman : Les Automobiles 1898
Bommier : Le Chauffeur à l'Atelier 1918
Grand Carteret : La Voiture de Demain 1898
Lavergne : Manuel Théorique et Pratique de l'Automobile Sur Route 1900
et
Perissé : Automobiles Sur Route 1898.

A COLLECTION OF EIGHT EARLY AUTOMOBILE BOOKS,
all in used condition suitable for workshop use, comprising:-
Baudry de Saunier: Elements d'Automobile 1901
Baudry de Saunier: Les Recettes du Chauffeur 1902
Farman: Les Automobiles 1896
Farman: Les Automobiles 1898
Bommier: Le Chauffeur a l'Atelier 1918
Grand Carteret: La Voiture de Demain 1898
Lavergne: Manuel Theorique et Pratique de l'Automobile Sur Route 1900
and
Perisse: Automobiles Sur Route 1898. (8)
€350 - 450

4
L'ANNEE AUTOMOBILE; ANNUELS N° 22 A 52 (1974/75 A 2004/05),
En français, une série complète de 30 annuels, tous en bon état et sous jaquette d'origine.

L'ANNEE AUTOMOBILE; ANNUALS 22 TO 52 (1974/75 TO 2004/05),
French text, a complete run of 30 annuals, each in good order and complete with dust-jackets. (30)
€400 - 600

5
QUATRE CATALOGUES DES ANNEES 1930 POUR DELAGE ET DELAHAYE,
Dont Delage D6-65/D8-851935, une brochure Carrosseries pour Delage 1936, et divers tarifs Delage des années 1930 pour le marché suisse ;
deux catalogues Delahaye pour 1936-1937 et 1939 et une brochure promotionnelle pour Léon Bollée 1908, couverture cartonnée verte, avec perforations.

FOUR 1930S SALES BROCHURES FOR DELAGE AND DELAHAYE,
comprising 1935 Delage D6-65/D8-85, a Delage 1936 coachwork brochure, and several early 1930s Delage price lists for the Swiss market, two brochures for 1936-1937 and 1939 Delahaye, and 1908 Leon Bollee Le Mans sales pamphlet, green card covers, each hole-punched. (Qty)
€250 - 300

6
AUTOCOURSE : ANNUELS 1 A 13 (1978/79 A 1990/91),
Versions en français de cette publication de référence sur le sport automobile, une série complète de 13 annuels, tous en bon état et pourvus de leur jaquette d'origine, offerts avec d'autres ouvrages en français sur la course automobile dont Moity, Teissèdre & Bienvenu : 24 Heures du Mans 1923-1992, en deux volumes sous boîtage ; Grand Prix Automobile de Monaco 1929-1996, en quatre volumes sous boîtage ; and Maurice Louche : Le Rallye Monte-Carlo au XXe siècle, en deux volumes sous boîtage.

AUTOCOURSE; ANNUALS 1 TO 13 (1978/79 to 1990/91),
French text editions of the motorsport reference publication, a complete run of 13 annuals, each in good order and complete with dust jackets, offered together with other French text motorsport books comprising Moity, Teissedre & Bienvenu: 24 Heures du Mans 1923-1992, a two volume set in slip-case; Grand Prix Automobile de Monaco 1929-1996, a four volume set in slip-case; and Maurice Louche: Le Rallye Monte-Carlo au XXe siecle, a two volume set in slip-case. (16)
€300 - 500

7
LUXUEUX CATALOGUE DE HALL D'EXPOSITION RENAULT 1911,
Relié cuir gaufré avec titres dorés comprenant un dessin en élévation à l'échelle, des planches illustrant les châssis à deux, quatre et six cylindres plus huit planches en couleurs de carrosseries de styles divers et onze planches à rabat sur cadres carton décorés format in-4, ainsi que le catalogue commercial Renault ordinaire format in-8.

A 1911 RENAULT LUXURY SHOWROOM CATALOGUE,
bound in embossed leather with gold titling, includes elevation scale drawing, plates of two, four and six cylinder chassis, together with eight full-colour artwork coachwork style plates and eleven plates tipped on to decorated card mounts, large 4to, together with the standard with the 1911 Renault sales catalogue, 8vo. (2)
€500 - 600

8
UNE ACTION HISPANO-SUIZA 1918,
Émise le 21 décembre 1918, d'une valeur de 500 pesetas, numérotée 19479, impression en vert, noir et roux sur papier filigrané type parchemin, illustrée d'une femme en manteau de fourrure (une « chauffeuse » peut–être) regardant une Hispano-Suiza des débuts de la marque, portant signatures à l'encre de trois personnes (Lopez, Mateu, président, et Marguel?), marge gauche coupée.

A 1918 HISPANO-SUIZA SHARE CERTIFICATE,
issued 21 December 1918 for 500 Pesetas, title no. 19479, printed in green, black and ginger on parchment style paper seal embossed, depicting artwork of a lady in furs (perhaps a chauffeuse) glancing at an early open veteran Hispano-Suiza, signed in ink by 3 persons (Lopez, Mateu the President and Marguel?), left margin trimmed.
€500 - 600

9
COLLECTION DE DIX OUVRAGES AUTOMOBILES ANCIENS,
tous en très bel état et dignes de la bibliothèque de référence d'un amateur dont :
Baudry de Saunier : Les Recettes du Chauffeur 1900
Baudry de Saunier : Eléments d'Automobile 1901
Farman : Les Automobiles 1896
Farman : Manuel du Conducteur-Chauffeur d'Automobiles 1897
Farman : Les Automobiles 1898
Farman : ABC du Conducteur d'Automobiles 1898
Grand Carteret : La Voiture de Demain 1898
Imbrecq : Les Litiges 1905
Lavergne: Manuel Théorique et Pratique de l'Automobile Sur Route 1900
et
Perissé : Automobiles Sur Route 1898.

A COLLECTION OF TEN EARLY AUTOMOBILE BOOKS,
all in very fine condition suitable for an automobilist's reference library comprising:-
Baudry de Saunier: Les Recettes du Chauffeur 1900
Baudry de Saunier: Elements d'Automobile 1901
Farman: Les Automobiles 1896
Farman: Manuel du Conducteur-Chauffeur d'Automobiles 1897
Farman: Les Automobiles 1898
Farman: ABC du Conducteur d'Automobiles 1898
Grand Carteret: La Voiture de Demain 1898
Imbrecq: Les Litiges 1905
Lavergne: Manuel Theorique et Pratique de l'Automobile Sur Route 1900
and
Perisse: Automobiles Sur Route 1898.
(10)
€550 - 750

10
ROGER LABRIC : LES 24 HEURES DU MANS AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST 1949;
Ouvrage illustré de 87 dessins en couleurs de Géo Ham dont 19 sur pleine page, portant le numéro 102 dans l'édition spéciale limitée sur vélin pur chiffon filigrané Renage numérotée de 1 à 1000, reliure rouge avec dos cuir rouge, cinq nerfs et titre doré.

ROGER LABRIC: LES 24 HEURES DU MANS, AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST 1949;
illustrated with 87 full colour artwork illustrations by Geo Ham, including 19 full page examples, number 102 of the Special Limited Edition examplaires sur vélin pur chiffon filigrané Renage numérotés de 1 à 1000, bound in red with a red leather spine with five raised bands and gold titling.
€600 - 800

11
H. O. DUNCAN : THE WORLD ON WHEELS;
Publié par l'auteur en anglais à Paris en 1926. H. O. Duncan, directeur général de De Dion Bouton France et président de De Dion Bouton London, s'impliqua dans l'industrie automobile dès ses débuts et participa au premier Londres-Brighton Run de 1896.
Il fonda plusieurs journaux automobiles et publia dans beaucoup d'autres. Cet ouvrage est un magnifique historique de l'invention et du développement du véhicule automobile. Reliure complète en cuir rouge et à quatre nerfs, titres rapportés, décor et titre or au dos. Premier plat avec estampage noir et titre or, vendu avec boîtage.

H. O. DUNCAN : THE WORLD ON WHEELS; published by the author in English from Paris in 1926. H O Duncan as Managing Director for De Dion Bouton France and Chairman of De Dion Bouton London was intimately connected with the motoring world from its inception, and took part in the first London to Brighton Run in 1896, founded some motor journals, contributed to many others. The book a splendid, illustrated account of the invention and development of the motor car. Full binding in red leather with four raised bands, title labels, gold decoration and titling to spine. The front has black blind stamping and gold titling, sold with a slip case.
(2)
€550 - 700

12
G-M. HAARDT & L. AUDOUIN-DUBREUIL : LA CROISIERE NOIRE; PLON, PARIS 1927,
Édition de luxe grand format du compte rendu de l'expédition Centre Afrique effectuée par sept autochenilles Citroën ; contient plusieurs cartes en couleurs dépliantes.

G-M HAARDT & L. AUDOUIN-DUBREUIL: LA CROISIERE NOIRE; PLON PARIS 1927,
large size edition, an account of the expedition across Central Africa in seven half-track Citroens, includes many large coloured folding maps.
€350 - 450



15


16


17


18

13
CHRISTIAN HUET: BUCCIALI;
Historique détaillé de cette poignée d'automobiles hors du commun, de style art-déco, dont les versions originales, restaurées et re-créées, contenant une superbe collection de photos, de dessins techniques et d'aquarelles spécialement réalisées par B. Brulé, ouvrage de référence sans équivalent, intact sous sa jaquette originale, format in-4, plus un catalogue commercial original de 1930 d'une exceptionnelle rareté, format petit in-4.

CHRISTIAN HUET: BUCCIALI;
a detailed record of his handful of outstanding art-deco cars, including original, restored and re-created version, with a superb collection of photographs, technical drawings and some specially commissioned water-colours by Brulé, and outstanding reference work, unused in dust jacket, 4to, together with an original extremely rare sales catalogue 1930 for this car, small 4to. (2)
€800 - 1,000

14
DEUX OUVRAGES DE REFERENCE SUR ROLLS-ROYCE,
dont John Fasal : The Rolls-Royce Twenty, édition de luxe, demi-cuir vert dos et nerfs dorés à chaud, signé par l'auteur, format in-4, plus John Fasal et Bryan Goodman : The Edwardian Rolls-Royce, deux volumes sous reliure toile rouge, format in-4.

TWO ROLLS-ROYCE REFERENCE BOOKS,
comprising John Fasal: The Rolls-Royce Twenty, deluxe edition quarter bound in green leather with ribbed and gilt tooled spine, signed by the author, small 4to; with John Fasal & Bryan Goodman: The Edwardian Rolls-Royce, two volume set in red cloth binder, large 4to. (2)
€300 - 400

15
BELLE PENDULE DE BUREAU SWIZA ROLLS-ROYCE, FABRICATION SUISSE,
en laiton nickelé portant la mascotte Spirit of Ecstasy sur embase articulée, numérotée 370, se levant pour découvrir une pendule à quartz Swiza, cadran fond noir à chiffres arabes avec aiguille secondaire rouge, à piles, hauteur totale 15 cm, en emballage polystyrène sous étui en carton rouge.

A FINE SWIZA ROLLS-ROYCE DESK CLOCK, SWISS MADE,
nickel plated brass, comprising Spirit of Ecstasy on hinged base, numbered 370 lifting to reveal Swiza quartz clock, black with Arabic 12 hour dial, with red second hand, battery powered, 15cm high overall, in polystyrene packing box with red card slip cover. (Qty)
€500 - 700

16
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR BUGATTI PAR RUDDSPEED, ANNEES 1960,
Chromée (traces d'usure sur le devant) avec grille de calandre peinte en noir, écusson en émail rouge et bouchon de radiateur formant bouchon, hauteur 19,5cm.

A BUGATTI RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, 1960S,
chrome plated (some wear to front) with black painted mesh grille, red enamel badge and radiator cap/stopper, 19.5cm high.
€350 - 450

17
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR BENTLEY PAR RUDDSPEED, ANNEES 1960,
Chromée avec grille de calandre peinte en noir, écusson en émail rouge et bouchon de radiateur « dog bone » formant bouchon, hauteur 19,5cm.

A BENTLEY RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, 1960S,
chrome plated with black painted wire mesh grille, red enamel badge and 'dog-bone' radiator cap/stopper, 20cm high.
€350 - 450

18
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR ROLLS-ROYCE PAR RUDDSPEED, ANNEES 1960,
Chromé avec volets de calandre chromés, écusson en émail noir et bouchon de radiateur « town cap » formant bouchon, hauteur 19,5cm.

A ROLLS-ROYCE RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, 1960S,
chrome plated with chromed shutters to front, black enamel badge and radiator 'town cap' stopper, 19.5cm high.
€350 - 450

19
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR SS JAGUAR PAR CLASSIC STABLE,
Chromée avec grille de calandre chromée, écusson en émail bleu pâle et bouchon de radiateur « dog bone » formant bouchon ; hauteur 18 cm, dans un coffret présentoir (couvercle abimé).

A BOXED SS JAGUAR RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE,
chrome plated with wire mesh grille, light blue enamel badge and 'dog-bone' radiator cap/stopper, 18cm high, in presentation case (lid distressed). (2)
€300 - 400

20
RARE CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MORRIS COWLEY PAR CLASSIC STABLE,
Chromée avec grille de calandre peinte en noir, écusson en émail Morris et bouchon de radiateur à facettes formant bouchon, hauteur 19 cm.

A RARE BULLNOSE MORRIS COWLEY RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE,
chrome plated with black painted wire mesh grille, enamel Morris badge and faceted radiator cap/stopper, 19cm high.
€650 - 750

21
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR BUGATTI PAR CLASSIC STABLE,
Chromée avec grille de calandre en plastique , écusson en émail rouge et bouchon de radiateur usiné formant bouchon, hauteur 18 cm.

A BUGATTI RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE
chrome plated with plastic wire mesh grille effect, red enamel badge and machined radiator cap/stopper, 18cm high.
€250 - 350

22
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR BENTLEY PAR CLASSIC STABLE,
Chromée, avec grille de calandre peinte en vert foncé, écusson en émail rouge et bouchon de radiateur « dog bone » formant bouchon, hauteur 18 cm.

A BENTLEY RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE
chrome plated with dark green painted wire mesh grille, red enamel badge and 'dog-bone' radiator cap/stopper, 18cm high.
€250 - 350

23
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR ROLLS-ROYCE PAR CLASSIC STABLE,
Chromée avec grille de calandre à volets chromés, écusson en émail noir et bouchon de radiateur formant bouchon portant la mascotte Spirit of Ecstasy, hauteur 24,5 cm.

A ROLLS-ROYCE RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE,
chrome plated with chromed shutters to front, black enamel badge and radiator cap stopper mounted with Spirit of Ecstasy mascot, 24.5 cm high.
€250 - 350

24
CARAFE EN FORME DE RADIATEUR MERCEDES-BENZ PAR CLASSIC STABLE,
Chromée avec calandre grillagée, écusson étoilé en émail bleu et blanc et bouchon de radiateur formant bouchon portant une mascotte miniature, hauteur 23 cm.

A MERCEDES-BENZ RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE,
chrome plated with wire mesh grille, blue and white enamel three-pointed star badge and radiator cap/stopper fitted with miniature mascot, 23cm high.
€350 - 450

25
HUIT MODELES REDUITS FRANKLIN MINT PRECISION EN BOITE,
dans leur boîtage d'origine avec de nombreuses pièces complémentaires non déballées comprenant une Rolls-Royce 10HP 1905 échelle 1/16e, les autres au 1/24e dont Rolls-Royce Corniche IV 1998 rouge, Rolls-Royce Corniche IV 1993 noire, Bentley Mk VI « Mr Zippity Do Da », carrosserie Franay 1947 noire édition limitée « Tinder Box », Rolls-Royce Phantom I rouge, Rolls-Royce Silver Ghost verte 1907, Rolls-Royce Phantom I Cabriolet de Ville 1929 argent/noir et Rolls-Royce torpédo « pointe bateau » verte 1914.

EIGHT BOXED FRANKLIN MINT PRECISION SCALE MODELS,
still in original packaging, with many spares still unwrapped, comprising 1:16 scale 1905 Rolls-Royce 10Hp, the others 1:24 scale comprising red 1998 Rolls-Royce Corniche IV, black 1993 Rolls-Royce Corniche 4, black 'Tinder Box' Limited edition 1947 Franay bodied Bentley Mk VI "Mr Zippity Do Da", red Rolls-Royce Phantom I, green 1907 Rolls-Royce Silver Ghost, silver/black 1929 Rolls-Royce Phantom I Cabriolet de Ville and green 1914 Rolls-Royce boat-tailed tourer. (8)
€500 - 600

26
TRES RARE STATUETTE EN CERAMIQUE « SPIRIT OF ECSTASY » ROLLS-ROYCE 75E ANNIVERSAIRE PAR F.D. BERNDT LTD,
D'après Charles Sykes, produite pour la célébration du 75e anniversaire de la fondation de Rolls-Royce, d'une série limitée de moins de 200 exemplaires, en porcelaine biscuit, ton crème à légère patine vert clair très particulière, mention « Cybis © #79 » peinte à la main sur l'arrière de la base, monté sur un socle en bois portant des plaquettes gravées « Spirit of Ecstasy 75th Anniversary 1904-1979 », et « Rolls-Royce Motors Limited 1979 / Trademark Registered in U.S. Patent and Trademark Office. F.D. Berndt, Ltd. », hauteur 23 cm.

A SCARCE ROLLS-ROYCE 75TH ANNIVERSARY CERAMIC 'SPIRIT OF ECSTASY' STATUETTE BY F.D. BERNDT LTD, after Charles Sykes, produced to celebrate the 75th anniversary of the founding of Rolls-Royce, from a limited edition of under 200, sculpted bisque porcelain figurine, cream-toned with a distinctive light green patina, hand painted on the reverse of the base "Cybis © #79", mounted on a wooden block base fitted with engraved plaques reading "Spirit of Ecstasy 75th Anniversary 1904-1979", and "Rolls-Royce Motors Limited 1979 / Trademark Registered in U.S. Patent and Trademark Office. F.D. Berndt, Ltd.", 23cm high overall.
€600 - 800


19 20 21 22 23 24

27
DEUX MASCOTTES REPLICA D'APRES LES DESSINS DE CHARLES SYKES,
comprenant les modèles « Whisper » et « Spirit of Ecstasy », pour type Ghost avant guerre, les deux, hauteur 16 cm sur embases présentoirs.

TWO REPLICA MASCOTS AFTER DESIGNS BY CHARLES SYKES,
comprising a 'Whisper' and a 'Spirit of Ecstasy', pre-War Ghost type, each 16cm high mounted on display bases.
(2)
€300 - 400

28
QUATRE CENDRIERS ROLLS-ROYCE PORTANT DES STATUETTES « SPIRIT OF ECSTASY »,
dont une « pièce d'apprenti » en goutte d'eau et un exemplaire « bronzé » du RROC 1989.

FOUR ROLLS-ROYCE ASHTRAYS MOUNTED WITH 'SPIRIT OF ECSTASY' STATUETTES,
including a teardrop 'apprentice piece' and an RROC 1989 'bronzed' example. (4)
€350 - 450

29
MASCOTTE DE RADIATEUR « B AILE » DE BENTLEY,
marquée « Joseph Fray BR », nickelée, grand modèle pour automobile vintage, envergure 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A BENTLEY 'WINGED B' RADIATOR MASCOT,
marked 'Joseph Fray BR', nickel plated, large version to suit vintage car, 19cm wingspan, mounted on a radiator cap.
€250 - 350

30
MASCOTTE « JOUEUR DE POLO CHUKKA », FABRICATION BRITANNIQUE, APRES 1931,
Non signée, chromée, hauteur 16 cm, cheval et cavalier détaillés, maillet non fixé, montée sur un bouchon de radiateur Bentley.

A 'CHUKKA' POLO PLAYER MASCOT, BRITISH, POST 1931,
unsigned, chrome plated, 16cm high, detailed horse and rider, polo mallet loose, mounted on a Bentley radiator cap.
€300 - 400


26


29


30



32



33



34



35



36



37

31
DEUX MASCOTTES « B AILE » DE BENTLEY, PERIODE POST VINTAGE,
Les deux chromées avec ailes doubles, l'une inclinée vers l'avant, l'autre vers l'arrière, montées sur un bouchon de radiateur.

TWO POST-VINTAGE BENTLEY WINGED 'B' MASCOTS,
each chromed with double wings, one forward leaning the other rearward leaning, each mounted on a radiator cap. (2)
€250 - 350

32
MASCOTTE REPLICA « LA RENOMMEE » DES AUTOMOBILES BALLOT,
En bronze, d'après une pièce originale des années 1920 créée par Emile Peynot pour les Automobiles Ballot, montrant une femme dénudée soufflant dans une trompette à côté d'un moteur d'automobile ; hauteur 13 cm, montée sur un bouchon de radiateur des années 1920 sur un socle en bois.

A REPLICA 'LA RENOMEE' MASCOT FOR BALLOT CARS,
bronze, after an original 1920s design by Emile Peynot for Ballot cars, depicting a female nude blowing her trumpet aside a motorcar engine, 13cm high, mounted on a 1920s radiator cap above a wooden base.
€250 - 350

33
MASCOTTE « LEVRIER SAUTANT » POUR DELAGE PAR CASIMIR BRAU, CIRCA 1929,
Signée sur la base côté gauche et mention « Déposé » frappée à gauche, bronze chromé, version agrandie de la mascotte des automobiles Delage, longueur 22,5 cm, quelques marques et piqûres par endroits, montée sur un socle en marbre blanc.

A LEAPING GREYHOUND MASCOT FOR DELAGE, BY CASIMIR BRAU, CIRCA 1929,
signed to left side of base and stamped 'Deposee' to right side, chrome plated bronze, larger version of the mascot as fitted to Delage cars, 22.5cm long, some marks and pitting in places, mounted on a white marble base.
€500 - 700

34
GRANDE MASCOTTE « HOMME FLECHE » PAR M. PODIEBRAD, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,
Signée, figurine nickelée, longueur totale 23 cm.

A LARGE 'ARROW MAN' MASCOT BY M.PODIEBRAD, FRENCH, 1920S,
signed, nickel plated figure, 23cm long overall.
€500 - 700

35
MASCOTTE « ICARE » POUR VOISIN PAR CHARLES PAILLET- EDITION A.E. LEJEUNE, CIRCA 1920,
signée Ch Paillet et AEL sur la base, bronze nickelé, envergure 17 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque avec réflecteurs rouge rubis, quelques manques et détériorations.

A VOISIN 'ICARUS' MASCOT BY CHARLES PAILLET, A.E.LEJEUNE EDITION, CIRCA 1920,
signed 'Ch Paillet' and 'AEL' to rear of base, nickelled bronze, 17cm wingspan, mounted on a period radiator cap with ruby red reflective lenses, some missing or damaged.
€600 - 800

36
RARE MASCOTTE « AMPELOS » PAR FREDERICK BAZIN, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,
signée, en bronze portant des traces de nickelage, montrant le satyre Ampelos de la mythologie grecque à l'origine source de tous les vins, tête portant des cornes coulées séparément, hauteur 8,5 cm, montée sur une base en marbre.

A RARE 'AMPELOS' MASCOT BY FREDERICK BAZIN, FRENCH, 1920S,
signed, cast bronze with traces of nickel plating, depicting the satyr Ampelos, in Greek mythology he is the source of all grape vines, the head with separately cast horns, 8.5cm high, mounted on a marble base.
€1,250 - 1,450

Selon « Dionysiaca », poème épique du Ve siècle écrit par Nonnos, Ampelos était un jeune et beau satyre aimé du dieu Dyonisos. Lorsqu'il fut tué par un taureau, le dieu Dionysos affligé changea Ampelos en grappe de raisin et son sang en vin. Son souvenir est perpétué par la constellation du Vendangeur visible dans l'hémisphère nord.

According to 'Dionysiaca' the 5th Century epic tale written by Nonnus, Ampelos was a handsome, young Satyr who was loved by the God Dionysos. When he was slain by a wild bull, the grieving God Dionysos transformed Ampelos into the very first grapevine. He is honoured by the constellation Vindemitor the Grape-Gatherer which can be seen in the Northern sky.

37
MASCOTTE ART DECO « CIGOGNE » PAR DAREL, FABRICATION FRANÇAISE, ANNEES 1920,
signée sur la base à gauche, en bronze, représentant une cigogne en vol stylisée fortement influencée par la mascotte créée par Frederick Bazin pour Hispano-Suiza, longueur 18 cm, montée sur un socle façon ébène.

AN ART DECO 'STORK' MASCOT, BY DAREL, FRENCH, 1920S,
signed to left of base, bronze, a stylised depiction of a flying stork, strongly influenced by the mascot by Frederick Bazin for Hispano Suiza, 18cm long, mounted on an ebonised base.
€1,500 - 2,000

38
MASCOTTE « CHAT BOTTE » PAR ANTOINE BOFILL, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
signée sur la base, en bronze nickelé. Représentant le célèbre personnage du Comte de Charles Perrault sous les traits d'un chat élégamment vêtu avec chapeau, bottes et canne, marque du fondeur « MAM » sur l'arrière de la base, hauteur 15 cm, montée sur un bouchon de radiateur.

A 'CHAT BOTTE' (PUSS IN BOOTS) MASCOT BY ANTOINE BOFILL, FRENCH, CIRCA 1910,
signed to base, in nickelled bronze, depicting the celebrated Comte de Perrault as a well dressed cat with hat, boots and cane, based upon the fabled character adapted by French author Charles Perrault, with 'MAM' foundry marking to rear of base, 15cm high, mounted on a radiator cap.
€2,500 - 3,500



39

39
MASCOTTE « CHARLES LINDBERGH VOL NEW YORK-PARIS 1927 » PAR E. CAVACOS, FABRICATION AMERICAINE, 1927,
Commercialisée par Bercos, signée, pièce creuse en métal composé nickelé représentant le buste ailé de Charles Lindbergh portant la mention « New York Paris 1927 » et le monogramme « CL » sur le devant, célébrant le premier vol sans escale en solo du monoplan monomoteur « Spirit of St Louis » de New York à Paris en 1927, plaque du fondeur Bercos sur le dessous, largeur 22 cm, montée sur un socle présentoir en bois.

A 'CHARLES LINDBERGH 1927 NEW YORK TO PARIS' MASCOT, BY E. CAVACOS, AMERICAN, 1927,
retailed by Bercos, signed, nickelled alloy hollow-cast mascot depicting the winged bust of Charles Lindbergh, bearing inscription 'New York - Paris 1927' and 'CL' monogram to the front section, celebrating the aviator's first non-stop solo flight in his single engined "Spirit of St Louis" monoplane from New York to Paris in 1927, with Bercos foundry plaque to underside, 22cm wide, mounted on a wooden display base.
€4,000 - 6,000

40
MASCOTTE « FEMME SERPENT » PAR ANDRE CARON, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1910,
Signée sur l'arrière de la base, en bronze nickelé, représentant une gracieuse figure féminine un serpent enroulé sur son corps et ses bras, hauteur 19 cm, montée sur un bouchon de radiateur d'époque sur un socle présentoir en bois tourné.

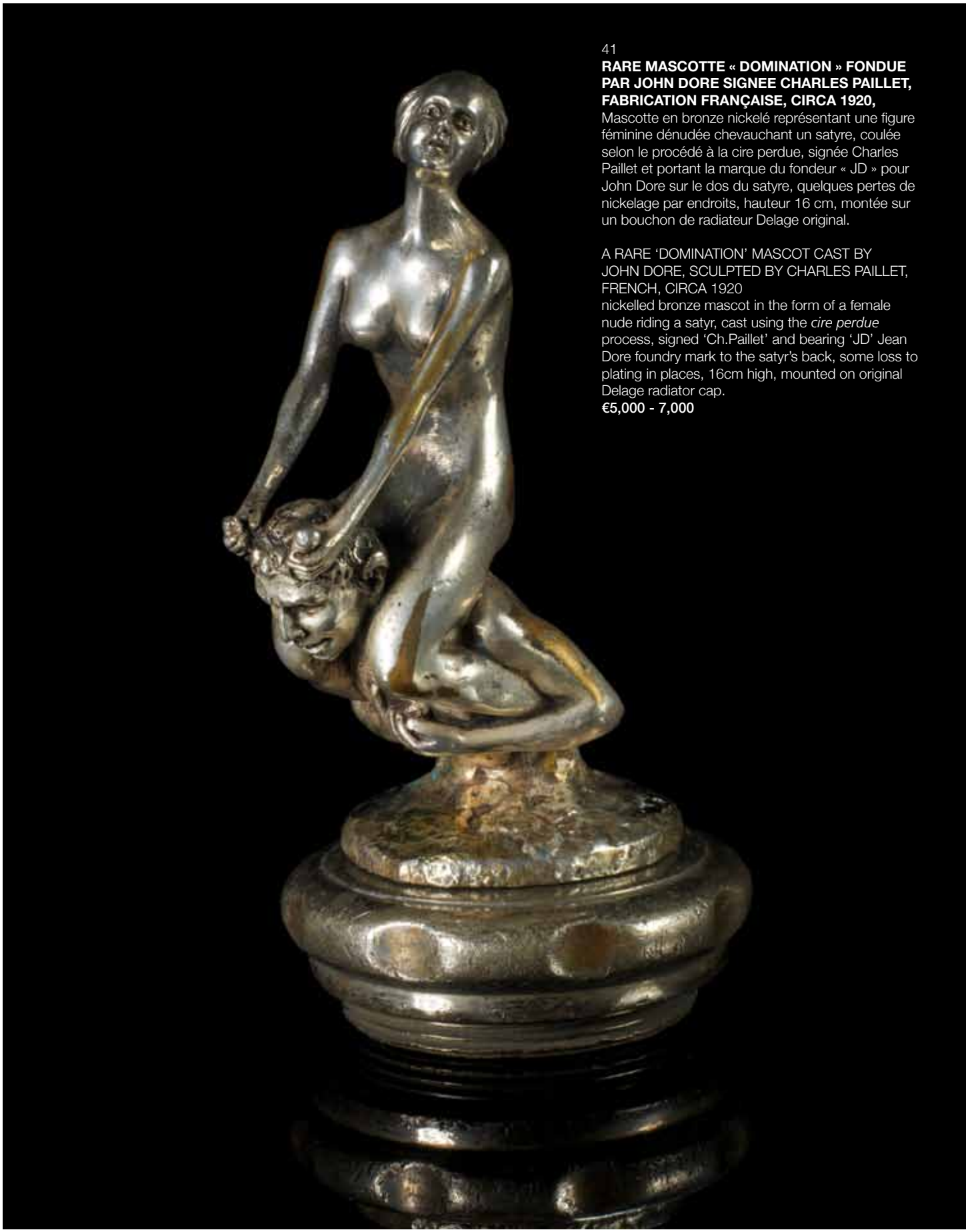
A 'SNAKE GIRL' MASCOT BY ANDRE CARON, FRENCH, CIRCA 1910,
signed to rear of base, nickelled bronze mascot depicting a graceful female nude with a snake wrapped around her body and arms, 19cm high, mounted on a period radiator cap above a turned wooden display base.
€4,000 - 5,000



38



40



41
RARE MASCOTTE « DOMINATION » FONDUE PAR JOHN DORE SIGNEE CHARLES PAILLET, FABRICATION FRANÇAISE, CIRCA 1920,
Mascotte en bronze nickelé représentant une figure féminine dénudée chevauchant un satyre, coulée selon le procédé à la cire perdue, signée Charles Paillet et portant la marque du fondeur « JD » pour John Dore sur le dos du satyre, quelques pertes de nickelage par endroits, hauteur 16 cm, montée sur un bouchon de radiateur Delage original.

A RARE 'DOMINATION' MASCOT CAST BY JOHN DORE, SCULPTED BY CHARLES PAILLET, FRENCH, CIRCA 1920
nickelled bronze mascot in the form of a female nude riding a satyr, cast using the *cire perdue* process, signed 'Ch.Paillet' and bearing 'JD' Jean Dore foundry mark to the satyr's back, some loss to plating in places, 16cm high, mounted on original Delage radiator cap.
€5,000 - 7,000



42
BELLE MASCOTTE « LE DISCOBOLE » REALISEE SUR COMMANDE SPECIALE EN ARGENT MASSIF PAR LOUIS LEJEUNE, FABRICATION BRITANNIQUE, DE 1938, VENDUE PAR ASPREY DE NEW BOND ST,
portant le poinçon de l'argent massif de Londres pour 1938 profondément et nettement frappé sur le côté de la base avec la marque « ASPREY LONDON », sculptée par Lejeune, fils des célèbres producteurs de mascottes Augustine et Emile Lejeune (AEL) situés 132 Great Portland St, Londres, et vendue par Asprey, pièce très influencée par la sculpture en bronze de l'antiquité grecque « le Discobole de Myron » représentant un athlète masculin nu en appui pour lancer le disque, hauteur 16,5 cm, montée sur un socle présentoir en bakélite marron et mesurant 29,5 cm de hauteur totale.

A FINE AND SPECIALLY COMMISSIONED 'DISCOBOLUS' CAR MASCOT IN SOLID SILVER BY LOUIS LEJEUNE, BRITISH, 1938, RETAILED BY ASPREY OF NEW BOND ST,
with deeply impressed and clearly defined sterling silver hallmark for London 1938 to side of base, and marked 'ASPREY . LONDON', sculpted by Lejeune, son of famed producers of motoring mascots Augustine Emile Lejeune (AEL), based at 132 Great Portland St, London, and retailed by Asprey, strongly influenced by the bronze sculpture of Greek antiquity 'Discobolus of Myron' depicting the male nude athlete poised to throw a discus, standing 16.5cm high, mounted on a brown Bakelite display base, and measuring 29.5cm high overall.
€9,000 - 11,000

Cette mascotte aurait été commandée à l'origine pour équiper une Rolls-Royce Phantom III de 1938.

It is believed that this mascot was originally commissioned for fitting to a 1938 Rolls-Royce Phantom III.



43



47

43
MASCOTTE « LIBELLULE » EN VERRE OPALESCENT PAR SABINO, FABRICATION FRANÇAISE,
marque du fabricant « Sabino Paris » moulée, hauteur 14, 5 cm, quelques minuscules bulles d'air, faibles traces d'usure et de rayures sous la base, trois petits éclats sur le dessous à l'arrière de la queue.

A 'DRAGONFLY' MASCOT IN OPALESCENT GLASS BY SABINO, FRENCH,
moulded maker's mark 'Sabino Paris', 14.5cm high, some internal pin prick air bubbles, some wear and scratches under the base, three small chips to underside/tip of the tail.
€500 - 600

44
HUIT PLAQUES « SAINT CHRISTOPHE » POUR PLANCHES DE BORD,
dont trois plaques émaillées, l'une sur base en argent massif au poinçon de 1948, cinq autres dont une en argent massif au poinçon de 1935, et deux porte-clés « St Christophe » émaillés représentant le saint patron des voyageurs plus une autre plaque décorée d'un thème nautique.

EIGHT ST CHRISTOPHER DASHBOARD PLAQUES,
comprising three enamelled examples, one with sterling silver back-plate, hallmarked 1948, five others, one sterling silver, hallmarked 1935, and two enamelled St Christopher key-fobs, each depicting the patron saint of travellers, together with another plaque decorated with a boating theme. (11)
€300 - 400

45
SIX ECUSSONS DE CLUBS FRANÇAIS,
dont deux de l' Automobile Club de France, tous deux montés sur des bouchons de radiateur, et quatre écussons et une plaque de planche de bord de l'Automobile Club de l'Ile de France, l'un monté sur un bouchon de radiateur.

SIX FRENCH CAR CLUB BADGES,
comprising two for Automobile Club de France, both mounted on radiator caps, and four badges and a dashboard plaque for Automobile Club de L'Ile de France, one mounted on a radiator cap. (7)
€300 - 400

46
ECUSSON D'AUTOMOBILE EMAILLE DE « NASSAU BAHAMAS »,
chromé et émaillé en six couleurs, hauteur 14 cm, monté sur un socle en bois.

A 'NASSAU BAHAMAS' ENAMELLED CAR BADGE,
chromed, with enamelling in six colours, 14cm high, mounted on a wooden base.
€800 - 1,000

47
ENSEMBLE D' « ECUSSONS DES PLUS BELLES AUTOMOBILES DU MONDE » PAR DANBURY MINT EN COFFRET PRESENTOIR,
comprenant 25 emblèmes automobiles pour le National Motor Museum dont Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, Bentley, Bugatti, Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz, Rolls-Royce et autres marques, chaque écusson en émaux cloisonnés finement détaillés , montés dans un coffret présentoir en bois recouvert d'une plaque de protection « titre » en Perspex, accompagnés d'un livret et d'un certificat d'authenticité, dimension du coffret 39 x 30 cm.

A CASED DISPLAY SET OF 'BADGES OF THE WORLD'S GREATEST MOTOR CARS' BY DANBURY MINT,
comprising 25 motor car emblems for the National Motor Museum, including Alfa Romeo, Aston Martin Lagonda, Bentley, Bugatti, Ferrari, Maserati, Mercedes-Benz, Rolls-Royce and other marques, each finely detailed cloisonné enamel badge, mounted in wooden display case, fitted with protective Perspex 'title' sheet, together with accompanying booklet and certificate of authenticity, the case 39 x 30cm.
€800 - 1,000

48
ECUSSON ANCIEN DE MEMBRE ACTIF DU ROYAL AUTOMOBILE CLUB, PAR ELKINGTON, 22 REGENT ST, 1907,
Écusson en laiton fondu creux numéroté B689 portant un « Mercure » doublement ailé avec un bel Union Jack émaillé au centre de l'avant et à l'arrière, un disque de laiton portant l'effigie du roi Edward VII regardant vers la droite, surmonté de la couronne royale, marqué « Registered Design N° 513135 » sur le côté, modèle d'écusson supposé édité en novembre 1907 et accompagné d'un rare support spécial pour montage sur une barre de radiateur, hauteur 17 cm, fixé sur un socle présentoir en bois.

AN EARLY ROYAL AUTOMOBILE CLUB FULL MEMBER'S BADGE, BY ELKINGTON OF 22 REGENT ST, 1907,
hollow-cast brass badge numbered B689, with 'double-winged' Mercury, with good enamelled Union Jack centre to front and brass disc bearing right-facing King Edward VII profile to rear, surmounted by Royal crown, marked with Registered Design No.513135 to side, believed to be a November 1907 issue of the badge and with rare extended bracket for radiator bar mounting, 17cm high, mounted to a wooden display base.
€1,500 - 2,000





48



46

49
CHRONOGRAPHE AUTOMOBILE JAEGER « TEMPS DE MARCHE » 8 JOURS, FABRICATION SUISSE,
cadran noir à chiffres arabes luminescents, graduation extérieure à intervalles de 1/5 de seconde, cadrans secondaires indiquant les temps partiels écoulés et les minutes de l'heure, chacun d'eux à fenêtre vert et rouge, portant les instructions écrites en français sur le cadran, trotteuse centrale, autres aiguilles luminescentes, en bon état de fonctionnement, diamètre de la lunette 7,5 cm, boîtier peint en noir.

A JAEGER 'TEMPS DE MARCHE' 8-DAY CHRONOGRAPH CAR CLOCK, SWISS MADE,
12 hour black dial with luminous Arabic numerals, outer chapter with 1/5 second intervals, subsidiary dials show elapsed time of trip and minutes of the hour, each with red green indicator window with instructions written on dial in French, sweep second hand, other hands with luminous paint, in apparently good working order, 7.5cm diameter bezel, in black painted metal case.
€500 - 600

50
MONTRE GIRARD-PERREGAUX FERRARI 250 GT TOUR DE FRANCE,
N° 473; Réf. 8090. Belle et rare montre bracelet en acier inox, étanche, à remontage automatique. Boîtier en trois parties, poli brossé, fond à huit vis gravé du logo Ferrari 250 TDF, cornes recourbées, cristal saphir, cadran noir avec chiffres arabes luminescents, tachymètre extérieur, graduation à 1000 UPH, cadrans secondaires pour décompte des secondes et des 12 et 24 heures, compteur de minutes central, aiguilles épées blanc luminescent, M. Cal. 2280, placage rhodium, 57 rubis, échappement droit, balancier monométallique, amortisseur de chocs, ressort de balancier plat à compensation. Cadran, boîtier et mouvement signés, lunette de 40 mm de diamètre, vendue avec écrin Girard-Perregaux et boîtage extérieur.

A GIRARD-PERREGAUX FERRARI 250 GT TOUR DE FRANCE WRISTWATCH,
No. 473. Ref. 8090. A fine and rare, self-winding, water-resistant, stainless steel wristwatch. Three-body, polished and brushed, case back with 8 screws and engraved with a Ferrari 250 TDF logo, curved lugs, sapphire crystal, black dial with luminous Arabic numerals, outer tachometer, graduation to 1000 UPH, subsidiary dials for the seconds, the 12-hour and 24-hour registers, centre minute register, luminous white epée hands, M. Cal. 2280, rhodium-plated, 57 jewels, straight-line lever escapement, mono-metallic balance, shock absorber, self-compensating flat balance spring. Dial, case and movement signed, bezel 40mm diameter, sold with Girard Perregaux box and outer case. (3)
€4,000 - 5,000



49





50



51



53 (detail)

51*
BROCHE A THEME AUTOMOBILE EN SAPHIRS, RUBIS ET DIAMANTS PAR CHAUMET DE PARIS,
Broche annulaire à motif central représentant une torpédo, sertie de diamants taillé en rose et d'un rang de saphirs à taille carrée entre les initiales « D » et « G », ornée de cabochons de rubis, le fermoir à double épingle signé « Chaumet » sur la charnière, avec poinçon français à la tête d'aigle pour le titre de l' or, diamètre de la broche 36 mm, dans un écrin plus récent.

A SAPPHIRE, RUBY AND DIAMOND SET MOTORING BROOCH BY CHAUMET OF PARIS,
the open annular brooch to central motif of an open tourer car, set with rose-cut diamonds and channel-set square-cut sapphires, between the initials 'D' and 'G', decorated with cabochon rubies, the double-pin fitting signed 'Chaumet' to the hinge, with French eagle's head gold marks, the brooch 36mm diameter, in later case.
€5,000 - 7,000



52



53

52
SERIE DE SIX ASSIETTES A THEME AUTOMOBILE ROYAL DOULTON « SERIES WARE » PAR GEORGES HOLDCROFT, CIRCA 1906,
Chacune décorée main avant émaillage d'une scène automobile dont
« Room for One » « Blood Money », « Itch yer on Gov'e'nor? », « A Nerve-Tonic », « Deaf » et une dépourvue de titre imprimé appelée « Where do you itch yer Oss ? », 26-27cm de diamètre.

A SET OF SIX ROYAL DOULTON 'SERIES WARE' MOTORING PLATES BY GEORGE HOLDCROFT, CIRCA 1906,
each hand-coloured under glaze, decorated with an early motoring scene, comprising 'Room for One', 'Blood Money', 'Itch yer on Gov'e'nor?', 'A Nerve-Tonic', 'Deaf' and one lacking printed title known as 'Where do you itch yer Oss?', 26-27cm diameter. (6)
€1,000 - 1,500

53
BELLE COLLECTION DE TROPHEES ET DE RECOMPENSES MOTOCYCLISTES D'AVANT GUERRE REMPORTES PAR HARRY CHURCH,
datant de la fin des années 1920 et du début des années 1930 dont la Coupe du Challenge Guy Vernon, un trophée en argent massif à deux anses offert au High Wycombe and District Motor Cycling Club en 1913 et gagné définitivement par Guy Vernon pour la troisième fois de suite en 1929, gravée des noms des précédents vainqueurs sur la coupe, hauteur 22 cm avec base originale, ainsi que huit autres trophées en argent plus petits, quatre cuillers, deux cendriers, un étui pour allumettes et 18 autres médailles dont une médaille d'or dans un écrin de 1928, beaucoup portant des écussons en émail de clubs motocyclistes et gravées de la liste des épreuves, offertes à Church après divers trials et épreuves de clubs.

A GOOD COLLECTION OF PRE-WAR MOTORCYCLING TROPHIES AND AWARDS PRESENTED TO HARRY CHURCH,
late 1920s to early 1930s, including the Guy Vernon Challenge Cup, sterling silver twin-handled trophy presented to the High Wycombe and District Motor Cycling Club in 1913, and won by Church 'outright' for the 3rd time running in 1929 and engraved with previous winners' details to the bowl, 22cm high with original base, together with eight other smaller mainly sterling silver trophies, four spoons, two ashtrays, a vesta case, and 18 other medals including a cased 9kt gold medal for 1928, many bearing enamelled motorcycle club badges and engraved with race details, awarded to Church for various motorcycle trials and club events.
(Qty)
€2,000 - 3,000



54

54
SERIE DE TROPHEES ET DE CHOPES D'APRES GUERRE REMPORTES PAR G. A. DOWNIE SUR LAGONDA,
datant de la fin des années 1950 aux années 1990 dont des trophées et plaques EPNS et en plastique et diverses chopes du Lagonda Club remises à la suite de divers manifestations, rallyes et concours à Downie sur automobiles Lagonda.

A COLLECTION OF POST-WAR TROPHIES AND TANKARDS AWARDED TO G.A.DOWNIE IN LAGONDA,
from late 1950s-1990s, including EPNS and plastic trophies, plaques and various Lagonda Club tankards for various rally, club and concourse events in Lagonda cars driven by Downie. (Qty)
€600 - 800

55
BELLE PLAQUE DE COMPETITEUR EN BRONZE DE LA « TARGA VINCENZO FLORIO 1906» PAR RENE LALIQUE,
frappée d'une illustration en bas-relief d'une scène de course montrant l'Itala 35/40 HP gagnante menée à la victoire par Alessandro Cagno devant une autre voiture sur le circuit sicilien, la plaque estampée « Lalique » et « bronze » sur le bord inférieur, largeur 55 mm, contenue dans son écrin présentoir original en cuir brun et velours écarlate bordé de soie.

A FINE 'TARGA VINCENZO FLORIO 1906' BRONZE COMPETITOR'S PLAQUE BY RENE LALIQUE,
struck with image in bas relief of race scene depicting the winning Itala 35/40hp as driven to victory by Alessandro Cagno, leading another car at the Sicilian lakeside track, the plaque stamped 'Lalique' and 'Bronze' to lower edge, 55mm wide, contained within original scarlet velvet and silk-lined brown leather presentation case. (2)
€1,500 - 2,000

Passionné de course automobile et membre d'une grande famille de sicilienne, Vincenzo Florio a créé et organisé la première course automobile en Sicile puis la grande course appelée « Targa Florio » en 1906 qui ne réunit que 10 voitures.
Vincenzo Florio, a racing enthusiast and member of a prominent Sicilian family, was responsible for bringing the first motorised vehicle to Sicily and for organising the Targa Florio race in 1906, which had an entrants list of only 10 cars.



55

56
CRUCHE EN ARGENT REMISE AU VAINQUEUR DE LA COURSE DE COTE D'OVERTON 1905 AU VOLANT DE LA PREMIERE DAIMLER,
Cruche en argent massif de la fin de la période victorienne par Charles Stuart Harris, poinçon de Londres de 1896, le corps bulbeux à section inférieure en partie cannelée, anse en crosse et bec verseur en pointe, le cartouche gravé du détail de la course « Presented by G.A.Strutt Esqre for Hill Climb at Overton Hall . August 19th 1905 . Won by F.A.Bolton on 30-40.H.P. Daimler » ; hauteur 15 cm et poids approximatif 550 g.

THE 1905 OVERTON HALL HILL CLIMB WINNER'S SILVER JUG, AWARDED FOR 1ST PLACE IN A DAIMLER,
late Victorian sterling silver jug by Charles Stuart Harris, hallmarked London 1896, the bulbous body with part-fluted lower section, with scroll handle and sparrow-beak spout, the cartouche engraved with race details *'Presented by G.A.Strutt Esqre for Hill Climb at Overton Hall . August 19th 1905 . Won by F.A.Bolton on 30-40.H.P. Daimler'*, measuring 15cm high and weighing approximately 550gms.
€2,000 - 3,000



56

F. A. Bolton désigne très probablement Frank Bolton, agent de Daimler, qui pilota des voitures de la marque dans différentes courses de côte.

F.A.Bolton is believed to refer to Frank Bolton, an agent for Daimler, who raced Daimler cars at various hill-climb events.



57



58



59



59A

57
VOLANT AYRTON SENNA EDITION LIMITEE PAR PERSONAL, SIGNE ET DATE '91 PAR SENNA,
réplique du volant Personal du triple Champion du Monde de l'écurie Mclaren Honda, produit pour célébrer le Championnat de F1 1991, n° 1 d'une série limitée à 40 exemplaires, monté et encadré sous verre, 39,5 x 39,5 cm.

A LIMITED EDITION AYRTON SENNA STEERING WHEEL BY PERSONAL, SIGNED AND DATED '91 BY SENNA,
replica of the Personal steering wheel used by the triple world champion with Honda McLaren team, made to celebrate the Formula 1 championship of 1991, limited edition number 1 of 40, display mounted, framed and glazed, 39.5 x 39.5cm.
€1,500 - 1,900

58
RARE MODELE PROMOTIONNEL EN METAL COULE DE L'ALFA ROMEO TIPO 158, FABRICATION ITALIENNE, DES ANNEES 1930,
Carrosserie en métal coulé peint avec échappement, volant et écusson de radiateur, roues avec pneus Pirelli, longueur 39,5 cm, peinture légèrement mate et passée, modèle promotionnel de l'Alfetta de course offert aux dignitaires et VIP.

A RARE CAST METAL ALFA ROMEO PROMOTIONAL MODEL OF THE TIPO 158, ITALIAN, 1930S,
painted cast metal body with exhaust pipes, steering wheel and radiator badge, wheels with Pirelli tyres, 39.5cm long, paint with some dulling and fading, a promotional model of the 'Alfetta' racing car given to dignitaries and VIPs.
€500 - 750

59
TRES RARE MODELE DE LA CELEBRE MONOPLACE FERRARI 500 GRAND PRIX PAR TOSCHI, CIRCA 1952,
Créé pour être offert aux personnels de la Scuderia Ferrari et aux agents de la marque, très détaillé, avec pneus caoutchouc (un usé) sur des roues en tôle embouties « à rayons », la partie supérieure de la carrosserie étant démontable pour contenir une bouteille de liqueur (qui, une fois retirée, permet d'en faire un modèle animé au moyen d'un moteur caoutchouc relié au différentiel), flacon manquant, mais par ailleurs complet avec le mécanisme moteur, quelques traces de vieillissement sur la peinture et les pièces plaquées, carrosserie repeinte, longueur 54 cm, accompagné d'une photocopie montrant Fangio portant un modèle Toschi identique.

A SCARCE LARGE SCALE DIE-CAST MODEL OF THE FAMED FERRARI '500' GRAND PRIX MONOPOSTO, BY TOSCHI, CIRCA 1952,
created as a presentation gift to Ferrari-team personnel and to dealership outlets, well-detailed and with rubber tyres (one worn) on pressed tin 'spoked' wheels, the upper half body removable originally containing a bottle of liqueur, (which when removed enabled conversion to a powered toy with rubber-band drive via geared differential to rear axle), lacking bottle but otherwise complete with motive mechanism kit, some age-wear to original paint finish and plated parts, main bodywork repainted, 54cm long, together with a photocopied image depicting Fangio with a similar Toschi model. (2)
€1,000 - 1,500

59A
BELLE MAQUETTE FINEMENT DETAILLE AU 1/8 DE L'ASTON MARTIN DB5 DE JAMES BOND DANS « GOLDFINGER »,
Construite à partir d'un kit de la série Eaglemoss, avec pièces en métal et plastique, produit sous licence initiale d'Eon Production et d'Aston Martin Lagonda Ltd, peinte en Silver Birch avec portes, capot, coffre et panneau de toit ouvrants et pourvue de la plupart des « équipements spéciaux de 007 » dont les mitrailleuses, le bouclier pare-balles arrière, les papillons de roue découpeurs, les plaques d'immatriculation tournantes et un accélérateur couplé au bruit du moteur, longueur 57 cm, plus une housse miniature en vinyle noir pour Aston Martin et un socle présentoir sous vitrine ainsi que des numéros du magazine par lequel les pièces étaient distribuées.

A FINELY DETAILED 1:8 SCALE MODEL OF THE JAMES BOND 'GOLDFINGER' ASTON MARTIN DB5,
kit-built from the Eaglemoss series, constructed from metal and plastic parts, originally licensed by both Eon Production and Aston Martin Lagonda Ltd, finished in Silver Birch, with opening doors, bonnet, boot and roof panel, and loaded with many of the '007 Special Equipment' features including machine guns, rear bullet-shield, cutting spinners, rotating number plates, finely detailed interior, with working lights and accelerator operating engine sound, 57cm long, together with a miniature Aston Martin black vinyl car cover and a display base with glazed case, together with a set of the magazines with which the parts were issued. (Qty)
€1,500 - 1,900

60
SAC « GLADSTONE » EN CUIR BRUN PAR MOYNAT DE PARIS, CIRCA 1910,
Avec doubles poignées brevetées garnies de cuir et marques de Moynat, serrures et fermoirs en laiton à chaque extrémité, intérieur doublé de toile brun avec pochettes intérieures, largeur 46 cm.

A BROWN LEATHER 'GLADSTONE' BAG BY MOYNAT OF PARIS, CIRCA 1910,
with patented leather covered brass double handles with Moynat branding, brass lock and clips to each end, with brown canvas lined interior with internal pockets, the case 46cm wide.
€1,200 - 1,500

61
GRAND SAC LUIS VUITTON « STEAMER BAG » D'APRES GUERRE,
Sac en toile enduite au monogramme LV, fond en cuir miel avec poignées, patte et anneaux en laiton, largeur 63 cm environ.

A LARGE LOUIS VUITTON STEAMER BAG, POST-WAR,
LV monogram soft-sided bag with honey leather base and upper trim with handle, strap and brass loops, approximately 63cm wide.
€1,400 - 1,600

62ΥΦ
PETIT VANITY CASE LOUIS VUITTON AVEC ACCESSOIRES EN ARGENT, CIRCA 1920,
en cuir miel avec poignées en cuir sur le couvercle, serrure et fermoir en laiton, ouvrant sur un intérieur marron foncé avec compartiments garnis de cinq flacons et pots de verre assortis, à couvercles en argent (poinçon français) et marques de fabrique « LV », une boîte en argent semblablement marquée, deux brosses à habits à poignée en ivoire et trois accessoires à poignées en ivoire, le bord intérieur du couvercle frappé du nom du fabricant et du numéro 757382, largeur totale 25 cm.


62

A SMALL LOUIS VUITTON VANITY CASE WITH SILVER ACCESSORIES, CIRCA 1920,
honey leather case with leather handle to lid, brass lock and catch, the lid opening to reveal dark maroon lined interior with compartments fitted with five assorted glass bottles and jars with French hallmarked silver lids and 'LV' maker's marks, a similarly marked silver container, two clothes brushes with ivory handles and three ivory handled accoutrements, the inside edge of the lid impressed with maker's name and number 757382, the case measuring 25cm wide.
€1,500 - 2,000

Φ Ce lot contient ou comporte de l'ivoire. Le gouvernement des Etats-Unis interdit toute importation d'ivoire sur son territoire.

Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of any ivory into the USA.

63
VALISE EN TOILE PAR HERMES DE PARIS, CIRCA 1930,
en toile beige avec poignées en cuir, serrures, fermoirs et coins renforcés en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé en toile bourgogne avec sangles de cuir, la valise mesurant 61 cm de large porte des étiquettes de voyage.

A CANVAS SUITCASE BY HERMES OF PARIS, CIRCA 1930,
beige canvas case with leather handle, brass lock and catches and reinforced leather corners, the lid opening to burgundy cloth-lined interior with leather straps, the case measuring 61cm wide and applied with travel labels.
€1,200 - 1,500

64
VALISE EN CUIR LOUIS VUITTON, CIRCA 1905,
En cuir miel foncé avec poignée cuir, serrures et fermoirs en laiton à la marque LV, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé en toile beige avec une ancienne réparation, l'intérieur du bord du couvercle portant une étiquette de papier (usée), la valise mesurant 71 cm de large porte des étiquettes de voyage.

A LOUIS VUITTON LEATHER SUITCASE, CIRCA 1905,
brown honey leather case with leather handle, LV branded brass lock and catches, the lid opening to beige cloth lined interior with old patch repair to base, the inside edge of the lid bearing paper label (worn), the case measuring 71cm wide and applied with travel labels.
€1,500 - 1,800

65
VALISE LOUIS VUITTON, CIRCA 1920,
En cuir et toile jaune avec poignée et bords en cuir brun, serrures, fermoirs et renforts de coin en laiton à la marque LV, le couvercle ouvrant sur un intérieur doublé de toile gris clair (plateau manquant), l'intérieur du bord du couvercle portant une étiquette de papier et le numéro 747287 marqué à l'encre, la valise mesurant 71 cm de large porte des étiquettes de voyage.

A LOUIS VUITTON SUITCASE, CIRCA 1920,
yellow leather-cloth case with brown leather handle and trim to edges, LV branded brass lock, catches and reinforced corners, the lid opening to light-grey canvas lined interior (lacking tray), the inside edge of the lid bearing paper label and ink-stamped number 747287, the case measuring 71cm wide and applied with travel labels.
€1,500 - 1,800



61

64

66

67

65

66
GRANDE VALISE LOUIS VUITTON, CIRCA 1930,
Au monogramme LV avec poignée en cuir brun, serrures, fermoirs et coins en laiton, bords à renforts de cuir, portant diverses étiquettes de voyage, ouvrant sur un intérieur en toile beige (plateau manquant), le couvercle avec une étiquette numérotée 812036, largeur 76 cm.

A LARGE LOUIS VUITTON SUITCASE, CIRCA 1930,
LV monogram case with dark brown leather handle, brass lock, catches and corners, leather reinforced edging, applied with various travel labels, opening to beige cloth-lined interior (lacking tray), the lid with label numbered 812036, the case 76cm wide.
€1,500 - 2,000

67
PETITE VALISE LOUIS VUITTON, CIRCA 1930,
Au monogramme LV avec poignée et bords en cuir brun, serrures, fermoirs et coins en laiton, ouvrant sur un intérieur en toile beige, le couvercle avec une étiquette numérotée 818877, largeur 50 cm.

A SMALL LOUIS VUITTON SUITCASE, CIRCA 1930,
LV monogram case with leather handle and edging, brass lock, catches and corners, opening to beige cloth-lined interior, the inside of lid bearing label numbered 818877, the case 50cm wide.
€1,500 - 2,000

68
VALISE PAR HERMES DE PARIS, D'APRES GUERRE,
en cuir noir avec poignée, serrures et fermoirs en laiton, initiales « M.D. » embossées sur le devant du couvercle, ouvrant sur un intérieur doublé de toile beige avec sangles dans la partie haute zippée et la partie basse avec planchette de séparation, largeur 65 cm, complète de sa housse en toile noire.

A PORTMANTEAU BY HERMES OF PARIS, POST-WAR,
black leather case with handle, brass locks and catches, the front of lid with embossed initials 'M.D', opening to beige cloth-lined interior, with straps in zipped upper section and lower section with separator board, the case 65cm wide, complete with black canvas cover. (2)
€2,500 - 2,800

69
GRANDE MALLE DE VOYAGE PAR MOYNAT DE PARIS, CIRCA 1920,
En cuir et toile moutarde avec poignées en cuir brun sur le devant et les côtés, serrures et fermoirs en laiton, bords renforcés en métal et lattes de renfort rivetées en laiton sur le couvercle, ouvrant sur un intérieur doublé de toile beige avec étiquette du fabricant sur l'intérieur du bord du couvercle, complète de son plateau amovible, de ses sangles en toile et de ses boucles, portant des étiquettes de voyage, dimensions 110 x 56 x 32 cm.

A LARGE TRAVELLING TRUNK BY MOYNAT OF PARIS, CIRCA 1920,
mustard coloured leather-cloth case, with brown leather handles to front and each end, brass locks and catch, metal reinforced edging and brass riveted wooden battens to lid, opening to reveal beige cloth-lined interior with maker's label to inside edge of lid, complete with lift-out tray with correct canvas straps and buckles, the case measuring 110 x 56 x 32cm and applied with travel labels.
€2,200 - 2,500

63



68

60



69

70

RARE ET GRANDE « MALLE COMMODE » DE CABINE, PAR « AU DEPART » DE PARIS, CIRCA 1910,

En bois recouvert de toile, repeinte en brun, avec poignées à ressort, serrures, fermoirs et plaques de renfort en laiton, lattes de bois et bords et coins en cuir brun, plaque du fabricant à chaque extrémité, le couvercle à doublure capitonnée et plaque du fabricant, avec façade abattable ouvrant sur un plateau supérieur amovible en toile et cinq tiroirs de toile à poignées de cuir, chacun muni intérieurement de sangles en toile, trace d'ancienne réparation et vestiges de l'étiquette du fabricant à l'intérieur de la porte, dimensions 91 x 58 x 65 cm.

A RARE AND LARGE 'MALLE COMMODE' CABIN TRUNK, BY AU DEPART OF PARIS, CIRCA 1910,
wooden canvas-covered case repainted brown, with brass sprung handles, locks, catches vqwand edge plates, with wooden battens and brown leather edging and corners, maker's plaque to each end, the lid with quilted lining and maker's plaque, with removable fall-front opening to reveal upper lift-out canvas tray, and five canvas drawers with leather handles, each with canvas straps to interior, with old repair and remains of original maker's label to inside of door, the case measuring 91 x 58 x 65cm.
€2,500 - 3,000



70







71



72

71
GRANDE ET RARE MALLE A CHAUSSURES EN CUIR PAR PIETRO YANTORNY DE PARIS, CIRCA 1915,
Malle plate en cuir de Russie brun avec poignées en cuir à chaque extrémité, serrure, fermoirs et coins de renfort rivetés en laiton, avec double porte sur charnières, l'une portant la plaque du fabricant marquée « 26, Place Vendôme – Paris », adresse du magasin, ouvrant sur un intérieur doublé de toile beige avec plateau de toile amovible à sangles de cuir, quelques taches à l'intérieur, le bas et l'intérieur des portes ayant été regarnis, vendue avec sa clé, dimensions 104 x 64 x 38 cm.

A LARGE AND RARE LEATHER-CASED SHOE TRUNK BY PIETRO YANTORNY OF PARIS, CIRCA 1915,
flat trunk in brown Russian leather with leather handles to each end, brass lock, catches and riveted reinforced corners, with hinged double-doors, one bearing maker's brass plaque inscribed with '26, Place Vendome - Paris' showroom address, opening to reveal beige canvas lined interior with canvas lift-out tray with leather straps, some staining to interior and base and inside door panels later re-lined, the case measuring 104 x 64 x 38cm, offered with key. (2)
€5,000 - 6,000

Pietro Yantorny (1874-1936), premier maître bottier à atteindre la célébrité internationale, avait fait inscrire sur sa vitrine 'Le bottier le plus cher du monde ». Il exigeait un acompte de 5 000 dollars avant d'exécuter une commande, laquelle ne pouvait être inférieure à 10 paires de chaussures accompagnées de leurs embauchoirs et de la malle en cuir de Russie.

Un exemplaire identique de cette malle, anciennement propriété de la très riche Américaine Rita de Acosta Lydig (1880-1929,) fait partie des collections du Metropolitan Museum of Art de New York.

Pietro Yantorny (1874-1936) was the first master shoemaker to attain celebrity status. A sign on his Paris shop window declared that he was 'the most expensive shoemaker in the world'. A deposit of $5000 was required before he would commence work. The minimum order was 10 pairs with accompanying shoe trees and Russian leather trunk.

A similar example of this trunk, formerly the property of American socialite Rita de Acosta Lydig (1880-1929), is held in the collection of the Metropolitan Museum of Art, New York.

72
BEAU SERVICE A COCKTAIL JAMES DIXON & SONS, POUR SIX PERSONNES, DISTRIBUE PAR DUNHILL, CIRCA 1910,
Sac en peau de porc avec poignée cuir, intérieur garni d'accessoires de bar Britannia Medal plaqués comprenant au centre un shaker d'une pinte (0, 56 litre) avec passoire et couvercle, frappé sous la base des marques de fabrique et numéroté « L2024 » et contenant six gobelets et un flacon à apéritif, entourés de trois flasques à alcools recourbées de 7 oz., chacune frappée de la marque de fabrique sur la base et numéroté « L2024 ». Hauteur du coffret 20 cm, traces d'usage et taches sur le couvercle.

A FINE CASED COCKTAIL SET FOR SIX PERSONS, BY JAMES DIXON & SONS, RETAILED BY DUNHILL, CIRCA 1910,
light brown pigskin case with leather handle, the interior fitted with electro-plated Britannia Metal drinking accessories comprising central 1-pint cocktail shaker with strainer and lid, stamped under base with maker's markings and numbered 'L2024', containing six drinking beakers and bitters bottle, surrounded by three curved 7oz spirit flasks, each stamped with maker's markings to base and also numbered 'L2024', the case 20cm high overall, some wear and staining to lid.
€600 - 800

73
NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE CORACLE POUR DEUX PERSONNES, CIRCA 1910,
Mallette en cuir noir avec serrures et fermoirs en laiton, le couvercle portant une poignée en cuir, avec abattant frontal donnant accès à un intérieur doublé de couleur olive avec supports en osier et garni d'une bouilloire à poignée d'osier sur son réchaud, de deux bouteilles pour boissons habillées d'osier, d'une petite bouteille à lait, d'une boîte à mets Coracle à fond en céramique, de trois autres boîtes à mets, de deux tasses à thé en porcelaine avec soucoupes, d'assiettes émaillées rectangulaires et pot à beurre en céramique avec couverts retenus dans le couvercle par des sangles en cuir, anciennement propriété de Mme Tudor-Owen dont le nom est frappé dans le couvercle, largeur de la mallette, 45 cm.

A CORACLE PICNIC SET FOR TWO PERSONS, CIRCA 1910,
black leather-cloth case with brass locks and catches, the lid with leather handle and fall-front opening to olive lined interior with wicker framework, fitted with wicker-handled kettle with burner, two wicker-covered glass drinks bottles, smaller milk bottle, a Coracle ceramic-based food box, three other food tins, two china tea-cups with saucers, rectangular enamel plates and ceramic butter jar, with cutlery housed behind leather straps in the lid, formerly the property of a Mrs Tudor-Owen and embossed with her name to the lid, the case 45cm wide.
€1,500 - 2,000



73



74



75



76

74
ELEGANT NECESSAIRE A THE POUR DEUX PERSONNES, PAR MAQUET DE PARIS, CIRCA 1900,
Mallette en cuir noir, deux panneaux frontaux à fermoirs de laiton ouvrant sur un intérieur en daim gris à deux niveaux garni d'accessoires argentés comprenant la bouilloire qui contient la boîte à thé, la théière contenant la sucrier et le pot à lait, tous deux à poignée garnie d'osier, le réchaud, la bouteille de pétrole et le support de la bouilloire, deux tasses en porcelaine Royal Worcester jaune avec soucoupes, des cuillers à thé et une pince à sucre logées dans les portes, la mallette large de 29 cm, poignée manquante, accompagnée d'une petite étiquette de remise H. Maquet Fils de 1896.

A FINE LEATHER-CASED TEA-SET FOR TWO PERSONS BY MAQUET OF PARIS, CIRCA 1900,
black leather case, double-front doors with brass catches opening to grey suede interior on two levels, fitted with silver gilt accessories comprising kettle containing caddy, tea-pot containing sugar bowl and milk jug, both with wicker-covered handles, burner, oil flask and kettle stand, a pair of yellow Royal Worcester china teacups with saucers, with tea spoons and sugar tongs housed in the doors, the case 29cm wide, lacking handle, offered together with a small 1896 H.Maquet Fils discount label. (2)
€1,800 - 2,200

75
PANIER DE PIQUE-NIQUE « CORACLE » POUR QUATRE PERSONNES PAR G. W .SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
Mallette en osier avec poignées , fermoirs et barrette de fermeture en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur en osier garni d'une bouilloire et d'un réchaud en cuivre, de deux grands flacons à boissons, d'une boîte à mets à fond en céramique, de quatre gobelets empilés recouverts d'osier, d'un beurrier en céramique et de quatre tasses en céramique plus des assiettes émaillées, des soucoupes en céramique et des couverts retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, largeur de la mallette, 62 cm.

A 'CORACLE' WICKER PICNIC BASKET FOR FOUR PERSONS, BY G W SCOTT & SONS, CIRCA 1909,
the wicker case with brass handles, catches and locking bar, the lid opening to wicker interior fitted with copper kettle and burner, two large wicker-covered drinks bottles, ceramic-based food box, four stacking glass beakers in wicker covers, ceramic butter jar and set of four ceramic cups, with enamel plates, ceramic saucers and cutlery housed behind leather straps in the lid, the case measuring 62cm wide.
€2,000 - 3,000

76
RARE NECESSAIRE A PIQUE-NIQUE « EN ROUTE » POUR QUATRE PERSONNES PAR DREW & SONS, CIRCA 1909,
Mallette en épais cuir brun avec poignées à chaque extrémité, serrures et fermoirs nickelés, le couvercle portant les initiales « A.J.G.S. » marquées à chaud, abattant frontal ouvrant sur un intérieur compartimenté en osier comprenant une bouilloire à poignée en osier et réchaud orné de bois découpé, une casserole à couvercle, deux grandes bouteilles en verre avec quatre gobelets entièrement nickelés, une petite bouteille à lait, une boîte à mets à fond en céramique, trois autres boîtes en fer blanc, des tasses à thé avec soucoupes, des assiettes émaillées rectangulaires et des couverts, largeur de la mallette, 52 cm.

A RARE LEATHER-CASED 'EN ROUTE' PICNIC SET FOR FOUR PERSONS, BY DREW & SONS, CIRCA 1909,
brown heavy leather case with leather handles to each end, nickelled locks and catches, the lid with branded initials 'A.J.G.S.' and fall-front opening to reveal wicker framework interior fitted with wicker-handled kettle and ornate fretwork burner, saucepan and lid, two large glass drinks bottles with four integral nickelled beakers, smaller milk bottle, ceramic-based food box, three other food tins, tea-cups and saucers, rectangular enamel plates and cutlery, the case measuring 52cm wide.
€4,000 - 5,000



77

TRES BEAU ET EXCEPTIONNEL NECESSAIRE DE PIQUE-NIQUE POUR SIX PERSONNES EXECUTE SUR COMMANDE SPECIALE PAR, 1905,

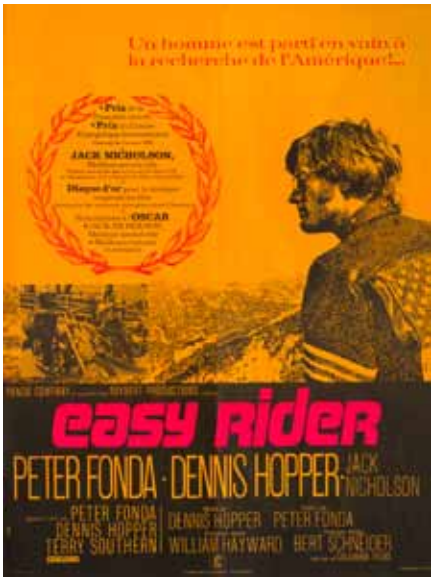
Mallette en cuir noir avec poignées, serrures et fermoirs en laiton, le couvercle ouvrant sur un intérieur compartimenté en bois habillé de toile fauve sur deux niveaux garnis d'un ensemble complet d'accessoires comprenant une bouilloire à poignée en osier et'un réchaud avec un flacon à alcool, deux grandes bouteilles pour boissons habillées d'osier, des flasques isothermes Thermos et Thermidor, deux boîtes à mets en céramique Bleifreie Glasur avec couvercles enveloppants, poignées et fermoirs nickelés, une petite bouteille à bouchon gobelet, cinq autres boîtes à mets de tailles diverses, deux plats de service émaillés rectangulaires à bords dorés, une série de six verres à boire habillés d'osier, des pots à condiments et quatre tasses à thé en porcelaine de Chine à bords dorés de Charles Pillivuyt & Sons – deux en compartiment relevable donnant accès aux deux autres – six soucoupes et deux pots à couvercle en céramique dans le compartiment inférieur, des assiettes émaillées rectangulaires à bords dorés, des couteaux, fourchettes, petites cuillers et cuiller de service en argent retenus par des sangles en cuir dans le couvercle, ensemble spécialement commandé au magasin de Paris de la firme 12 rue de la Chaussée d'Antin, dimensions totales 70 x 36 x 31 cm.



A FINE AND IMPRESSIVE SPECIALLY COMMISSIONED CASED PICNIC SET FOR SIX PERSONS, BY 'AU VOYAGE AUTOMOBILE' OF PARIS, FRENCH, 1905,
black leather-cloth case, with brass handles, locks and catches, the lid opening to reveal wooden compartmentalised tan cloth-lined lift-out interior on two levels, fitted with full compliment of accessories comprising wicker-handled kettle and burner with spirit flask, two large wicker-covered glass drinks bottles, Thermos and Thermidor vacuum flasks, a pair of Bleifreie Glasur ceramic food boxes with nickelled surround lids, handles and catches, smaller glass bottle with integral drinking tot cap, five other food tins of assorted sizes, two enamel gilt-edged rectangular serving plates, with set of six wicker-cased drinking glasses with condiments jars and four Charles Pillivuyt & Co. gilt-edged bone china tea-cups both in lift-out sections revealing the remaining two cups, six saucers and two ceramic lidded jars in the lower compartment below, complete with gilt-edged rectangular enamel plates, silver knives, forks, tea-spoons and serving spoon all housed behind leather straps in the lid, specially commissioned from the company's Paris showroom in 12 Rue de la Chaussee d'Antin, the case measuring 70 x 36 x 31cm overall.
€30,000 - 40,000



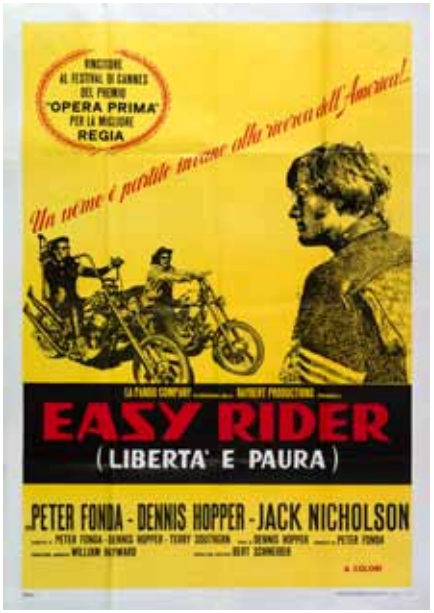
78



79



79



80

78
« REFLET DE JAGUAR TYPE E », PAR NATHALIE LAMORAL,
photographié au Grand Palais à Paris en 2013, image monochrome tirée sur papier d'art « Rag », signé au crayon par l'auteur, marqué « EA » - épreuve d'artiste - au dos, dimension de l'image 59 x 40 cm, sous verre avec cadre en chêne teinté, dimensions totales 87 x 67 cm.

"E-TYPE JAGUAR REFLECTION", BY NATHALIE LAMORAL,
photographed at the Grand Palais, Paris, 2013, monochrome image printed on 'Rag' art paper, signed in pencil by the photographer, marked "EA" épreuve d'artiste on the back, image 59 x 40cm, glazed in stained oak frame, 87 X 67cm overall.
€600 - 800

79
AFFICHE DU FILM « EASY RIDER », VERSION FRANÇAISE, 1969,
imprimée en trois couleurs, 77 x 57 cm, encadrée sous verre, dimensions totales 62 x 82 cm, plus une photo promotionnelle de la Columbia de 1975 montrant Peter Fonda sur sa célèbre moto, en noir et blanc, format 20 x 25 cm, encadrée sous verre.

AN 'EASY RIDER' FILM POSTER, FRENCH VERSION, 1969,
printed in three colours, 77 x 57cm, framed and glazed, 62 x 82 overall, together with a 1975 Columbia pictures publicity photograph depicting Peter Fonda on his famous Easy Rider motorcycle, black and white, 20x 25cm, framed and glazed.
(2)
€500 - 700

80
AFFICHE DU FILM « EASY RIDER », VERSION ITALIENNE EN UNE FEUILLE, 1969,
Impression par Nuova Rotopress en noir, jaune et rouge sur fond blanc, format 140 x 100 cm, pliée, non entoilée.

AN 'EASY RIDER' FILM POSTER, ITALIAN ONE SHEET VERSION, 1969,
printed by Nuova Rotopress, in black, yellow and red on white, 140 x 100cm, folded, unmounted.
€700 - 900

81
DEUX PHOTOS PROMOTIONNELLES DE FILMS DE STEVE MCQUEEN,
En noir et blanc, l'une de « La grande évasion » montrant le cascadeur Bud Ekins, doublure de Steve McQueen pour le saut par dessus les barbelés, l'autre du film documentaire « On Any Sunday » montrant des motocyclistes en trial, les deux au format 20 x 25, 5 cm, montées et encadrées sous verre.

TWO 'STEVE MCQUEEN' MOTORCYCLING FILM PUBLICITY STILLS,
comprising two black and white images, one from 'The Great Escape' showing Steve McQueen's stunt double Bud Ekins 'jumping the wire', the other 'On Any Sunday' depicting racing trials motorcyclists, both 20 x 25.5cm, mounted, framed and glazed.
(2)
€500 - 700

82
TROIS PHOTOS PROMOTIONNELLES DU FILM « LE MANS »,
Images en noir et blanc montrant McQueen dans des scènes du film, toutes au format 20 x 25,5 cm, montées et encadrées sous verre.

THREE 'LE MANS' PUBLICITY PHOTOGRAPHIC STILLS,
comprising three black and white images depicting McQueen in scenes from the film, each 20 x 25.5cm, mounted, framed and glazed.
(3)
€500 - 700

83
AFFICHE DU FILM « LE MANS », GRANDE VERSION FRANÇAISE, 1971,
montrant un montage photographique d'après Ferracci, entoilée, 158 x 119 cm.

A 'LE MANS' FILM POSTER, FRENCH GRANDE VERSION, 1971,
depicting photographic montage artwork after Ferracci, 158 x 119cm, laid on linen.
€1,800 - 2,200

84
AFFICHE DU FILM « LE MANS », VERSION US, 1971,
Affiche du Cinema Center Films tout en couleurs montrant McQueen dans le rôle de Frank Delaney et la Porsche du Team Gulf, format 55 x 43 cm, entoilée, encadrée sous verre, dimensions totales 74 x 62 cm.

A 'LE MANS' FILM POSTER, US VERSION, 1971,
full colour Cinema Center Films poster, featuring image of McQueen as Frank Delaney and the Gulf Team Porsche, 55 x 43cm, linen-backed, mounted, framed and glazed, measuring 74 x 62cm overall.
€900 - 1,200

85
RARE AFFICHE DU FILM « LE MANS », VERSION JAPONAISE, 1971,
tout en couleurs, texte en japonais, montrant Steve McQueen se préparant à la course devant une scène de course du film, entoilée, format 73,5 x 51 cm.

A RARE 'LE MANS' FILM POSTER, JAPANESE VERSION, 1971,
full colour with Japanese text, depicting Steve McQueen preparing to race, in front of a racing scene from the film, 73.5 x 51cm, laid on linen.
€800 - 1,000

86
AFFICHE DU FILM « LE MANS » , VERSION US EN UNE FEUILLE, 1971,
Lithographie tout en couleurs, publiée par Cinema Center Films, traces de pliures, entoilée, format 103 x 69 cm.

A 'LE MANS' FILM POSTER, US ONE SHEET VERSION, 1971,
full colour lithography published by Cinema Center Films, old fold marks, 103 x 69cm, laid on linen.
€1,000 - 1,200

87
AFFICHE DU FILM « LE MANS », VERSION FRANÇAISE, 1971,
montrant un montage photographique d'après Ferracci, format 79 x 58 cm, entoilée, sous verre avec cadre doré, dimensions totales 100 x 81 cm.

A 'LE MANS' FILM POSTER, FRENCH VERSION, 1971,
depicting photographic montage artwork after Ferracci, 79 x 58cm, laid on linen, glazed within gilded framed, 100 x 81cm overall.
€1,500 - 2,000



83



85



84



86



87



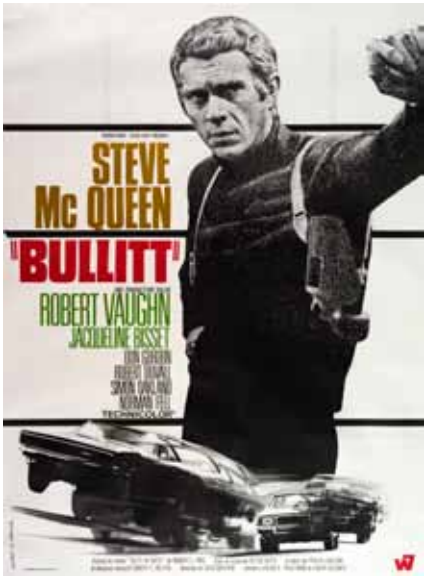
88



89



90



91



92

88
DOSSIER DE PRESSE DE WARNER BROS SEVEN ARTS POUR LE FILM « BULLITT » AVEC STEVE MCQUEEN, 1968,

Brochure de 23 pages grand format imprimée en noir et blanc aux USA, envoyées aux salles pour promouvoir le film en montrant les différentes affiches plus deux feuillets publicitaires relatifs au film.

A WARNER BROS SEVEN ARTS PRESSBOOK FOR THE FILM 'BULLITT' STARRING STEVE MCQUEEN, 1968,
23 page large format brochure printed in black & white in USA, issued to theatres, advertising the motion picture and featuring the various poster styles, with two related advertising sheets. (3)
€500 - 600

89
PHOTO PROMOTIONNELLE DU FILM AVEC STEVE MCQUEEN « BULLITT », 1969,
En noir et blanc, montrant Steve McQueen et Jacqueline Bisset dans une Porsche 356 Cabriolet 1964, format 20 x 25,5 cm, montée et encadrée sous verre.

A STEVE MCQUEEN 'BULLITT' PUBLICITY FILM STILL, 1969,
black and white, depicting Steve McQueen and Jacqueline Bisset in a 1964 Porsche 356 Cabriolet, 20 x 25.5cm, mounted, framed and glazed.
€500 - 700

90
AFFICHE DU FILM « BULLITT », VERSION US, 1968,
En une seule feuille, imprimée en trois couleurs, montrant Steve McQueen dans le rôle de Frank Bullitt, pliée, format 104 x 68 cm.

A 'BULLITT' FILM POSTER, US VERSION, 1968,
US one sheet, printed in three colours, featuring image of Steve McQueen as Frank Bullitt, folded, 104 x 68cm.
€1,300 - 1,500

91
GRANDE AFFICHE DU FILM « BULLITT », VERSION FRANÇAISE, 1968,
imprimée par St Martin à Paris, montrant Steve McQueen et une illustration d'après Landi de la célèbre course poursuite, quelques marques de pliure, entoilée, format 158 x 117 cm.

A LARGE 'BULLITT' FILM POSTER, FRENCH VERSION, 1968,
printed by St Martin of Paris, depicting Steve McQueen and artwork after Landi showing the famous car chase scene, some old fold marks, laid on linen, 158 x 117cm.
€1,400 - 1,600

92
RARE AFFICHE DU FILM « BULLITT », VERSION INTERNATIONALE EN UNE FEUILLE, 1968,
imprimée aux USA en noir, orange et magenta, montrant des scènes du film, anciennes marques de froissement, entoilée, format 104 x 70 cm.

A RARE 'BULLITT' FILM POSTER, INTERNATIONAL ONE SHEET VERSION, 1968,
printed in the USA in black, orange and magenta, depicting scenes from the film, 104 x 70cm, old crease marks, laid on linen.
€2,500 - 3,000

93
AFFICHE DU FILM « BULLITT », VERSION ARGENTINE EN UNE FEUILLE, 1968,
Lithographie en couleurs par Felix Humboltd, format 110 x 74 cm, pliée, non montée.

A 'BULLITT' FILM POSTER, ARGENTINIAN ONE SHEET VERSION, 1968,
colour lithograph by Fenix Humboltd, 110 x 74cm, folded, unmounted.
€600 - 800

94
SERIGRAPHIE MODERNE EN EDITION LIMITEE « CASTRO THEATRE IN SAN FRANCISCO PRESENTS BULLITT »,
d'une série de 100 exemplaires d'après une illustration de David O'Daniel pour Aliencorset.com, imprimée en rouge et noir sur papier orange, format 60 x 46 cm, montée et encadrée sous verre, dimensions totales, 74 x 60 cm.

A LIMITED EDITION "CASTRO THEATRE IN SAN FRANCISCO PRESENTS BULLITT" SILKSCREEN PRINT, MODERN,
from a run of 100 prints, after artwork by David O'Daniel for Aliencorset.com, printed in red and black on orange paper, 60 x 46cm, mounted, framed and glazed, 74 x 60cm overall.
€1,600 - 1,800

95
AFFICHE DU FILM « UN HOMME ET UNE FEMME », VERSION JAPONAISE, 1966,
publiée par United Artists, montrant des scènes du film dont une Ford GT40, entoilée, format 73 x 51 cm.

A FILM POSTER FOR 'UNE HOMME ET UNE FEMME', JAPANESE VERSION, 1966,
published by United Artists, featuring scenes from the film, including a Ford GT40, 73 x 51cm, laid on linen.
€500 - 700

96
AFFICHE DU FILM « PUNTO ZERO » (POINT LIMITE ZERO/VANISHING POINT), VERSION ITALIENNE EN DEUX FEUILLES, 1971,
Lithographie en couleurs sur papier par P. Ragioni de Rome, format total 195 x 140 cm, pliée, quelque usure aux plis, non montée.

A 'PUNTO ZERO' (VANISHING POINT) FILM POSTER, ITALIAN TWO SHEET VERSION, 1971,
colour lithograph on paper by P. Ragioni of Rome, 195 x 140cm overall, folded with some wear to creasing, unmounted.
(2)
€700 - 900



93



94



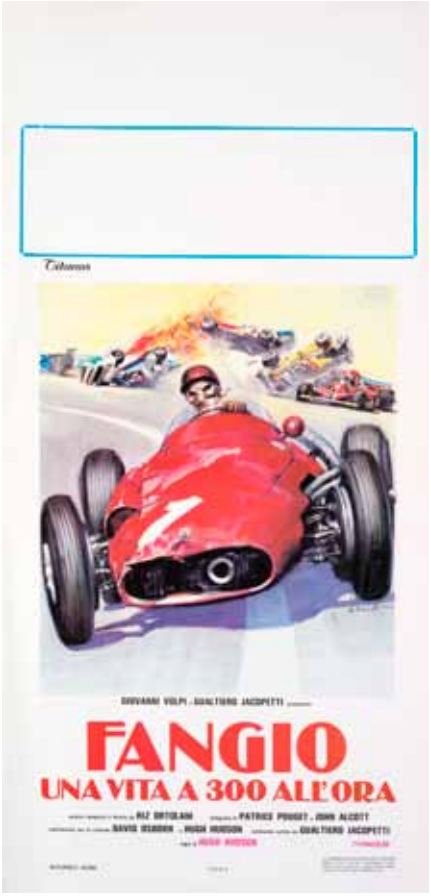
95

97
AFFICHE DU FILM « PUNTO ZERO » (POINT LIMITE ZERO/VANISHING POINT), VERSION ENCART ITALIENNE, 1971,
Lithographie en couleurs sur papier par P. Ragioni de Rome, format 70 x 33 cm, pliée, quelque usure aux plis, traces de piqûres dans les angles, non montée.

A 'PUNTO ZERO' (VANISHING POINT) FILM POSTER, ITALIAN INSERT VERSION, 1971,
colour lithograph on paper by P. Ragioni of Rome, 70 x 33cm, folded with some wear to creasing, pin holes to corners, unmounted.
€200 - 300



96



98



99



100



101

98
AFFICHE DU FILM « FANGIO - UNA VITA A 300 ALL'ORA », VERSION ENCART ITALIENNE, 1981,
Lithographie en couleurs d'après une illustration signée Ginello, imprimée sur papier par Rotopress à Rome, format 70 x 33 cm, pliée avec traces d'usure aux plis, non montée.

A "FANGIO - UNA VITA A 300 ALL'ORA" FILM POSTER, ITALIAN INSERT VERSION, 1981, colour lithograph depicting artwork after Ginello, printed on paper by Rotopress of Rome, 70 x 33cm, folded with some wear to creasing, unmounted.
€300 - 400

99
AFFICHE DU FILM « OPERAZIONE COSTA BRAVA » (THE PERSUADERS), VERSION ITALIENNE EN UNE FEUILLE, 1975,
Lithographie tout en couleurs par Rotolitografica de Rome, entoilée, format 140 x 100 cm.

AN 'OPERAZIONE COSTA BRAVA' (THE PERSUADERS) FILM POSTER, ITALIAN ONE SHEET VERSION, 1975,
full colour lithograph by Rotolitografica of Rome, 140 x 100cm, laid on linen.
€600 - 800

100
AFFICHE DU FILM D' ELVIS PRESLEY « A TUTTO GAS » (SPEEDWAY), VERSION ITALIENNE EN DEUX FEUILLES, 1968,
« Speedway » est un film d'action musical américain de 1968 avec Elvis Presley dans le rôle d'un pilote de course et Nancy Sinatra, sa petite amie. Illustration tout en couleurs d'après Stefano, imprimée par Rotolito de Rome, format 195 x 140 cm, anciennes marques de pliures, entoilée.

AN ELVIS PRESLEY 'A TUTTO GAS' (SPEEDWAY) FILM POSTER, ITALIAN TWO SHEET VERSION, 1968,
Speedway is a 1968 American musical action film starring Elvis Presley as a racecar driver and Nancy Sinatra as his romantic interest, full colour artwork after Stefano printed by Rotolito of Rome, 195 x 140cm, old fold marks, laid on linen.
€2,000 - 2,500

101
BELLE AFFICHE « FAVOR VA DROIT AU BUT », D'APRES L. MATHEY, EN FRANÇAIS, CIRCA 1930,

imprimée par Delattre à Paris promotionnant les cycles, vélomoteurs et motos Favor, entoilée aux marges, format 158 x 119 cm.

A GOOD 'FAVOR VA DROIT AU BUT' POSTER, AFTER L.MATHEY, FRENCH, CIRCA 1930,
printed by Delattre of Paris, advertising Cycles, Velomoteurs, Motos, 158 x 119cm, laid on linen to the margin.
€1,000 - 1,200



102



104

102
AFFICHE SOCOVEL « LA MOTO QUI DONNE DES AILES !» IMPRIMEE PAR MARCI A BRUXELLES, 1948,
Lithographie en couleurs sur papier, entoilée, format 62 x 85 cm.

A SOCOVEL 'LA MOTO QUI DONNE DES AILES !' POSTER, PRINTED BY MARCI OF BRUSSELS,
full colour lithograph on paper, 62 x 85cm, laid on linen.
€800 - 1,000

103
AFFICHE POUR LES COURSES DU MANS DES 18 & 19 AVRIL 1964, SIGNEE BELIGOND,
Pour les « 4e Critérium International de Vitesse Motocycliste 300-500 cm3 et Essais des 24 Heures » parrainés par Shell, imprimée par Thivillier à Paris, entoilée, format 59 x 38 cm.

A 1964 LE MANS RACING POSTER AFTER BELIGOND FOR 18 & 19 APRIL, FRENCH, Shell sponsored for the '4eme Criterium International e Vitesse Motocycliste 300-500cm3 et Essais des Voitures de 24 Heures', printed by Thivillier of Paris, 59 x 38cm, laid on linen.
€500 - 700



103



105

104
AFFICHE « COTE D'AZUR » D'APRES FIX-MASSEAU, 1987,
Signée et datée « 87 » au crayon sur la marge inférieure par l'artiste, lithographie en couleurs par René Casha, entoilée, format 100 x 65,5 cm.

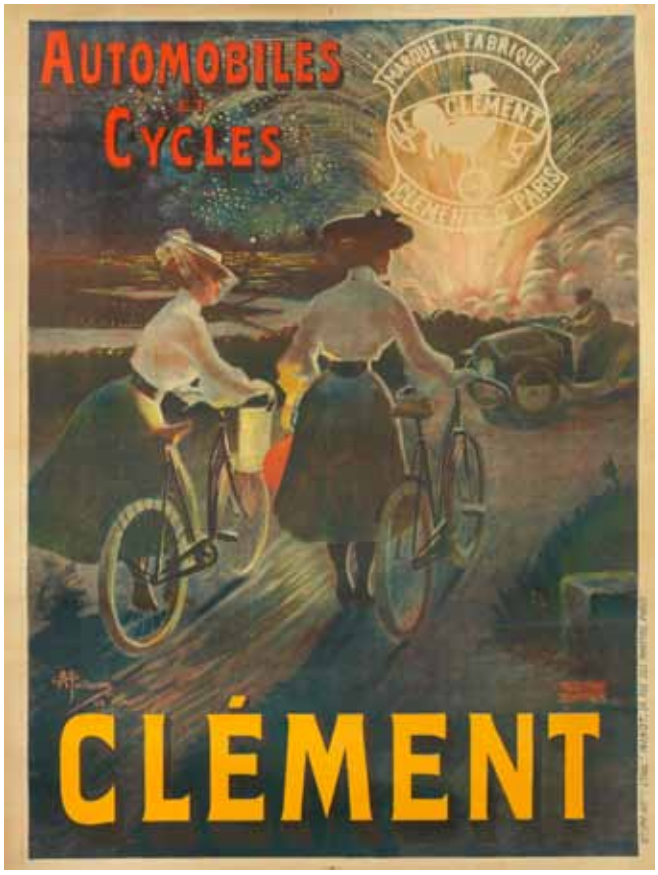
A 'COTE D'AZUR' POSTER AFTER FIX-MASSEAU, 1987,
signed and dated '87 by the artist in pencil in the lower margin, colourful lithographic print by Rene Casha, 100 x 65.5cm, laid on linen.
€1,000 - 1,200

105
AFFICHE « DELAHAYE 135 M 1937 » D'APRES FIX-MASSEAU, 1989,
Signée par l'artiste au crayon sur la marge inférieure, lithographie en couleurs par Spadem, entoilée, format 100 x 63 cm.

A 'DELAHAYE 135 M 1937' POSTER AFTER FIX-MASSEAU, 1989,
signed by the artist in pencil in the lower margin, colourful lithographic print by Spadem, 100 x 63cm, laid on linen.
€800 - 1,000



106



107

106
AFFICHE LITHOGRAPHIEE POUR LES AUTOS ET CYCLES HURTU D'APRES HENRI GRAY (HENRI BOULANGER), EN FRANÇAIS, CIRCA 1904,
Affiche en couleurs imprimée chez E. Bougard à Paris, montrant les premières automobiles Hurtu et une femme cycliste, pour le magasin d'exposition du 29 avenue de la Grande Armée à Paris, entoilée, format 157,5 x 119 cm.

A 'HURTU' CARS AND CYCLES LITHOGRAPHIC POSTER, AFTER HENRI GRAY (HENRI BOULANGER), FRENCH, CIRCA 1904,
colour poster printed by E.Bougard of Paris, featuring early Hurtu car and lady with cycle, for their 29 Avenue de la Grande Armee showroom, Paris, 157.5 x 119cm, laid on linen.
€1,000 - 1,500

107
AFFICHE LITHOGRAPHIEE POUR « CLEMENT AUTOMOBILES ET CYCLES » D'APRES ALBERT GUILLAUME, EN FRANÇAIS, 1903,
Affiche tout en couleurs imprimée chez Minot à Paris montrant dans une scène de nuit une automobile Clément et deux femmes avec leur bicyclette sur un fond de paysage parisien caractérisé par la tour Eiffel, faibles marques de pliures et un seul très petit manque sur le bord droit, entoilée, format 130 x 94 cm.

A 'CLEMENT AUTOMOBILES & CYCLES' LITHOGRAPHIC POSTER, AFTER ALBERT GUILLAUME, FRENCH, 1903,
full colour poster printed by Minot of Paris, night-time scene featuring a Clement car and two ladies with their cycles against a Parisian cityscape featuring the Eiffel Tower, feint fold marks and very minor loss to right edge in one place, 130 x 94cm, laid to linen.
€1,000 - 1,500

Remportant une médaille de bronze à l'Exposition universelle de 1900, Albert Guillaume, célèbre caricaturiste de la Belle époque, fut très influencé par Chéret.

Winner of the bronze medal at the universal exhibition of 1900, Albert Guillaume was a famous caricaturist of the Belle Epoque and was heavily influenced by Cheret.

108
AFFICHE PUBLICITAIRE LITHOGRAPHIEE « J. FUGIER », D'APRES E. CLOUET, EN FRANÇAIS, CIRCA 1898,
Affiche tout en couleurs tirée par Kossuth & Co. de Paris pour la firme de Valence-sur-le-Rhône distributrice des cycles, tricycles et voiturettes De Dion-Bouton, belles couleurs, entoilée, format 126 x 90 cm.

A 'J.FUGIER' LITHOGRAPHIC ADVERTISING POSTER, AFTER E.CLOUET, FRENCH, CIRCA 1898,
full colour poster printed by Kossuth & Co. of Paris, for the Valence sur Rhone based company, advertising cycles and de Dion tricycles and voiturettes, in good colour, 126 x 90cm, laid to linen.
€1,000 - 1,500



108

109
RARE AFFICHE PUBLICITAIRE POUR AUTOMOBILES AUDIBERT ET LAVIROTTE, EN FRANÇAIS, 1896,
d'après un dessin de Louis Huvey (1868-1954), entoilée sur baguettes de bois, format 123 x 160 cm, quelques effacements et jaunissements du papier, anciennes déchirures et réparations.

A RARE AUDIBERT ET LAVIROTTE AUTOMOBILES ADVERTISING POSTER, FRENCH, 1896,
with design after Louis Huvey (1868-1954), laid on linen over wooden stretcher, 123 x 160cm, fading/yellowing to paper, some old tears and repairs.
€2,000 - 2,500



109



110



111

110AR
FRANCOIS CHEVALIER (FRANÇAIS NE EN 1942), DEUX DESSINS DE BUGATTI GRAND PRIX A MONACO,
Tous deux signés, encre et lavis avec rehauts de blanc sur papier bleu, l'un intitulé « La Poussière », une Bugatti en course à l'épingle, 65 x 46 cm, l'autre intitulé « Au Petit Jour », une scène matinale sur le port avec une Bugatti de course, 45 x 62 cm, tous deux montés et encadrés sous verre.

FRANCOIS CHEVALIER (FRENCH 1942-), TWO ARTWORKS FEATURING GRAND PRIX BUGATTIS AT MONACO,
each signed, pen and ink with wash heightened with white on artists' blue paper, one titled 'La Poussiere', a Bugatti race scene at the hairpin, 65 x 46cm, the other titled 'Au Petit Jour', a morning harbour scene featuring a racing Bugatti, 45 x 62cm, each mounted, framed and glazed.
(2)
€500 - 700



110



112



112

111AR
MARCEL CHAMPEAU (FRANÇAIS), « MAZAUD ET CHABOUD A LA LUTTE AU CIRCUIT DE NANTES 1946 »,
Aquarelle gouachée sur papier, signée et datée « 46 » montrant Robert Mazaud sur Mserati 4CL et Eugène Chaboud sur Delahaye 135 S en vitesse, format 46 x 57 cm, montées et encadrées sous verre.

MARCEL CHAMPEAU (FRENCH), 'MAZAUD AND CHABOUD TUSSLING AT THE CIRCUIT DE NANTES 1946',
signed and dated '46, watercolour and gouache on paper, depicting Robert Mazaud in the Maserati 4cl and Eugene Chaboud in the Delahaye 135s at speed, 46 x 57cm, mounted, framed and glazed.
€300 - 500



113

112AR
ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRANÇAIS, 1909-1992), « OSCA » ET « TATRAPLAN », DEUX SCENES DE COURSE
Tous deux signés, plume et lavis sur papier, montrant les voitures en vitesse, format 17 x 25 cm, montés et encadrés sous verre.

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRENCH, 1909-1992), 'OSCA' AND 'TATRAPLAN', TWO RACE SCENE ARTWORKS,
both signed, ink and wash on paper, each depicting the race car at speed, 17 x 25cm, mounted, framed and glazed.
(2)
€250 - 350

113AR
ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRANÇAIS, 1909-1992), « CIRCUIT D 'ANGOULEME 1949 », ESQUISSE D'UNE ETUDE D'AFFICHE,
Signée et datée « 49 », crayon sur papier montrant deux voitures de Grand prix au Circuit des Remparts avec annotations de l'artiste, format 53 x 36 cm, montée et encadrée sous verre.

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRENCH, 1909-1992), '1949 CIRCUIT DE ANGOULEME', A PRELIMINARY SKETCH FOR A POSTER DESIGN,
signed and dated '49, pencil on paper, depicting two Grand Prix race cars at the Circuit des Remparts, with annotations by the artist, 53 x 36cm, mounted, framed and glazed.
€300 - 400



114



115

114AR
ROB ROY (1909-1992), « GRAND PRIX DE L'ACF 1951', ŒUVRE ORIGINALE,
signée, auteur non identifié, aquarelle et gouache sur papier à dessin montrant Philippe Etancelin sur Talbot-Lago devant les Alfa Romeo de Fangio et de Nino Farina sur le circuit de Reims, format 22 x 31 cm, montée et encadrée sous verre.

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRENCH, 1909-1992), '1951 FRENCH GRAND PRIX', AN ORIGINAL ARTWORK, signed, artist unidentified, watercolour and gouache on artists' paper, depicting Philippe Etancelin in the Talbot-Lago leading the Alfa Romeos of Fangio and Nino Farina at the Reims circuit, 22 x 31cm, mounted, framed and glazed.
€300 - 400

115AR
ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRANÇAIS, 1909-1992), « J. P. WIMILLE SUR SIMCA »,
Signé et daté « 1949 » avec annotations de l'artiste, technique mixte, montrant Wimille sur Simca-Gordini aux essais du circuit de Palerme avant son accident mortel au GP d'Argentine 1949, format 31 x 48 cm, non encadré, quelques faibles traces d'humidité.

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRENCH, 1909-1992), 'J P WIMILLE SUR SIMCA',
signed and dated 1949, with artist's annotations, mixed media, depicting Wimille in the Simca-Gordini during practice at the Palermo circuit ahead of his fatal accident at the 1949 Argentinian Grand Prix, 31 x 48cm, unframed, some minor damp damage in places.
€350 - 450



116

116AR
ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRANÇAIS, 1909-1992), « GRAND PRIX DE MONACO 1930 »,
signée avec annotations de l'artiste, aquarelle sur papier, scène de course montrant Chiron sur Bugatti Type 35 à la lutte en courbe avec d'autres Bugatti, format 55 x 40 cm, montée et encadrée sous verre, avec d'autres annotations de l'artiste au dos.

ROB ROY (ROBERT DE LA RIVIERE, FRENCH, 1909-1992), 'GRAND PRIX DE MONACO 1930',
signed, with artist's annotations, watercolour on paper, race scene depicting Chiron in the Bugatti Type 35 in a tussle with the other Bugattis at the corner, 55 x 40cm, mounted, framed and glazed, with further annotations by the artist to reverse.
€700 - 900

It is believed that this painting is originally from Rob Roy's personal collection.



117



120



121

117
TONY UPSON, « CASTROL OIL SALES GIRL »,
signé, acrylique sur toile, format 125 x 80 cm, encadré.

TONY UPSON, 'CASTROL OIL SALES GIRL', signed, acrylic on canvas, 125 x 80cm, framed.
€600 - 800

118
TONY UPSON « GULF OIL SALES GIRLS »,
signé, acrylique sur toile, format 95 x 156 cm, encadré.

TONY UPSON, "GULF OIL SALES GIRLS", signed, acrylic on canvas, 95 x 156cm, framed.
€600 - 800

119
TONY UPSON, « MAGNETTI MARELLI SPARK PLUG GIRL »,
signé, acrylique sur toile, format 125 x 80 cm, encadré.

TONY UPSON, "MAGNETTI MARELLI SPARK PLUG GIRL", signed, acrylic on canvas, 125 x 80cm, framed.
€600 - 800



124



126

120
TONY UPSON, « ASTON MARTIN SALES & SERVICE »,

TONY UPSON, "ASTON MARTIN SALES & SERVICE", signed, acrylic on canvas, 104 x 104cm, framed.
€600 - 800

121
TONY UPSON, « BUGATTI AT SPEED »,
signé, acrylique sur toile, format 80 x 125 cm, encadré.

TONY UPSON, 'BUGATTI AT SPEED', signed, acrylic on canvas, 80 x 125cm, framed.
€600 - 800

122
TONY UPSON, « FIAT MEPHISTOPHELES »,
signé, acrylique sur toile, montrant la voiture en vitesse, format 104 x 104 cm, encadré.

TONY UPSON, 'FIAT MEPHISTOPHELES', signed, acrylic on canvas, depicting the car at speed, 104 x 104cm, framed.
€600 - 800

123
TONY UPSON, « FERRARI P3 »,
signé, acrylique sur toile, étude de la voiture, format 95 x 156 cm, encadré.

TONY UPSON, 'FERRARI P3', signed, acrylic on canvas, a study of the car, 95 x 156cm, framed.
€600 - 800

124
TONY UPSON, « FERRARI 250 GTO »,
signé, acrylique sur toile, étude de la voiture, format 80 x 125 cm, encadré.

TONY UPSON, 'FERRARI 250 GTO', signed, acrylic on canvas, a study of the car, 80 x 125cm, framed.
€600 - 800

125
TROIS EMBLEMES DECORATIFS DE GARAGE POUR ASTON MARTIN DB4, DB5 AND DB6,
facture moderne, moulés à froid en composite aluminium et résine, représentant les écussons, chacun haut de 100 cm environ.

THREE ASTON MARTIN GARAGE DISPLAY EMBLEMS FOR DB4, DB5 AND DB6, each modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the badges, each approximately 100cm high.
(3)
€600 - 800

126
PANNEAU ROND « ALFA ROMEO MILANO SERVIZIO » PEINT A LA MAIN,

facture moderne, entouré d'une couronne de lauriers en relief en fibre de verre pour décoration de garage, diamètre 110 cm.

A HAND-PAINTED 'ALFA ROMEO MILANO SERVIZIO' ROUNDEL, modern, with fibreglass raised laurel-leaf surround, suitable for garage display, 110cm diameter.
€500 - 600

127
PANNEAU OVALE DECORATIF DE GARAGE « BROUGH SUPERIOR SS100 » PEINT A LA MAIN,
facture moderne, entouré d'une couronne de lauriers en relief en fibre de verre, largeur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'BORUGH SUPERIOR SS100' GARAGE DISPLAY OVAL, modern, with fibreglass raised laurel-leaf surround, 120cm wide.
€500 - 600

128
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « AMILCAR »,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, en forme du logo, longueur 170 cm.

AN 'AMILCAR' GARAGE DISPLAY EMBLEM,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the script, 170cm long.
€500 - 600

129
DEUX EMBLEMES DECORATIFS DE GARAGE « FERRARI »,
facture moderne, moulés à froid en composite aluminium et résine, comprenant l'emblème du cheval cabré, hauteur 140 cm, et un logo « Ferrari, largeur 140 cm.

TWO 'FERRARI' GARAGE DISPLAY EMBLEMS,
modern, both cold-cast resin and aluminium composite, comprising a Prancing Horse emblem, 140cm high, and a 'Ferrari' script, 140cm wide.
(2)
€800 - 1,200

130
DEUX EMBLEMES DECORATIFS DE GARAGE « TOURING MILANO » ET « SUPERLEGGERA »,
facture moderne, moulés à froid en composite aluminium et résine, comprenant un écusson « Touring Milano » et un logo « Superleggera », chacun large de 150 cm.

TWO GARAGE DISPLAY EMBLEMS FOR 'TOURING MILANO' AND 'SUPERLEGGERA',
modern, both cold-case resin and aluminium composite, comprising a 'Touring Milano' badge, and a 'Superleggera' script, each 150cm wide.
(2)
€700 - 800

131
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « MASERATI »
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, rectangulaire, représentant le logo au « Trident », hauteur 120 cm.

A 'MASERATI' GARAGE DISPLAY EMBLEM,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, rectangular, featuring the Trident logo, 120cm high.
€600 - 700



127

132
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « ASTON MARTIN »,
facture moderne, moulé à froid en composite bronze et résine, en forme d'écusson ailé, largeur 150 cm.

AN 'ASTON MARTIN' GARAGE DISPLAY EMBLEM,
modern, cold-cast resin and bronze composite, in the form of the winged badge, 150cm wide.
€600 - 700

133
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « ALFA ROMEO »,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, en forme du logo, longueur 150 cm.

AN 'ALFA ROMEO' GARAGE DISPLAY EMBLEM,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, in the form of the script, 150cm long.
€500 - 600

134
TREVOR VERNEY, PANNEAU DECORATIF DE GARAGE PEINT A LA MAIN « JAGUAR D-TYPE »,
facture moderne, acrylique sur panneau, montrant diverses élévations de la voiture, format 90x120 cm, encadré

TREVOR VERNEY, A HAND-PAINTED 'JAGUAR D-TYPE' GARAGE DISPLAY BOARD,
modern, acrylic on board, depicting various technical elevations of the car, 90 x 120cm, framed.
€600 - 700

135
BOITIER LUMINEUX DECORATIF « ABARTH »,
facture moderne, un seul côté, façade peinte à la main, pour décoration de garage, câblé pour éclairage, format 65 x 60 x 12cm.

AN 'ABARTH' LIGHT BOX,
modern, single-sided, with hand-painted panel, suitable for garage display, wired for illumination, 65 x 60 x 12cm.
€500 - 600

136
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « MASERATI SPARK PLUG » PEINT A LA MAIN,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, décoré du logo Maserati, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MASERATI SPARK PLUG' FOR GARAGE DISPLAY,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, decorated with the Maserati logo, 120cm high.
€600 - 800

137
EMBLEME DECORATIF DE GARAGE « FERRARI SPARK PLUG »,
facture moderne, moulé à froid en composite aluminium et résine, décoré du logo Ferrari, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'FERRARI SPARK PLUG' FOR GARAGE DISPLAY,
modern, cold-cast resin and aluminium composite, decorated with the Ferrari logo, 120cm high.
€600 - 800



140 138 139

138
PERSONNAGE PUBLICITAIRE EXTERIEUR « MR BIBENDUM » PEINT A LA MAIN,
facture moderne, en fibre de verre, représentant le personnage emblématique de Michelin avec écharpe et levier démonte-pneu, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MR BIBENDUM' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, depicting the Michelin character with sash and tyre lever, 120cm high.
€800 - 1,200

139
PERSONNAGE PUBLICITAIRE EXTERIEUR « MR DRIP » PEINT A LA MAIN,
facture moderne, en fibre de verre, représentant le personnage publicitaire d'Esso, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MR DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, depicting the Esso advertising character, 120cm high.
€800 - 1,200

140
PERSONNAGE PUBLICITAIRE EXTERIEUR « MISS DRIP » PEINT A LA MAIN,
facture moderne, en fibre de verre, représentant le personnage publicitaire d'Esso, hauteur 120 cm.

A HAND-PAINTED 'MISS DRIP' STANDING FORECOURT FIGURE,
modern, fibreglass construction, depicting the Esso advertising character, 120cm high.
€800 - 1,200







141

141
RENAULT DAUPHINE EN MODELE DECOUPE,
Réalisée à partir d'un modèle de série et réputée avoir été produite par Renault à des fins d'exposition à la fin des années 1950. En très bon état général avec diverses parties découpées. Acquise à l'origine par l'actuel vendeur en 1968 auprès du Nationaal Automobielmuseum, Driebergen, aux Pays-Bas.

A RENAULT DAUPHINE SECTIONED CUTAWAY,
adapted from a production car and reputed to have been produced by Renault in the late 1950s for exhibition purposes. In very good overall condition with various cutaway sections. Originally acquired by the present owner in 1968 from the Nationaal Automobielmuseum, Driebergen, The Netherlands.
€5,000 - 15,000

142 - 200
No lots

MOTOS

Jeudi 5 Février 2015
Lot 201 - 247 à 12.30 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

MOTORCYCLES

Thursday 5 February 2015
Lots 201 - 247 at 12.30 pm

Images of each lot are available at
bonhams.com/22528

Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed.




GREAT MOTORCYCLES
ONE HUNDRED TEN YEARS
MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES





201
HARLEY-DAVIDSON SXT-125 1976
Cadre n° 61128

Cette élégante moto légère à moteur deux temps date de la période où Harley-Davidson était sous le contrôle d'AMF, American Machine and Foundry. En réalité, les modèles légers d'Harley n'étaient pas manufacturés aux USA, mais en Italie par Aermacchi qui avait été en partie la propriété de la firme américaine depuis 1960. En contrôlant Aermacchi à 50 pour cent, Harley se procurait une gamme existante de types légers en complément de ses grosses V-twins. Cette SXT-125 n'a eu que deux propriétaires au cours de ces dix dernières années. Bénéficiant d'une restauration en cours,cette moto décrite comme étant en très bon état général est offerte avec le catalogue du constructeur, un dossier de factures et sa carte grise française.
€2,000 - 3,000
Sans Réserve

This stylish two-stroke lightweight dates from the period when Harley-Davidson was owned by AMF: American Machine and Foundry. In actual fact, Harley's lightweight models were manufactured not in the USA but in Italy by Aermacchi, which had been part owned by the American company since 1960. By purchasing a 50% stake in Aermacchi, Harley-Davidson obtained a ready-made range of smaller models to complement its large v-twins. This particular SXT-125 has had only two owners in the last 10 years. Benefiting from ongoing restoration, the machine is described as in generally very good condition and offered with manufacturer's brochure, sundry invoices and French Carte Grise.





202
MV AGUSTA 125 CM3 SUPER PULLMAN PROJECT C.1957
Cadre n° 901394
Moteur n° 901394

Bien mieux conçue que beaucoup de ses concurrentes, la 125 deux temps de MV était propulsée par un bloc moteur monocylindre nettement dessiné doté d'un système de transfert détachable. Un développement de ce moteur donna l'inhabituel modèle Pullman de 1953 qui associait des éléments empruntés au scooter et à la moto. En 1955, il fut épaulé par la Super Pullman, une vraie moto d'une toute nouvelle conception, mais toujours munie d'un deux-temps de 125 cm3. Un cadre poutre en tôle emboutie, un sélecteur au pied, une fourche avant à roue poussée et des roues de 18 pouces constituaient les différences les plus visibles. La Super Pullman fut produite de 1955 à 1958. Cet exemplaire d'une légère MV plutôt rare est à restaurer et vendu dans l'état. La documentation qui l'accompagne est réduite à deux anciens titres d'immatriculation au Royaume-Uni V5.
€1,200 - 1,600
Sans Réserve

Much better engineered than many contemporaries, MV's 125cc two-stroke was powered by a neat, unitary construction, single-cylinder engine featuring detachable transfer ports. A development of this engine went into the unusual Pullman model of 1953, which combined elements of both the scooter and motorcycle. In 1955 it was joined by the Super Pullman, a proper motorcycle of entirely new design, albeit still a 125cc two-stroke. A pressed-steel spine frame, foot-operated gearchange, leading-link front forks and 18" diameter wheels were some of the most obvious differences. The Super Pullman was produced from 1955 to 1958. This example of a rarely seen MV lightweight is offered for restoration and sold strictly as viewed. Accompanying documentation consists of two old-style UK V5 registration documents.

203
DUCATI 250 CM3 MARK III 'MINERVA' CAFÉ RACER 1971
Cadre n° 102353





Le milieu européen de la moto customisée n'a jamais été plus enthousiaste devant des réinterprétations modernes du « café racer » traditionnel comme la moto proposée ici, plus que jamais en vogue. Cette Ducati Mark III a appartenu à son deuxième propriétaire de 1974 à 2013, date à laquelle elle a été cédée au vendeur actuel. Modifiée et reconstruite par ses soins pendant douze mois, elle a été distinguée au Championnat italien du Salon du Custom en mai 2014 (certificat dans le dossier). Orné d'incrustations de padouk, d'érable, d'ébène et de nacre réalisées dans les règles de l'art de l'ébénisterie et de la marqueterie traditionnelles, son carénage fabriquée manuellement est un chef-d'œuvre. Cette moto unique et titrée est accompagnée d'un copieux dossier de factures et de ses papiers d'immatriculation italiens dont son libretto original.
€8,000 - 14,000

The European custom motorcycle scene has never been more vibrant, with modern reinterpretations of the traditional 'café racer', such as that offered here, very much in vogue. This Ducati Mark III was in its second owner's hands from 1974 to 2013 when it was sold to the current vendor. Modified and rebuilt by him over the succeeding 12 months, it was a concours winner at the Italian Motorcycle Championship Official Custom Show in May 2014 (certificate on file). Featuring padauk, maple, ebony and mother-of-pearl inlays, applied using traditional marquetry and cabinet making techniques, the hand-made fairing is a masterpiece. This unique, award-winning motorcycle comes with sundry invoices and Italian registration papers, including its original libretto.

204
HONDA CB350 F 1973
Cadre n° 1065009





Honda enchaîna sur sa sensationnelle CB750 ar une série de quatre-cylindes plus petites dont la première – la CB500 – apparut en 1971. La petite nouvelle ne le décait en rien sur le plan des spécifications à sa grande sœur avec son moteur à i ACT, sa boîte à cinq rapports, son démarreur électrique et son frein avant à disque. Une version 347 cm3 apparut l'année suivante à l'intention des motards amateurs des performances d'une « quatre pattes » tout en appréciant les coûts d'utilisation et d'assurance d'une 350. À l'exception d'une réduction de l'alésage et de quelques changement de détail à la dimension des pneus, aux rapports de transmission, aux silencieux et au frein arrière, la CB350 F était presque identique à la 500. Affichant actuellement 34 955 km au compteur, cet exemplaire qui a bénéficié d'un récent entretien moteur, est décrit comme étant en très bon état général. La moto est accompagnée de sa carte grise française.
€3,500 - 3,800

Honda followed its sensational CB750 with a range of smaller fours, the first of which - the CB500 - appeared in 1971. The half-litre newcomer was just as well specified as its larger brother, boasting an overhead-cam engine, five-speed gearbox, electric starter and disc front brake. A 347cc version appeared the following year catering for riders who valued the refinement of a four, yet wanted the lower running and insurance costs of a 350. Apart from a reduced cylinder bore and detail changes to tyre sizes, gearing, silencers and rear brake, the CB350F was almost identical to the 500. Currently displaying a total of 34,955 kilometres on the odometer, this example benefits from a recent engine service and is descried as in generally very good condition. The machine is offered with French Carte Grise.





205
GRIFFON 2 HP C.1907
Cadre n° 43420
Moteur n° 656

Rare survivante du temps des pionniers, cette légère Griffon à moteur Zedel 250 cm3 présente la caractéristique inhabituelle d'être équipée d'un « démultiplicateur », un système réduisant le régime moteur au quart au niveau de la poulie motrice. L'un des avantages indiqués de ce système était une réduction de la vitesse de la courroie de transmission et, de ce fait, moins de patinage et davantage de motricité. Une vitesse de 35 km/h était revendiquée avec un régime moteur de 2 000 tr/min seulement. Objet d'une restauration ancienne, la machine, qui a été modernisée avec un allumage à magnéto (à la place du trembleur à piles d'origine), est présentée comme étant en bon état général malgré l'absence de la courroie de transmission. Aucun document n'accompagne ce lot.
€9,000 - 12,000

A rare survivor from the early Pioneer period, this 250cc Zédel-powered Griffon lightweight is unusual in being equipped with a so-called 'démultiplicateur', a reduction gear that reduces engine revs to one quarter at the final drive pulley. One advantage claimed for the device was lower drive belt speed and consequently less slip, making for a more effective drive. A top speed of 35km/h (22mph) was claimed, at which speed the engine would be turning over at only 2,000rpm. An older restoration, the machine has been updated with magneto ignition (replacing the original coil) and is described as in generally good condition, albeit missing its drive belt. There are no documents with this Lot.





206
DOUGLAS 2 ¾ HP C.1924
Cadre n° 28511
Moteur n° 68105

La firme Douglas Foundry située à Bristol qui aborda la production des motos en 1907 avec une machine propulsée par un bicylindre opposé resta fidèle à cette formule jusqu'à la cessation d'activité en 1957. La disposition des cylindres en long donnait une moto très étroite dotée d'un centre de gravité très bas et les qualités de cette architecture furent vite révélées en compétition avec des victoires au TT de l'île de Man et aux Six Days Trial avant la Première Guerre mondiale. Découverte en France, cette Douglas « sortie de grange » 2 ¾ HP (350 cm3) possède le moteur à soupapes latérales à culasses fixes avec volant extérieur et allumage par magnéto EIC. La transmission comprend une chaîne primaire jusqu'à la boîte à deux rapports à commande manuelle avec transmission finale par courroie. La fourche avant est du type à ressort latéraux avec frein avant à étrier, tandis que le freinage sur la roue arrière est confié à un bloc trapézoïdal agissant sur la poulie réceptrice. Aucun document n'accompagne ce lot qui sera vendu « à restaurer » et dans l'état où il se trouve.
€7,500 - 11,500

The Bristol-based Douglas Foundry commenced motorcycle production in 1907 with a machine powered by a horizontally-opposed twin, and would keep faith with this engine layout until it ceased making motorcycles in 1957. Fore-and-aft installation made for a slim machine with a low centre of gravity, and the design's virtues were soon demonstrated in competition, including wins at the Isle of Man TT and Six Days Trial prior to WWI. Discovered in France, this 'barn find' 2¾hp (350cc) Douglas has the sidevalve engine of fixed-head type with outside flywheel and EIC magneto ignition. The transmission comprises chain primary drive to a two-speed hand-change gearbox, with belt final drive. The front fork is of the side-spring type with stirrup front brake, while rear wheel retardation is achieved by a v-block belt-rim brake. There are no documents with this Lot, which is offered for restoration and sold strictly as viewed.

207
JAMES MODEL 8 240 CM3 1923
Cadre n° 2746
Moteur n° T444





Comme nombre de firmes de motos plus ou moins célèbres, celle que fonda Harry James en 1880 commença par les bicycles. Installée au début à Sparkbrook puis à Grett (Birmingham), la James Cycle Company produisit sa première moto, une machine à moteur MInerva, en 1902. Le premier type équipé d'un moteur maison apparut en 1908 sous la forme de la « safety » James, un concept radical caractérisé par des roues portées par des fusées, comme les scooters. Des formules plus orthodoxes suivirent avec des monocylindres et des bicylindres deux temps, à soupapes latérales ou en tête dans les gammes proposées jusqu'à la fin des années 1920. Venant d'Autriche, cette James monocylindre deux temps, totalement restaurée en 2013, est présentée comme étant en excellent état général. Cette moto est offerte avec son contrôle technique.
€6,800 - 7,200

Like so many famous and not so famous motorcycle firms, that founded by Harry James in 1880 started out as a bicycle manufacturer. Based initially at Sparkbrook and then Greet in Birmingham, the James Cycle Company built its first motorcycle, a Minerva-powered machine, in 1902. The first model to be powered by James's own engine followed in 1908; this was the 'safety' James, a radical design featuring wheels carried on stub axles, scooter-fashion. More orthodox designs followed, with two-stroke, sidevalve, overhead-valve, single-cylinder and twin-cylinder models featuring in the range before the end of the 1920s. Previously resident in Austria, this single-cylinder James two-stroke was completely restored in 2013 and is described as in generally excellent condition. The machine is offered with technical inspection.

208
MAGNAT-DEBON AM 250 CM3 1928
Cadre n° 29166
Moteur n° 101969





Les fondateurs, Joseph Magnat et Louis Debon s'associèrent dans les années 1890 en vue de créer une fabrique de cycles dans leur ville natale, Grenoble. Adoptant un moteur De Dion, la firme produisit sa première moto en 1902. En 1905, lorsque les premiers types produits en quantité furent commercialisés, Magnat-Debon fabriquait ses propres moteurs. Ses motos affichaient de nombreuses innovations comme une suspension avant télescopique et des soupapes en tête. Magnat-Debon se développa au cours des années qui précédèrent la Grande Guerre. Mais les fondateurs moururent tous deux en 1918 et, au début des années 1920, Magnat-Debon fut cédée à l'industriel Alfred Turpillot qui fusionna la marque avec Terrot qu'il venait aussi d'acquérir. Cette 250 cm3 Magnat-Debon est décrite comme étant bien conservée dans son état d'origine, et fonctionnant bien. la machine est offerte avec ses anciens papiers d'immatriculation français.
€3,800 - 4,200

Business partners Joseph Magnat and Louis Debon first came together in the 1890s, setting up a bicycle factory in their hometown of Grenoble. Using a De Dion Bouton engine, the firm built its first motorcycle in 1902. By 1905, when the first volume-produced models were offered for sale, Magnat-Debon was building its own power units. Its motorcycles incorporated many innovative features, such a telescopic front suspension and overhead valves, and Magnat-Debon prospered in the years leading up to WWI. However, both founders died in 1918 and in the early 1920s Magnat-Debon was sold to entrepreneur Alfred Turpillot, who merged the company with Terrot, another of his recent acquisitions. This 250cc Magnat-Debon is described as in generally well preserved and original condition, and is said to run well. The machine is offered with old French registration papers.

209

MV AGUSTA 123.5 CM3 MONOALBERO TYPE COURSE 1953

Cadre n° 150031
Moteur n° 150034



Bonhams a été contacté par un des précédents propriétaires de cette moto, Peter Bowdler de Widnes, Lancashire, qui nous a précisé l'avoir acquise en 1967 de Laurie Evans de chez Battercrough à Manchester. Evans l'avait achetée au pilote/motociste Bill Webster de Crewe connu pour avoir acquis une « 125 » double arbre chez MV ainsi que plusieurs machines à moteur simple arbre à cames en tête toutes prêtes dont il prêta un exemplaire à un « petit jeune » nommé Mike Hailwood pour ses débuts en compétition en avril 1957. Peter a reconnu cette moto grâce à une soudure sur l'échappement exécutée après une « gamelle ». En 1966, Peter Bowdler vendit la MV à un certain Jonathan Flighty. Le dernier souvenir de Peter à propos de cette MV est relatif à sa mise en vente par un nommé Greenwood à Burton-upon-Trent, Staffordshire, il y a 20 ou 30 ans.

Son dernier propriétaire acheta cette MV dans une vente aux enchères à Londres en mars 2000. À cette date, il était dit que la machine avait appartenu autrefois à un ancien pilote devenu collectionneur, Bruno Taglioretti, et qu'elle provenait d'une collection privée où elle était conservée depuis 1995. Cette moto a été quelquefois exposée, mais on ignore quand elle a roulé pour la dernière fois et qu'elle est son état mécanique.

€20,000 - 25,000

Bonhams has been contacted by one of this motorcycle's previous owners, Peter Bowdler of Widnes, Lancashire who advises us that he bought it in 1964 from Laurie Evans of Battercrough Motorcycles in Manchester. Evans had bought it from rider/dealer Bill Webster of Crewe, who famously had acquired a works twin-cam '125' from MV as well as several over-the-counter single-cam racers, one of which he loaned to a novice rider named Mike Hailwood for his racing debut in April 1957. Peter recognised the bike from a welded repair to the exhaust pipe, made after an 'off'. In 1966 Peter Bowdler sold the MV to one Jonathan Flighty. Peter's last recollection of the MV is it being offered for sale by someone called Greenwood in Burton-upon-Trent, Staffordshire around 20-30 years ago.

Its late owner purchased this MV at a London auction in March 2000. At that time it was stated that the machine had formerly belonged to ex-racer turned collector, Bruno Taglioretti, and that it was offered from a private collection, its home since 1995. The machine has been exhibited occasionally but it is not known when it was last ridden or what condition it is in mechanically.



210

MV AGUSTA 123.5C CM3 MONOALBERO TYPE COURSE 1953

Cadre n° 150179
Moteur n° 150167



Bonhams a été contacté par un des précédents propriétaires de cette moto, Peter Bowdler de Widnes, Lancashire, qui nous a précisé l'avoir acquise en 1967 de Laurie Evans de chez Battercrough à Manchester. Evans l'avait achetée au pilote/motociste Bill Webster de Crewe connu pour avoir acquis une « 125 » double arbre chez MV ainsi que plusieurs machines à moteur simple arbre à cames en tête toutes prêtes dont il prêta un exemplaire à un « petit jeune » nommé Mike Hailwood pour ses débuts en compétition en avril 1957. Peter a reconnu cette moto grâce à une soudure sur l'échappement exécutée après une « gamelle ». En 1966, Peter Bowdler vendit la MV à un certain Jonathan Flighty. Le dernier souvenir de Peter à propos de cette MV est relatif à sa mise en vente par un nommé Greenwood à Burton-upon-Trent, Staffordshire, il y a 20 ou 30 ans.

Son dernier propriétaire acheta cette MV dans une vente aux enchères à Londres en mars 2000. À cette date, il était dit que la machine avait appartenu autrefois à un ancien pilote devenu collectionneur, Bruno Taglioretti, et qu'elle provenait d'une collection privée où elle était conservée depuis 1995. Cette moto a été quelquefois exposée, mais on ignore quand elle a roulé pour la dernière fois et qu'elle est son état mécanique.
€20,000 - 25,000

For 1953 MV offered a 125cc over-the-counter racer for privateers, developed directly from Cecil Sandford's World Championship-winning works bike. Italian regulations for the domestic 'Formula Sport' stipulated that machines should have only a single camshaft and four gears, and so the monoalbero (single-camshaft) 125 racer was born. Bore and stroke were 53x56mm and the motor breathed via a 27mm Dell'Orto racing carburettor, eventually producing a maximum of 16bhp at 10,300rpm. The cycle parts were virtually an exact copy of the 1952 works bikes', featuring a tubular duplex loop frame, telescopic front fork with central hydraulic damper, and swinging-arm rear suspension. Brakes were full-width aluminium-alloy: 7" diameter at the front, 6" at the rear. Dry weight was 75kg and the top speed over 145km/h. Because Italy's long-distance road races, such as the Moto Giro d'Italia and Milan-Taranto required that machines be street legal and possess lights, a flywheel generator was fitted. The MV Agusta Monoalbero 125 racer proved an enormous success, remaining in production until 1956 and continuing to offer privateers a competitive ride in the 125cc class for many years thereafter.

Nothing is known of the history of this example. Its late owner exhibited the machine occasionally but it is not known when it was last ridden or what its mechanical condition is.



211

MV AGUSTA « SQUALO » 1954 203 CM3

Cadre n° 405133
Moteur n° 450039 SS



Modèle 175 CSS à l'origine, cette MV achetée par le vendeur actuel en 1968 avait été exposée dans un musée à Sommières (en France). Le cadre semblait être une réplique, mais il porte une plaque d'identification française mentionnant les numéros de cadre et de moteur, tandis que la cylindrée indiquée est de 203 cm3 et non de 175 cm3 comme habituellement. Les carters moteur étaient vides. En 1992, la machine fut restaurée et modifiée selon les spécifications « Squalo ». Lors de cette restauration, le moteur fut confié à un spécialiste MV en Italie pour reconstruction et modification. Le vilebrequin fut fabriqué à partir d'un type 175 CS standard ainsi qu'un piston spécial allégé de 65 mm (au lieu de 59,5 mm) pour porter la cylindrée aux 203 cm3 indiqués sur la plaque. Une chemise de cylindre revêtue de Nikasil remplaça la pièce en fonte standard et la chaîne de distribution reliée à l'ACT fit place à un train de pignons réglables en haut et en bas. L'arbre à cames donne une levée de 8, 8 mm et les soupapes en titane sont plus larges que les soupapes standard : 34,5 mm à l'admission et 31, 5 mm à l'échappement. Comme sur toutes les Squalo, l'allumage est confiée à une magnéto indépendante. Le volant magnétique est conservé, mais sans éclairages connectés, tandis que la boîte est standard avec quatre rapports. La machine est offerte avec sa carte grise belge et son contrôle technique.

€14,000 - 18,500

Originally a 175 CSS, this MV was acquired by the current vendor in 1968 having been on display at a museum in Sommières, France. The frame appeared to be a replica; however, there is a French identification plate on it, indicating the frame and engine numbers, while the engine capacity is indicated as 203cc, not the usual 175cc. The engine cases were empty. In 1992 the machine was restored and modified to competition 'Squalo' specification. As part of the restoration process, the engine was sent to an MV specialist engineer in Italy for rebuilding and modification. The crankshaft was built from a standard 175 CS unit, and a special lightweight 65mm piston used (instead of 59.5mm) to bring the capacity to the 203cc indicated on the identification plate. A Nikasil-coated alloy cylinder liner was fitted in place of the stock cast-iron component, and the camshaft drive chain replaced with a specially produced train of gears, adjustable at top and bottom. The camshaft provides 8.8mm of lift and the titanium valves are larger than standard: 34.5mm inlet, 31.5mm exhaust. Like all Squalos, a separate ignition magneto is used. The flywheel generator is retained, but no lights are connected, while the gearbox is a standard four-speed unit. The machine is offered with Belgian Carte Grise and technical inspection.



212

MV AGUSTA 175 CS SPORT CORSA « DISCO VOLANTE » 1954

Cadre n° 410135
Moteur n° 471922 S



Abordant la production motocycliste fin 1945 avec une machine deux temps de 98 cm3, Meccanica Verghera (MV) introduisit au salon de Milan 1952 ses premières motos quatre temps de production, les routières monocylindres 175 CST et CSTL dont les moteurs modernes montés en bloc et à arbre à cames en tête les distinguaient de la majorité de leurs rivales. Leur partie cycle était aussi à la pointe du progrès avec un cadre double berceau utilisant le moteur comme élément travaillant, une fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques, une suspension arrière à bras oscillant et des moyeux larges en alliage léger. Un an après arriva la 175 CS Sport caractérisée par un moteur poussé à 15 ch à 8 800 tr/min et une vitesse maximale portée à 135 km/h. Des versions alternatives équipées d'une fourche Earles (devloppée en course) ou d'une télescopique conventionnelle furent offertes. Ce ne sont pas seulement les caractéristiques techniques de pointe de la Sport qui séduisirent les amateurs de compétition, mais aussi son style car le modèle se distinguait par son réservoir de forme originale, presque circulaire vu de dessus d'où le surnom de « Disco Volante » (soucoupe volante) donné à la machine. Bien entendu, la 175 CS Sport « Disco Volante » se classa en tête des ventes de MV et sa production se poursuivit jusqu'en 1958. La 175 CSS proposée, acquise par le vendeur actuel au milieu des années 1990, était réputée n'avoir jamais été restaurée. Depuis, le vendeur a entrepris une réfection partielle de la mécanique dont un réglage correct de la distribution. La moto est offerte avec sa carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register.

€10,500 - 12,500

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, the single-cylinder 175CST and CSTL, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unitary construction engine setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. A year later the 175 CS Sport arrived featuring an engine in a higher state of tune that increased maximum power to 15bhp at 8,800rpm and pushed top speed to 135km/h (84mph). Alternative versions with either a race-developed Earles-type leading-link fork or conventional telescopics were offered. It was not just the Sport's cutting-edge technical specification that set the public's pulse racing but also its styling, for the model featured a sculpted fuel tank, almost circular when viewed from above, that soon gained it the popular sobriquet 'Disco Volante' (Flying Saucer). Not surprisingly, the 175 CS Sport 'Disco Volante' was soon MV's best seller. Production of this highly successful model continued until 1958. This particular 175 CSS was acquired by the current vendor mid-1990 and was said to have never been restored. Since then its owner has undertaken a partial mechanical overhaul, including correct setting of the valve timing. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.



213

MV AGUSTA 175 CS « DISCO VOLANTE » 1955

Cadre n° 413508.



Après s'être lancée dans la production motocycliste à la fin de 1945 avec une deux-temps de 98 cm3 , Meccanica Verghera (MV) introduisit ses premières quatre-temps, au salon de Milan 1952, les modernes monos 175 cm3 monobloc à 1 ACT les plaçant bien au-dessus de la majorité des concurrentes. Leur partie cycle était aussi à la pointe du progrès avec leur cadre duplex en double berceau intégrant le moteur comme élément travaillant, leur fourche avant télescopique hydraulique, leur suspension arrière à bras oscillant et leurs moyeux larges en alliage léger. La production de la 175 CST (Turismo) et de la 175 CS (Sport) démarra en 1954, les modèles CSTL, CSS, CSGT et Squalo venant s'ajouter à la gamme au cours des années suivantes. Des machines préparées furent bientôt engagées dans des épreuves d'endurance pour motos de série comme le Giro d'Italia et Milano-Taranto et leurs succès servirent la réputation de MV en tant que marque de machines très performantes. Une des 4 500 (estimation) machines produites, cette 175 CS restaurée en 2011 est présentée par le vendeur comme étant en bon état général. Elle est offerte avec son contrôle technique et sa carte grise belge.

€9,000 - 10,500

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced 175cc overhead-cam, unitary construction motor setting them apart from most of the opposition. Their cycle parts too were state-of-the-art, consisting of a duplex loop frame incorporating the engine as a stressed member, oil-damped telescopic front fork, swinging-arm rear suspension and full-width alloy hubs. Production of the 175 CST (Turismo) and 175 CS (Sport) got underway in 1954, with CSTL, CSS, CSGT and Squalo models being added to the range over the next few years. Tuned examples were soon competing in the popular long-distance races for production machines, such as the Giro d'Italia and Milan-Taranto, their successes helping to forge MV's reputation as a marque dedicated to delivering high performance. One of an estimated 4,500 built, this early 175 CS was restored in 2011 and is described by the vendor as in generally good condition. The machine is offered with technical inspection and Belgian Carte Grise.



214

MV AGUSTA 125 SPORT C.1975

Cadre n° 21801017
Moteur n° 2180869



Après s'être lancée dans la production motocycliste à la fin de 1945 avec une deux-temps de 98 cm3 , Meccanica Verghera (MV) introduisit ses premières quatre-temps, une paire de monos 175 cm3 , au salon de Milan 1952. Leur moderne moteur monobloc à 1 ACT les plaça bien au-dessus de la majorité des concurrentes. La première routière de série en 125 cm3 – la Gran Turismo - apparut en 1954 avec un moteur monocylindre à soupapes en tête, formule que les 125 de MV allaient conserver jusqu'à la fin de la production en 1977/78. La routière « quart de litre » de MV fut totalement redessinée pour 1975 pour devenir la belle 125 Sport, sans doute une des plus séduisantes monocylindres à quatre temps jamais produites. Un cylindre en alliage léger et un allumage électronique caractérisaient ce moteur de style moderne qui donnait 14 ch à 8 500 tr/min, puissance suffisante pour emmener cette machine à près de 120 km/h. Ce groupe était installé dans un très net cadre en double berceau de couleur argent équipé d'une fourche Ceirani et d'un frein avant à disque Scarab. Un carénage intégral était proposé avec supplément. Cet exemplaire de l'un des chants du cygne de la société MV originale, présenté comme étant en bon état d'origine, et ayant bénéficié d'une restauration judicieusementpensée de la partie cycle, offre un comportement jugé parfait. La machine est offerte avec son contrôle technique et sa carte grise belge. On notera que sur cette dernière, la date de première mise en circulation, 1971, est erronée.

€4,750 - 5,500

Having commenced motorcycle production late in 1945 with a 98cc two-stroke, Meccanica Verghera (MV) introduced its first production four-strokes, a brace of 175cc singles, at the Milan Show in 1952, the newcomers' advanced overhead-cam, unit-construction engine setting them apart from most of the opposition. The first 125cc production roadster - the Gran Turismo - appeared in 1954 with single-cylinder overhead-valve engine, a format MV's 125 would retain until the end of production in 1977/78. MV's quarter-litre roadster was completely redesigned for 1975, emerging as the beautiful 125 Sport, surely one of the most attractive four-stroke singles ever made. An alloy cylinder barrel and electronic ignition were features of the fashionably styled engine, which produced 14bhp at 8,500rpm, good enough for a top speed of around 75mph. The unit was housed in a very neat, silver finished, duplex cradle frame equipped with Ceriani forks and Scarab front disc brake. A full fairing was an optional extra. This example of one of the original MV company's swan-song models is described as in good original condition, benefiting from selective restoration of the cycle parts, and is said to ride perfectly. The machine is offered with technical inspection and Belgian Carte Grise. It should be noted that the latter incorrectly records the year of first use as 1971.



215

MV AGUSTA 150 RSS 1971

Cadre n° MVRS856779
Moteur n° RS856895



MV Agusta modernisa sa gamme de monocylindres 125 et 150 cm3 en 1968. La nouvelle gamme comprenait la 125 GT, la 125 GTL, la 125 Scrambler et les types 150 GT, chacune de ces catégories étant couronnée par la 125 GTL-S et la 150 RSS, ces deux dernières machines étant très semblables en apparence. Dessinée comme une petite machine de course, la 150 RSS (Rapido Super Sport) bénéficiait d'un beau réservoir profilé, d'une fourche avant à fourche inversée et fourreaux polis, de poignées bracelets Tommaselli, d'une petite bulle, de repose-pieds reculés, d'une selle racing, de compteur et compte-tours CEV assortis, de petits garde-boue en inox et de jantes en alliage léger. Le prix de ce petit bijou – neuf – atteignait presque celui d'une 250 deux cylindres. Sans surprise, MV en vendit très peu. Les rares et heureux acheteurs apprécièrent ses performances de machine de course sur la route : 128 km/h et ligne rouge à 9 000 tr/min. Cet exemplaire de rare 150 RSS est décrit comme d'origine, non restauré, complet et en très bon état de fonctionnement. La moto est offerte avec sa carte grise belge et le Certificato di Iscrizione du MV Agusta Historic Register.

€7,800 - 8,500

MV Agusta updated its range of 125cc and 150cc singles in 1968. The new line-up consisted of 125 GT, 125 GTL, 125 Scrambler and 150 GT models, while at the pinnacle of each capacity class were the 125 GTL-S and 150 RSS, these last two being almost identical in appearance. Styled like a tiny racing bike, the 150 RSS (Rapido Super Sport) boasted a beautiful a streamlined fuel tank; front forks with exposed stanchions and polished sliders; Tommaselli clip-on handlebars; a small fly-screen; rear-set footrests; racing-style seat; matching CEV speedometer and rev counter; short stainless steel mudguards; and alloy wheel rims. The price of this little jewel, when new, was almost as high as the 250 bicilindrica. Not surprisingly, relatively few were sold. Those individuals fortunate enough to ride one delighted in its racer-on-the-road performance, 128km/h (80mph) top speed and giddy 9,000rpm rev limit. This example of the rarely seen 150 RSS is described as original, un-restored, complete and in very good running order. The machine is offered with Belgian Carte Grise and MV Agusta Historic Register Certificato di Iscrizione.



216

KAWASAKI MACH III 498 CM3 1968

Cadre n° KAF 10505
Moteur n° KAE 08751



De la Z1 à la ZX10R, Kawasaki a longtemps entretenu une réputation de constructeur de motos à hautes performances sans compromis sinon très provocantes. Pourtant la machine qui a tout déclenché ne fut pas une quatre-cylindres quatre temps comme la pionnière de la formule, mais une trois-cylindres deux temps : la terrible et légendaire Mach III. Un poids réduit combiné à un vigoureux bloc de 60 ch et à un comportement neutre fit de la trois-cylindres deux-temps une moto passionnante à piloter, mais une machine qui n'avait néanmoins que l'allonge de tout ce qui existait au-dessous de 750 cm3 en 1968 . La « trois-pattes » Mach III (H1) fut régulièrement révisée et modernisée : un frein avant à disque, une nouvelle géométrie de direction et des supports moteur sur caoutchouc, entre autres modifications, avant l'arrêt de la production en 1976, époque où elle était devenue la KH500. Cet exemplaire du début de production est présenté sortant de restauration après avoir parcouru seulement 15 kilomètres de « décrassage » à l'issue des travaux de restauration en mars 2014. (Le compteur a été remis à zéro lors de cette restauration.) Elle est accompagnée d'un certificat de la Federazione Motociclistica Italiana.

€8,800 - 12,500

From the Z1 to the ZX10R, Kawasaki has long enjoyed a reputation for building uncompromising - often outrageous - high performance motorcycles. However, the machine that started it all was not a four-cylinder four-stroke like the forgoing, but a two-stroke triple: the awesome, legendary Mach III. Light weight combined with a peaky 60bhp and indifferent handling made the two-stroke triple an exciting machine to ride, but one which nevertheless had the legs of just about everything under 750cc when launched in 1968. The Mach III (H1) triple was regularly revised and updated, gaining a front disc brake, revised steering geometry and rubber engine mounts among other changes before production ceased in 1976, by which time the model had become the KH500. This early example is offered fresh from restoration having covered only some 15 'shakedown' kilometres since the work's completion in March 2014 (the odometer was zeroed during the rebuild). The machine is offered with Federazione Motociclistica Italiano certificate.



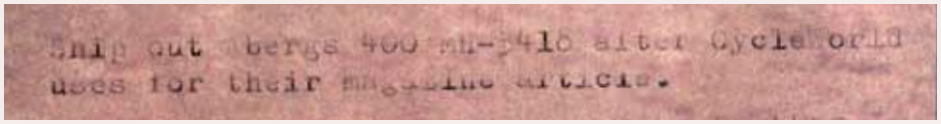
217

Ex Bengt Aberg, USA InterAm Series

HUSQVARNA 405 CM3 MOTO-CROSS 1970

Cadre n° MH 3418

Moteur n° M402250





La machine offerte dans cette vente a fait partie de ce lot assez important expédié par l'usine en 1970 à l'importateur américain d'Husqvarna, Med International, à San Diego (Los Angeles). La documentation d'origine figurant au dossier liste « MH 3418 » parmi ces machines et l'identifie comme la moto confiée au pilote d'usine Bengt Aberg qui avait remporté son deuxième titre de Champion du Monde de Moto-Cross en catégorie 500 cm3 cette année-là et fait partie de l'équipe suédoise victorieuse dans le Moto-Cross des Nations. La compétition en moto tout-terrain connaissait le succès depuis longtemps en Amérique du Nord, mais à cette époque-là, le moto-cross à l'européenne en était encore à ses débuts outre Atlantique. En vue de promouvoir ce sport et les motos Husqvarna qu'il vendait, le patron de Med International, Edison Dye, avait lancé l'InterAm Series en 1968 en invitant la crème des pilotes européens à venir montrer aux Américains comment il fallait s'y prendre. Disputée d'octobre à décembre, l'InterAm 1970 qui comprenait dix manches se termina par la victoire d'Ake Jonsson sur Maïco devant Aberg deuxième.

The machine offered here was one of a sizeable batch despatched from the factory in 1970 for delivery to Husqvarna's United States importer, Med International of San Diego, Los Angeles. Original documentation on file lists 'MH 3418' as one of these machines and identifies it as that assigned to factory rider Bengt Aberg, who had clinched his second Moto-Cross World Championship in the 500cc class that year as well as forming part of the victorious Swedish team in the Moto-Cross des Nations. Off-road motorcycle racing had long been popular in North America, but at this time European-type moto-cross was in its infancy there. To promote the sport, and the Husqvarna motorcycles he was selling, Med International's boss Edison Dye had instigated the InterAm Series in 1968, inviting the best of European riders to show the Americans how it should be done. Run from October through to December, the 1970 InterAm consisted of ten rounds, final victory going to Maico's Ake Jonsson with Aberg in 2nd place.









Lors de la dernière manche de la série à Saddleback Park, en Californie, Aberg avait fini par rejoindre Jonsson alors en tête avant de rétrograder à cause d'une fêlure dans son bras oscillant qui ne fut découverte que lorsque la moto fut confiée au magazine Cycle World pour un essai sur piste ! Le document original émis par Med International demandant une réparation de la Husky « MH 3418 » d'Aberg figure dans le dossier. « MH 3418 » fut ensuite vendue à un négociant californien chez qui elle fut redécouverte de nombreuses années plus tard par Rob Phillips, propriétaire de la firme spécialiste de la marque, Husky Restoration. Restaurée par Rob Phillips, la Husqvarna ex Aberg fut cédée au vendeur actuel en janvier 2011 et immatriculée au Royaume-Uni en janvier 2012. Le contrat de vente et le document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C figurent dans le dossier historique qui contient aussi une copieuse collection de documents originaux, d'articles et de comptes rendus de magazines d'époque (dont l'examen est vivement recommandé).
€15,000 - 18,000

At the final race of the series at Saddleback Park, California, Aberg had been closing on leader Jonsson only to drop back, his progress hampered by a crack in the swinging arm that was only discovered later when the bike was loaned to Cycle World magazine for a track test! Med International's original document requesting repair of Aberg's Husky 'MH 3418' is on file. 'MH 3418' was then sold to a dealer in California where it was rediscovered many years later by Rob Phillips, proprietor of marque specialists Husky Restorations. Restored by Rob Phillips, the ex-Aberg Husqvarna was sold to the current vendor in January 2011 and road-registered in the UK in January 2012. The sales agreement and UK V5C registration document are in the history file together with a substantial quantity of original paperwork, contemporary magazine articles and reports (close inspection recommended).



218

BIMOTA 750 CM3 HB1 TYPE 1974 « COURSE »

Cadre n° 003



Dans les années 1970 et 1980, le fait qu'au Japon la conception des parties cycle des motos ait été retard par rapport aux moteurs signifia que si l'on voulait exploiter le plein potentiel d'un moteur, l'option la plus intéressante consistait à choisir une partie cycle fabriquée sur mesures. Plusieurs entreprises spécialisées se créèrent afin de répondre à cette demande et la plus productive fut – et reste – le firme italienne Bimota.

La première moto achevée de Bimota fut une machine de course construite sur la base du moteur Honda 750 cm3 à quatre cylindres testée pour la première fois à l'été 1972. La publicité qui s'ensuivit l'encouragea à se lancer dans une production en vue de répondre à une demande jusque-là inespérée en faveur des répliques. À cette époque, Bimota n'était pas intéressée par la fabrication de motos complètes et, à l'exception du racer prototype, toutes les HB1 (Honda Bimota 1) étaient fournies sous forme de parties cycle en kit à compléter par le client. Le kit HB1 comprenait un cadre en tubes d'acier, un bras oscillant tubulaire caissonné, une fourche avant Ceirani, des combinés de suspension arrière Marzocchi, des roues en alliage léger, trois freins à disque, un radiateur d'huile, un réservoir en fibre de verre, une selle et des garde-boue, des poignées bracelets et des repose-pieds reculés. Même si le client installait un moteur CB 750 standard, l'ensemble donnait une moto bien supérieure à la Honda originale. Neuf kits complets furent produits qui, ajoutés au prototype, donnent au total dix HB1.Compte tenu de cette production strictement limitée, il est tout à fait normal que les première Bimota soient un des produits de la firme de Rimini parmi les plus recherchés.

In the 1970s and 1980s, the fact that Japan's motorcycle frame design lagged behind that of its engines meant that anyone wishing to exploit a motor's full potential had little option but to opt for a bespoke chassis. A number of specialists sprang up to satisfy this demand, at the very pinnacle of which was – and still is – the Italian firm of Bimota.

Bimota's first complete motorcycle was a racer, built to house a 750cc Honda four, which was first tested in the summer of 1972. The resulting publicity encouraged them to go into production to meet the unexpected demand for replicas. At this early stage, Bimota were not interested in supplying complete machines, and apart from the prototype racer all HB1s (Honda Bimota 1) were supplied as frame kits for completion by the customer. The HB1 kit consisted of a tubular steel frame; box-section swinging arm; Ceriani front fork; Marzocchi rear suspension units; alloy wheels; triple disc brakes; oil cooler; glassfibre fuel tank, seat and mudguards; clip-on handlebars; and rear-set footrests. Even if the customer left the CB750 engine standard, the result was a motorcycle vastly superior to the Honda original. Nine complete kits were produced, which together with original racer made a total of only ten HB1s. Given this strictly limited production, it is hardly surprising that this first Bimota is one of the most sought after of the Rimini factory's products.









Cette Bimota HB1 fut achetée neuve en Italie sous forme d'un kit – numéro '003' – par l'atelier où travaillait comme mécanicien et pilote l'actuel vendeur. Destinée à la compétition, la machine fut achevée avec des pièces en provenance d'une Honda CB 750 avant d'être rendue non compétitive par l'apparition de nouveaux modèles. L'employeur du vendeur prit la donc la décision de « retirer » la Bimota qui, avec le temps, fut peu à peu démantelée jusqu'à revenir à l'état de kit original.

En 1984, le vendeur eut un accident en essai et ses blessures l'empêchèrent désormais de piloter une moto. Deux ans plus tard, il décida de se réinvestir dans la moto en préparant et en restaurant des motos de course dont cette Bimota HB1. Il se consacra à sa reconstruction en ne recherchant que des pièces d'origine qu'il associa au kit original non restauré. Depuis cette reconstruction, la machine n'a pas été utilisée.

Moto préférée du propriétaire et la plus importante de sa collection privée, cette HB1 plus que rare représente une opportunité probablement unique dans une vie de collectionneur d'acquérir un exemplaire original du tout premier type créé par Bimota.
€58,000 - 75,000

This particular Bimota HB1 was purchased new in Italy as a kit - number '003' - by the workshop where the current vendor worked as mechanic and rider. Intended for racing, the machine was completed with parts from a donor Honda CB750 but was soon rendered un-competitive by newer models. The vendor's employer took the decision to 'retire' the Bimota, which as time went by was gradually disassembled until all that remained was the original kit.

In 1984 the vendor had an accident while testing, suffering serious injuries that prevented him from riding a motorcycle ever again. Two years later he decided to re-involve himself with motorcycling by preparing and restoring racing motorcycles, including this Bimota HB1. He devoted all his time to the rebuild, carefully searching only for original parts, which were combined with the original and un-restored kit. Since assembly the machine has not been used. The owner's favourite machine and the most important one in his private collection, this ultra-rare HB1 represents a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire an original example of Bimota's very first model.



219

DUCATI 600 CM3 TT2 TYPE COURSE 1982

Cadre n° DM500LS 660177
Moteur n° DM500L 600184



La machine présentée ici a fait partie du lot produit en 1982 par le célèbre préparateur italien NCR en collaboration avec l'usine Ducati en vue de participer aux épreuves de la catégorie FIM « TT2 » pour machines issues de la production. Cette TT2 a disputé le Championnat d'Italie de 1982 à 1984 en y obtenant de bons résultats avant d'être vendue au propriétaire actuel. Après ce rachat, le moteur a été amélioré et contrôlé par Gioirgio Nepote (le « N » de NCR) tandis que le cadre, la transmission et le carénage étaient laissés en état d'origine. Par conséquent, cette machine bénéficie de toutes les pièces spéciales des modèles TT2 dont le cadre Verlicchi, les roues magnésium Campagnolo et les combinés Marzocchi. Le poids total n'est que de 130 kg.

Sont aussi présentes toutes les pièces moteur spéciales de NCR dont les pistons forgés de 81 mm, les arbres à cames spéciaux, les grosses soupapes et les carburateurs de 40, 5 mm. Cette machine possède aussi l'embrayage à sec de NCR qui n'avait été installé que sur les machines d'usine . Depuis 1984, cette TT2 n'a participé qu'aux réunions du club Ducati pour des démonstrations uniquement et jamais en compétition.

€22,000 - 28,000

The machine offered here is one of the batch prepared in 1982 by the legendary Italian race shop NCR, in collaboration with the Ducati factory, to compete in the FIM's 'TT2' category for production-based motorcycles. This TT2 contested the Italian Championship from 1982 to 1984, achieving good results, and then was sold to the current vendor. After acquisition the engine was updated and checked by Giorgio Nepote (the 'N' of NCR), the frame, running gear and bodywork being left entirely original. Thus this machine incorporates all of the TT2 model's special parts including the Verlicchi frame, Campagnolo magnesium wheels and Marzocchi shock absorbers. The total weight is a mere 130 kilograms.

Also present are all of NCR's special engine parts including the 81mm forged pistons, special camshafts, oversize valves and 40.5mm carburettors. This particular machine also has NCR's dry clutch that originally would have been fitted only to the factory bikes. Since 1984, this TT2 has been used only to attend a few Ducati Club meetings, always in demonstrations and never in competition.



220

AERMACCHI 433 CM3 ALA D'ORO REPLICA 1970

Cadre n° 250882
Moteur n° 190688



Cette Ala d'Oro replica a été construite à partir d'un cadre de routière restauré acheté auprès d'un ancien pilote de Santo Stefano Ticino près de Milan (la plaque d'identification est toujours en place). Les fourche, étriers et freins sont des Ceriani originaux et les amortisseurs des Girling originaux. Toute la boulonnerie est correcte et le compte-tours est un Veglia d'époque conforme à l'origine. Le moteur intègre des carters Aermacchi 350 amélioré par le montage d'un roulement à billes supplémentaires comme sur l'Ala d'Oro, modifié pour recevoir un cylindre de 82 mm d'alésage. Allégé et équilibré, le vilebrequin 350 Ala d'Oro donne une cours ede 82 mm pour une cylindrée d'environ 433 cm3. L'arbre à cames, les bielles forgées, le couvercle moteur en magnésium et l'embrayage à sec sont tous d'origine Ala d'Oro.

Les autres spécifications notables sont un double allumage, un carburateur Dell'Orto SS42 et une boîte de vitesses renforcée. Les pignons intermédiaires renforcés de cette dernière proviennent d'une AMF Harley-Davidson 350SS afin de répondre au gain de puissance obtenu. Les pignons de première et de cinquième sont d'origine. Achevée en 2011, cette superbe Ala d'Oro replica n'a effectué que deux parcours d'essai sans jamais connaître la piste.
€12,000 - 16,000

This Ala d'Oro replica has been constructed around a restored roadster frame acquired from an ex-racer from Santo Stefano Ticino near Milan (the VIN plate is still in place). The fork, yokes and brakes are original Ceriani, and the shock absorbers are original Girling. All nuts and bolts are correct and the rev counter is an original period Veglia. The engine incorporates 350 Aermacchi crankcases, upgraded with an additional ball bearing as in the original Ala d'Oro, which have been modified to accept an 82mm bore cylinder. Lightened and balanced, the 350 Ala D'Oro crankshaft has a stroke of 82mm, giving the engine a capacity of approximately 433cc. The camshaft, forged connecting rod, magnesium engine side cover and dry clutch are all Ala d'Oro components.

Other noteworthy features include twin-plug ignition, a Dell'Orto SS42 carburettor and an up-rated gearbox. The latter's intermediate gears are stronger components from an AMF Harley-Davidson 350SS, necessitated by the enlarged engine's increased power. First and fifth gears are original. Completed in the 2011, this beautiful Ala D'Oro replica has had only two 'shakedown' outings and has never been ridden on a racetrack.



221

Anciennment propriété de Sa Sainteté le Pape émérite Benoît XVI Vendue à des fins caritatives au profit de Stowarzyszenie Przyjazny Świat Dziecka (Association Amitié du Monde)

HARLEY-DAVIDSON 1 690 CM3 FLSTC HERITAGE SOFTAIL CLASSIC 2013

Cadre n° *5HD1BWVD4DB013820*
Moteur n° *BWVD01320*



Afin d'anticiper le 110e anniversaire de Harley-Davidson, deux réservoirs de moto commémoratifs furent présentés au Pape Benoît XVI. Sa signature fut ajoutée par sérigraphie (il n'était pas alors en état de signer lui-même) et les réservoirs furent renvoyés au siège central du constructeur américain où ils furent remontés sur leur moto respective. Sur ces deux machines, l'une est conservée au musée Harley-Davidson à Milwaukee (USA), tandis que l'autre – la FLSTC Heritage Softail Classic 2013 offerte ici – a été conservée en vue d'une cérémonie spéciale au cours de laquelle elle devait être offerte au pape en présence de dizaines de milliers de propriétaires de Harley-Davidson lors des célébrations du 110e anniversaire. Mais, événement imprévu, le Pape Benoît XVI abdiqua en janvier 2013 pour devenir « Pape émérite ». La Softail Classic fut dûment offerte au nouveau pape, Sa Sainteté François, lors d'une cérémonie à Rome en même temps que la FXDC Dyna Super Glide Custom vendue par Bonhams à la vente du Grand Palais en 2014.

In a special countdown to Harley-Davidson's 110th anniversary celebrations, two commemorative motorcycle fuel tanks were presented to the then Pope, Benedict XVI. His signature was added serigraphically (he was too ill to sign it himself) and the tanks sent back to the company's US headquarters where they were fitted to their respective motorcycles. Of these two machines, one remains in the Harley-Davidson museum in Milwaukee, USA while the remaining motorcycle – the FLSTC 103 Heritage Softail Classic offered here – was retained for the special ceremony where it would be presented to the Pope in front of tens of thousands of Harley-Davidson riders at 2013's 110th anniversary celebrations. However, in an unforeseen change to the papacy, Pope Benedict XVI abdicated in January 2013, becoming Pope Emeritus. The Softail Classic was duly presented to the newly inaugurated Pope, his holiness Pope Francis, at a ceremony in Rome together with the FXDC Dyna Super Glide Custom sold by Bonhams at its Grand Palais auction in 2014.







© Servizio Fotografico - L'Osservatore Romano

Aussi autographié par Willie G. Davidson, le produit de la vente de cette unique moto sera donné à la Stowarzyszenie Przyjazny Świat Dziecka (Association Amitié du Monde), une organisation caritative non gouvernementale polonaise qui s'occupe de personnes dans le besoin dont les handicapés, les enfants et les jeunes de familles pauvres touchées par la crise, les malades atteints d'affections chroniques, leurs parents et leurs tuteurs légaux, les personnes souffrant d'addictions et les membres de leur famille, leurs voisins et amis ; et autres actions d'assistance et de secours.

La machine est accompagnée d'une copie du certificat de conformité émis par Harley-Davidson et d'une attestation papale signée par le Président du Conseil pontifical pour la Santé des Travailleurs, Mgr Zygmunt Zimowski.
€15,000 - 25,000

Also autographed by Willie G. Davidson, the sale proceeds of this unique motorcycle will donated to Stowarzyszenie Przyjazny Świat Dziecka (Friendly World Association), a Polish voluntary, independent, non-profit organisation that offers care and support to those in need. These include people with disabilities; children and young people from poorer families affected by crisis; people with chronic illnesses or mental disorders; their parents and legal guardians; addiction sufferers and their family members, neighbours and friends; and others needing assistance and support.

The machine is offered with a copy of the Harley-Davidson Certificate of Conformity and a Papal Certificate signed by the President of the Pontifical Council for Health Care Workers, Monsignor Zygmunt Zimowski.



222

VINCENT-HRD SÉRIE C
BLACK SHADOW 998 CM3 1949

Cadre supérieur n° RC10707
Cadre arrière n° RC4562B
Moteur n° F10AB/1B/2662



Réceptionnée neuve à l'usine par Conway Motors de West London, cette Black Shadow Série C est accompagnée d'un certificat du Vincent Owners Club précisant qu'elle a été livrée avec les rapports de boîte « intermédiaires » et une « roue avant standard (à remplacer) ». Le cadre arrière est d'origine, mais le cadre supérieur a appartenu à une Rapide 1952 (livrée également à Conway) tandis que la fourche avant est un type Brampton monté sur les modèles série B. Actuellement immatriculée aux Pays-Bas, la Vincent a été achetée par le vendeur en avril 1995. Son propriétaire à l'époque était Harry Vermeulen qui l'avait lui-même achetée à Ian Poskett de Londres. Le numéro d'immatriculation au Royaume-Uni était alors « VMD 570 ».

Nous savons que €3000 environ ont été dépensés pour sa révision en 2013. Les pièces suivantes ont été remplacées : disque d'embrayage (Ferodo), garnitures de frein (x8), roulements à rouleaux coniques, pignon moteur, came d'amortisseur, chaîne primaire (triplex), secteur de kick, magnéto Lucas, batterie et beaucoup de petites pièces (voir factures dans le dossier) . Le vendeur présente la machine comme étant en bon ou excellent état et précise qu'elle part au premier coup de kick. La documentation jointe comprend le certificat du VOC mentionné ci-dessus et les factures, les papiers d'immatriculation néerlandais et le contrôle technique.
€50,000 - 70,000

Collected new from the factory by Conway Motors of West London, this Series C Black Shadow comes with a Vincent Owners Club certificate stating that it was supplied fitted with 'intermediate' gear ratios and a 'standard front wheel (to be changed)'. The machine's rear frame is original but the upper frame started life in a 1952 Rapide (also supplied to Conway's) while the front forks are of the Brampton type fitted to the Series B models. Currently registered in the Netherlands, the Vincent was purchased by the current vendor in April 1995. Its owner at that time was Harry Vermeulen, who had bought it from Ian Poskett in London. The UK registration was 'VMD 570'.

We are advised that some €3,000 was spent on refurbishment in 2013. Parts replaced at that time include the clutch plate (Ferodo), brake linings (x8), taper roller bearings, engine sprocket, shock absorber cam, primary chain (triplex), kickstart ratchet, Lucas magneto, battery and numerous more minor components (see bills on file). The vendor describes the machine as in generally good/excellent condition, and advises us that it is a 'one kick' starter. Accompanying documentation consists of the aforementioned VOC certificate and bills, Netherlands registration papers and technical inspection.



223

LAVERDA SFC750 REPLICA 1972

Cadre n° 50X10885
Moteur n° 750X10885



Introduite en 1971 et produite en quantité limitée - 549 exemplaires seulement – la 750SFC production racer est aujourd'hui l'une des premières twins Laverda à collectionner et donc un modèle très recherché. Nous précisons que cette 750SFC replica a été construite en 2012 à partir des plans d'usine pour le lot « série 11000 ». Il s'agit du dernier modèle équipé de freins à tambour (les Ceriani 4LS optionnels). La machine se caractérise par un bras oscillant modifié à pivot et moyeu arrière renforcés, des combinés plus relevés, une béquille centrale asymétrique en V (pour le passage de l'échappement compétition 2 en 1), un système d'échappement routier d'origine Laverda, des jantes Borrani originales, des pneus Dunlop TT, un circuit électrique tout neuf utilisant les contacteurs et les lampes d'origine, un guidon Verlicchi, des poignées tournantes Magura, un réservoir « vinyle ester » résistant à l'éthanol, un phare Carello et un compte-tours Smiths.

Les spécifications du moteur les plus notables sont un vilebrequin refait allégé, des pistons Asso neufs, des soupapes et des ressorts neufs, des arbres à cames 2/c neufs, des carburateurs Dell'Orto de 36 mm et tous les roulements et joints neufs. La machine qui n'a parcouru que 500 km environ depuis sa reconstruction se présente dans un état exceptionnellement bon. Offerte pour une partie du prix d'un modèle original, cette très belle 750SFC replica est accompagnée de ses papiers d'immatriculation hollandais et de son contrôle technique.

€21,000 - 26,000

Introduced in 1971 and built in limited numbers, only 549 being produced, the 750SFC production racer is today one of the more collectible of Laverda's early twins and thus highly sought after. We are advised that this 750SFC replica was built in 2012 using factory drawings for the Series '11000' batch. It is the final model fitted with the drum brakes (the optional Ceriani 4LS). The machine features a modified swinging arm with reinforced pivot and rear-axle; steeper shock absorbers; V-shaped asymmetrical centre stand (to accommodate the original 2-into-1 competition exhaust); an original Laverda road-use exhaust system; original Borrani wheel rims; Dunlop TT tyres; an all new electrical system using the original switches and lighting equipment; Verlicchi handlebars; Magura twist-grip; ethanol-resistant vinyl ester fuel tank; Carello headlamp; and Smiths rev-counter.

Highlights of the engine specification include a newly rebuilt, lightened crankshaft; new Asso pistons; new valves and springs; new 2/C camshafts; Dell'Orto 36mm carburettors; and all new bearings and seals. Only some 500-or-so kilometres have been covered since the rebuild's completion and the machine is presented in commensurately good condition. On offer at a fraction of the price of an original, this beautiful 750SFC replica comes with Netherlands registration papers and technical inspection.



224

Un des trois prototypes d'usine, montré à l'exposition « L'Art de la Moto »

BENELLI SEI 750 CM3 1972

Cadre n° BC 5006



Le Lot 224 exposé au sein de la Collection Guggenheim "The Art of the Motorcycle".

On display as part of the Guggenheim's 'The Art of the Motorcycle'.

En dépit d'un héritage sportif des plus riches, Benelli se trouva financièrement en difficultés à la fin des années 1960 avant de passer sous le contrôle de l'industriel argentin Alejandro De Tomaso en 1971. Sous la direction de ce dernier, la firme relancée fit bientôt parler d'elle avec une série de nouveaux types dont le plus excitant fut la Sei (Six) 750 cm3 de 1972, première moto de série au monde dotée d'un moteur à six cylindres. La production proprement dite débuta en 1974, mais la Benelli fut très vite éclipsée par la CBX 1000 six cylindres de Honda. La marque italienne répliqua en 1980 avec la 900 Sei qui reprenait le moteur à arbre à cames en tête original porté à 905, 9 cm3 par réalésage et allongement de la course. La production de la 900 Sei fut arrêtée en 1987. Au cours des décennies suivantes, il y eut bien quelques tentatives de relance d'une moto à moteur six cylindres et ces types sont aujourd'hui des raretés. La Benelli 750 Sei restera comme l'ancêtre direct de tous ces modèles.

La Benelli750 Sei offerte ici est un des trois prototypes d'usine. Sur ces trois machines, l'une fut détruite aux essais et l'autre serait toujours la propriété de l'épouse d'Alejandro De Tomaso. Le vendeur actuel entré chez Benelli en 1973 à l'âge de 15 ans devint trois ans après pilote essayeur au Département Expérimental. Il travailla chez Benelli pendant 10 ans et, en 1984, entama une nouvelle carrière en Grand Prix comme technicien moteurs. Pendant plus de 20 ans comme ingénieur spécialiste des Grands prix, il travailla pour les meilleures écuries et une succession de grands pilotes dont Angelo Nieto, treize fois Champion du Monde.

Despite a racing heritage second to none, Benelli was in financial difficulty by the late 1960s, falling into the clutches of Argentinian industrialist Alejandro De Tomaso in 1971. Under De Tomaso's stewardship the revitalised company was soon grabbing the headlines with a host of new models, none more startling than the 750cc Sei (Six) of 1972, the world's first six-cylinder production motorcycle. Production proper began in 1974 but the Benelli was soon overshadowed by Honda's CBX1000 six. The Italian company responded in 1980 with the 900 Sei that used the original single-cam engine bored and stroked for a capacity of 905.9cc. Production of the 900 Sei ceased in 1987. Over the succeeding decades there have been only a handful of attempts to market a six-cylinder motorcycle and today such models are a rarity. The Benelli 750 Sei is the grandfather of them all.

This Benelli 750 Sei offered here is one of three factory prototypes. Of the three, one was destroyed during testing and the other was last heard of in the ownership of Alejandro De Tomaso's wife. The current vendor joined Benelli in 1973 at the age of 15 and three years later was transferred to the Experimental Department as a test rider. He worked for Benelli for 10 years and then in 1984 started a new career in Grand Prix motorcycle racing as engine technician. In more than 20 years as a Grand Prix engineer he worked with many top teams and a succession of the greatest riders including 13-times World Champion Angel Nieto.





Alejandro De Tomaso au guidon de la Benelli.

The Benelli with Alejandro De Tomaso astride it.



En essai à l'époque

Being tested in period



Et en exposition avec d'autres productions d'Automobili De Tomaso

On display with other Automobili de Tomaso products

Le vendeur acheta le prototype Benelli Sei directement à l'usine en mai 1989. Entre novembre 1999 et avril 2000, la machine fut exposée au Musée Guggenheim à Bilbao dans le cadre de l'exposition « L'Art de la Moto » et au Musée Guggenheim de Las Vegas de septembre 2001 à juin 2002. La Sei est accompagnée des documents de cession de 1989 et d'une lettre de l'usine Benelli datée du 20 mars 2014 confirmant qu'il s'agit bien du prototype utilisé lors du lancement officiel organisé à Modène le 27 octobre 1972 (voir la photo) puis par la suite pour les essais d'homologation du type. S'y ajoute la lettre d'invitation du Musée Guggenheim. Présentée dans un excellent état et totalement d'origine, cette superbe Benelli Sei représente une magnifique occasion pour un collectionneur avisé ou un conservateur de musée d'acquérir une machine d'un grand intérêt historique du point de vue du développement de la moto.

€32,000 - 38,000

The vendor purchased the prototype Benelli Sei directly from the Benelli factory in May 1989. Between November 1999 and April 2000 the machine was displayed at the Guggenheim Museum in Bilbao as part of 'The Art of the Motorcycle' exhibition and at the Guggenheim Museum in Las Vegas from September 2001 to June 2002. The Sei comes with the sales document dating from 1989 and a letter from the Benelli factory dated 20th March 2014 confirming that it is the prototype used for the official presentation held in Modena on 27th October 1972 (see photograph) and later for the type-approval tests. It also comes with the letter of invitation from the Guggenheim Museum. Presented in excellent and completely original condition, this beautiful Benelli Sei represents a wonderful opportunity for the discerning collector or museum trustee to acquire a machine if great historical significance in the development of the motorcycle.







225
MOTO GUZZI 498 CM3 GTS 1935
Cadre n° 4090
Moteur n° S 6094

La « S » et la « GTS », deux des derniers types de Guzzi à utiliser le vénérable moteur semi-culbuté de la marque, furent introduites pour 1934, la première avec le cadre rigide et le changement de vitesse manuel, la seconde avec le cadre suspendu et le sélecteur oscillant au pied. La production de ces deux motos cessa en 1940. Cette GTS fut importée d'Italie en Allemagne dans les années 1980 et achetée par le vendeur actuel en 2002 (certificat de vente dans le dossier). Le moteur a été restauré en 2003, mais le reste de la machine n'a pas été touché afin de respecter son authenticité et sa patine. Dans la collection privée du vendeur, la GTS a été régulièrement entretenue par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich. Présentée comme étant en bon état général, la machine est offerte avec la copie de l'ancien libretto italien, ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€10,000 - 15,000

Two of the last models to featured Guzzi's long-running 'inlet-over-exhaust' engine were the 'S' and 'GTS', which were newly introduced for 1934, the former with rigid frame and hand gear change, the later with sprung frame and rocking-pedal foot change. Production of both ceased in 1940.This GTS was imported into Germany from Italy in the 1980s and purchased by the current vendor in 2002 (purchase receipt on file). The engine was restored in 2003 but the rest of the machine has been left untouched to preserve its originality and patina. While in the owner's private collection the GTS had been serviced regularly by Moto Guzzi specialists in the Munich area. Described as in generally good condition, the machine is offered with a copy of its old Italian libretto, German registration papers and TüV.





226
MOTO GUZZI FALCONE 499 CM3 SIDE-CAR C.1959
Cadre n° F51CM
Moteur n° 53CM

Ultime expression de la « mono » classique style vintage de Guzzi, la légendaire Falcone fut introduite en 1950. Offerte en version Sport, Turismo et aux spécifications Armée/Police, la Falcone survécut à ses camarades, la Turismo demeurant en production jusqu'en 1963, date à laquelle elle fit place à la Falcon Nuovo. Provenant initialement d'Italie, cette Falcone a été immatriculée en Allemagne depuis septembre 1984. Totalement restaurée à la fin des années 1980, elle fut achetée par le vendeur actuel en 1990. Le side-car est une réplique fidèle du modèle SMIT Parri fabriqée par un ex employé de la firme de Turin en 2001-2002 sur la base des plans originaux. Depuis son acquisition, la Guzzi a fait partie de la collection privée du vendeur en étant régulièrement entretenue par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich. Présentée comme étant en bon état général, la machine est offerte avec les photos du jour de sa découverte, ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€10,000 - 15,000

Ultimate expression of Guzzi's classic, Vintage-style single, the legendary Falcone was introduced in 1950. Offered in Sport, Turismo and military/police specifications, the Falcone outlived all its fellows, the Turismo remaining in production until 1963 when it was replaced by the Falcone Nuovo. Previously resident in Italy, this Falcone has been registered in Germany since September 1984. Totally restored in the late 1980s, it was acquired by the current vendor in 1990. The sidecar is a faithful replica of an SMIT Parri design, built by an ex-employee of the Turin-based company in 2001/2002 using original drawings. Since acquisition the Guzzi has formed part of the vendor's private collection and been serviced regularly by Moto-Guzzi specialists in the Munich area. Described as in generally good condition, the machine is offered with German registration papers and TüV.

227
MOTO GUZZI 498 CM3 SUPERALCE TYPE MILITAIRE 1947
Cadre n° AV33165
Moteur n° AV106500





Introduite à la fin des années 1930, l'Alce allait devenir la moto principale de l'armée italienne lors de la Seconde Guerre mondiale, plus de 6 000 machines ayant été livrées jusqu'en 1943. L'Alce d'après guerre fut améliorée par le montage du moteur à soupapes en tête plus puissant des GTV/GTW à une seule sortie pour devenir la Superalce qui resta en service dans l'armée et la polices italiennes jusque dans les années 1950. Cette Superalce fut achetée par le vendeur en Autriche en octobre 2009 et importée en Allemagne. Le moteur et les organes mécaniques ont été restaurés par des spécialistes de la marque, plus de €7 000 ayant été dépensés à ce titre, tandis que le reste a été laissé en l'état afin de préserver l'authenticité et la patine de la machine. Depuis la Superlace a été régulièrement entretenue par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich. La machine est offerte avec son ancien libretto italien, ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€5,000 - 7,500

Introduced in the late 1930s, the Alce (elk) would serve as the Italian Army's main military motorcycle during WW2, in excess of 6,000 being delivered up to 1943. Post-war the Alce was updated with the more powerful overhead-valve engine of the GTV/GTW in single-port configuration, becoming the Superalce, which remained in service with the Italian Army and Police well into the 1950s. This Superalce was purchased by the vendor in Austria in October 2009 and imported into Germany. The engine and mechanicals were then restored by marque specialists, more than €7,000 being spent, while the rest of the machine was left untouched to preserve its originality and patina. Since then the Superalce has been serviced regularly by Moto Guzzi specialists in the Munich area. The machine is offered with old Italian libretto, ACI papers, German registration document and TüV.

228
MOTO GUZZI AIRONE SPORT 250 CM3 1958
Cadre n° MDL 99
Moteur n° MDL 85





Moto Guzzi relança la production d'après guerre avec une gamme de types d'avant-guerre modernisés, ce qui, dans le cas de l'Airone 250 cm3 signifia une fourche avant télescopique, des freins de diamètre supérieur et un cylindre et une culasse en aluminium. Ajoutée à la gamme pour 1949, la plus puissante Airone Sport qui offrait une vitesse de pointe de 117 km/h et la faculté de croiser à 95 km/h pendant des heures demeura un best-seller jusque dans les années 1950. Cette Airone Sport fut achetée par le vendeur à la fin des années 1990 et restaurée en 2004. Régulièrement entretenue par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich alors qu'elle faisait partie de la collection du vendeur, la machine, présentée comme étant en bon état général, est offerte avec les photos du jour de sa découverte, ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€5,000 - 7,200

Moto Guzzi recommenced production post-war with range of updated pre-war designs, which in the case of the 250cc Airone (heron) meant it gained a telescopic front fork, larger diameter brakes and an aluminium-alloy cylinder barrel and 'head. Added to the range for 1949, the more powerful Airone Sport offered a 117km/h top speed and the ability to cruise at 95km/h-plus all day, and remained a top-seller well into the 1950s. This Airone Sport was purchased by the vendor in the late 1990s and restored in 2004. Serviced regularly by Moto Guzzi specialists in the Munich area while in the owner's private collection, the machine is described as in generally good condition and offered with German registration papers and TüV.





229
MOTO GUZZI GALLETTO 192 CM3 1961
Cadre n° GRF27

La Galletto de Moto Guzzi offrait le confort et la protection contre la pluie d'un scooter ajoutés au comportement dynamique supérieur d'une vraie moto. Pour la motorisation, Guzzi respecta la tradition en choisissant un « mono » à plat refroidi par air à soupape en tête avec volant extérieur. La partie cycle consistait en une poutre tubulaire en acier associée à des emboutis en tôle, une fourche avant à roue poussée et un monobras oscillant arrière. Lancée en mars 1950 en version 160 cm3 à trois vitesses, la Galletto fut portée à 175 cm3 et à quatre vitesses en 1952 puis à 192 cm3 en 1954. Cette Galletto fut achetée à Zurich par le vendeur actuel en avril 2003, date depuis laquelle elle a fait partie de sa collection privée en étant régulièrement entretenue par les specialistes Moto Guzzi de la région de Munich. Décrite comme étant en bon état général, la machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€3,000 - 4,200

Moto Guzzi's Galletto (cockerel) offered scooter-type weather protection and comfort allied to the superior handling qualities of a true motorcycle. For the engine Guzzi kept with tradition, specifying an overhead-valve, air-cooled 'flat single' with outside flywheel. The cycle parts consisted of a tubular steel spine frame combined with sheet metal pressings, a leading-link front fork and single-sided rear swinging-arm. Launched in March 1950 in 160cc/three-speed form, the Galletto was upgraded to 175cc and four speeds in 1952 and then to 192cc in 1954. This Galletto was purchased in Zurich by the current vendor in April 2003, since when it has formed part of his private collection and been serviced regularly by Moto Guzzi specialists in the Munich area. Described as in generally good condition, the machine is offered with German registration papers and TüV.





230
MOTO GUZZI V50 III 490 CM3 1985
Cadre n° PF 18461
Moteur n° PE 033830

L'architecture moteur à deux cylindres en V à 90 degrés longtemps cultivée par Moto Guzzi fut reprise pour une nouvelle gamme de machines moyennes conçues par Lino Tonti et programmée pour les années 1970. La Guzzi « réduite » débuta sous les traits des V35/V50 en 1976, mais les livraisons restèrent limitées jusqu'à ce que l'usine automobile Innocenti – propriété comme Guzzi d'Alessandro De Tomaso – ait été réoutillée en vue de la production motocycliste. Légère et compacte, des qualités qui la firent apprécier par les motards de petit gabarit, les petites V-twins de Guzzi étaient économiques, bien conçues mécaniquement et dotées d'un bon comportement dynamique. Les vitesses maximales étaient de plus de 145 km/h (V35) et de plus de 160 km/h (V50). Cette V50 non restaurée, immatriculée pour la première fois en Allemagne en 1985 et acquise par le vendeur actuel en avril 2005, a depuis été régulièrement entretenue par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich. Décrite comme étant en bon état général, la machine est offerte avec ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€1,600 - 2,600

Moto Guzzi's long-running, 90-degree, v-twin engine layout was retained for a new range of Lino Tonti-designed middleweights planned during the 1970s. The scaled-down Guzzi debuted as the V35/V50 in 1976, though deliveries were limited until the Innocenti car factory - like Guzzi, owned by Alesandro De Tomaso - had been re-equipped for motorcycle production. Lightweight and compact, characteristics that endeared it to smaller riders, Guzzi's little v-twins were economical, well engineered and handled superbly; top speeds were 145km/h-plus (V35) and 160km/h-plus (V50). This un-restored V50 was first registered in Germany in 1985 and acquired by the current vendor in April 2005, since when it has been serviced regularly by Moto Guzzi specialists in the Munich area. Described as in generally good condition, the machine is offered with German registration papers and TüV.

231
MOTO GUZZI MOTOLEGGERA 65 1959
Cadre n° CAA 21
Moteur n° CAA 21





Introduite en 1946, la très réussie Motoleggera 65 était propulsée par un moteur deux temps à disque rotatif de 64 cm3 attaquant une boîte à trois rapports intégrale, porté par une simple poutre tubulaire complétée d'une suspension arrière à bras oscillant et d'une fourche avant à parallélogramme en tôle emboutie. Réussie du premier coup, la Motoleggera évolua peu pendant huit années, les améliorations portant uniquement sur l'addition d'un avertisseur, le silencieux, le renforcement du bras oscillant et l'adoption de la fonte comme matériau du cylindre. Cette Motoleggera était dans un triste état lors de son achat dans les années 1990. Restaurée en 1995, ce « Guzzino » est resté ensuite dans la collection du vendeur en étant régulièrement entretenu par les spécialistes Moto Guzzi de la région de Munich. Présentée comme étant en bon état général, la machine est offerte avec les photos du jour de sa découverte, ses papiers d'immatriculation allemands et son contrôle technique du TüV.
€1,200 - 2,700

Introduced in 1946, the extraordinarily successful Motoleggera 65 was powered by a 64cc disc-valve two-stroke engine, which drove via an integral three-speed gearbox and was carried in a simple tubular spine frame boasting swinging-arm rear suspension and blade-type girder forks. A 'right-first-time' design, the Motoleggera changed little over the next eight years, improvements being confined to the addition of a horn, modified silencer, stronger swinging arm and a switch to cast-iron for the cylinder barrel. This Motoleggera was in a sadly neglected state when purchased in the 1990s. Restored in 1995, 'Guzzino' has formed part of the vendor's private collection since completion and been serviced regularly by Moto-Guzzi specialists in the Munich area. Described as in generally good condition, the machine is offered with 'as found' photographs, German registration papers and TüV.

232
HONDA Z50M 49 CM3 « MONKEY BIKE » 1969
Cadre n° Z50M-113497





En introduisant la CZ100 en 1960, Honda créa cette catégorie de machines appelées « Monkey Bikes » en raison de leur taille miniaturisée. Le moteur était le fiable monocylindre quatre temps du cyclomoteur à cadre interrompu C100 dont l'empattement ultra court, les petites roues et un réservoir d'essence symbolique caractérisaient une machine qui, dans le cas du modèle à guidon repliable, pouvait être rangée dans un coffre de voiture. Énormément apprécié comme moyen de déplacement dans les paddocks sur tous les circuits du monde, le Monkey n'a jamais rompu avec le succès. L'exemplaire proposé ici est un Monkey du deuxième type, un CZ50 (ou Z50M) doté d'un moteur à arbre à cames en tête produit de 1967 à 1975. Ce Z50M se présente en état d'origine, non restauré et sans aucun document.
€3,000 - 4,000

With the launch of the CZ100 in 1960, Honda created the class of machine known as 'Monkey Bikes', so called because of their diminutive stature. The engine was the C100 step-thru moped's reliable four-stroke single, while an ultra-short wheelbase, small wheels and a vestigial fuel tank were all features of a machine which, in the case of the folding handlebar version, could be fitted into the boot of a car. Immensely popular as paddock-transport the world over, Monkeys are currently much in vogue. Offered here is an example of the second 'Monkey' design, the CZ50 (or Z50M) which featured an overhead-camshaft engine and was made from 1967 to 1975. This Z50M is presented in original, un-restored condition and offered without documents.

233

MOTO GUZZI V7 SPORT 749 CM3 1971

Cadre n° VK11147
Moteur n° VK30098



Le vénérable V-twin à 90 degrés de Moto Guzzi apparut pour la première fois sur une moto en décembre 1965 lorsque la V7 de 703 cm3 fut dévoilée au salon international de Milan. C'était la routière la plus grosse et la plus rapide jamais sortie de l'usine de Mandello del Lario. La première véritable version sport, la V7 Sport, arriva en 1971. En créant cette machine, l'ingénieur Lino Tonti déplaça le générateur électrique du haut du carter sur le nez du vilebrequin, permettant ainsi d'adopter un cadre beaucoup plus bas. D'après le spécialiste de la marque Mick Walker, ce fut « une étonnante métamorphose d'un ensemble jusque-là calme et trop lourd ». De plus, la nouvelle venue offrait un moteur de 749 cm3, une boîte à cinq rapports et des freins à tambour de grand diamètre avec à l'avant, un système double à deux mâchoires primaires. Avec 52 ch transmis à la roue arrière, la superbe V7 Sport était bonne pour 190 km/h.

Cette V7 Sport figure dans l'ouvrage « Moto Guzzi V7 Sport 750 » de Vittorio Crippa. Elle possède son certificat d'origine de Moto Guzzi confirmant l'année, le numéro de cadre et le fait qu'il s'agit bien d'un modèle « telaio rosso » (cadre rouge). Dans la collection privée du vendeur depuis 2004, cette Guzzi qui n'a eu que quatre propriétaires au total se présente en état d'origine, non restaurée et en très bon état général, accompagnée de son libretto italien et du document de l'ASI.

€18,000 - 24,000

Moto Guzzi's venerable 90-degree v-twin engine first appeared in a motorcycle in December 1965 when the 703cc V7 was displayed at the International Milan Show. It was the biggest and fastest roadster ever to come out of the Mandello del Lario factory. The first true sports version, the V7 Sport, arrived in 1971. In creating the V7 Sport, designer Lino Tonti moved the electrical generator from atop the crankcase to the crankshaft nose, thus enabling a much lower frame to be used. In marque expert Mick Walker's words, it was 'an amazing transformation of a formerly staid, overweight package.' In addition, the newcomer featured a 749cc engine, five-speed gearbox and large-diameter drum brakes, the front a double-sided, twin-leading-shoe unit. With 52bhp available at the rear wheel, the magnificent V7 Sport was good for 190km/h (120mph).

This V7 Sport features in the book 'Moto Guzzi V7 Sport 750' by Vittorio Crippa, and comes with certificate of origin from Moto Guzzi confirming the year, frame number and the fact that it is a 'telaio rosso' (red frame) model. In the vendor's private collection since 2004, the Guzzi has had four owners from new and is presented in original, un-restored and generally good condition. The machine is offered with Italian libretto and ASI document.



234

NORTON COMMANDO 745CC PRODUCTION RACER 1971

Cadre n° 145183
Moteur n° 145183



Son cadre Isolastic anti-vibrations innovateur permit à la Commando de prolonger l'existence du twin parallèle vieillissant de Norton. Lancée en 1967, le type connut un succès immédiat auprès des amateurs de motos en étant élu « Machine de l'Année » par Motor Cycle News pendant cinq années consécutives. Introduite pour 1971, la Commando Production Racer fut développée par l'ingénieur pilote maison Peter Williams et produite en nombre très limité pendant un peu plus d'une saison à un prix de catalogue double de celui des autres Commando. Première Commando équipée d'origine d'un frein avant à disque, la Production Racer offrait un moteur poussé, des poignées bracelets, des repose-pieds reculés et une carrosserie jaune en fibre de verre spéciale.

Selon les spécialistes de la marque, Norvil Motorcycle Company, la machine proposée ici, numéro 145183, est la dernière Norton Commando Production Racer produite (en juin 1971). La machine est accompagnée d'une confirmation du Norton Owners Club selon laquelle elle fut expédiée à Appoloni Motorcycles à Naples (Italie) le 12 décembre 1971. Elle fut immatriculée pour la première fois en 1972 à Catane, en Sicile, et elle semble en grande partie être en état d'origine, non restaurée. Offerte avec son libretto italien, le Foglio Complementare et les papiers de l'ASI, cette rare Commando Production Racer ne peut être qu'un magnifique élément de plus dans une collection de Norton d'après guerre.
€15,000 - 18,000

Its innovative vibration-beating Isolastic frame enabled the Commando to prolong the life of Norton's aging parallel twin. Launched in 1967, the model was an instant hit with the motorcycling public, being voted Motor Cycle News 'Machine of the Year' for five consecutive years. Introduced for 1971, the Commando Production Racer was developed by works rider/engineer Peter Williams and produced in very limited numbers for little more than one season, with a list price double that of other Commandos. The first Commando to be fitted with a disc front brake as standard, the Production Racer came with a tuned engine, clip-on handlebars, rear-set footrests and distinctive yellow glassfibre bodywork. According to marque specialists Norvil Motorcycle Company, the machine offered here, number '145183', is the last Norton Commando Production Racer produced (in June 1971).

The machine comes with confirmation from the Norton Owners Club that it was dispatched to Appoloni Motorcycles in Naples, Italy on 12th December 1971. It was first road registered in 1972 in Catania, Sicily and is believed to be in largely original, un-restored condition. Offered with Italian libretto, Foglio Complementare and ASI papers, this rare Commando Production Racer would be a splendid addition to any collection of post-war Nortons.







235
BMW R90S 898 CM3 1977
Cadre n° 4084474
Moteur n° 4084474

En 1973, BMW rejoignit le camp des superbikes avec deux flat-twins de 998 cm3 : la « R90/6 » de tourisme et la « R90S » roadster sport. Avec ses deux disques de frein avant, sa selle racing, ses silencieux en forme de mégaphones et son petit carénage, la R90S ne ressemblait à aucune des BMW antérieures, tandis que la peinture « fumée » exécutée à l'aérographe faisait qu'il n'y aurait jamais deux machines exactement identiques. Conservant sa peinture « Daytona Orange » originale, cette R90S qui a eu quatre propriétaires en tout a fait partie d'une collection privée italienne depuis 2001. La machine qui affiche environ 40 000 km au total se présente dans son état d'origine, non restaurée et en très bon état général après avoir récemment bénéficié d'un entretien (en 2014). Elle est complète de son outillage d'origine et de son libretto italien d'origine.
€10,000 - 13,000

In 1973, BMW joined the superbike league with a pair of 898cc flat-twins: the 'R90/6' tourer and 'R90S' sports roadster. With its twin front disc brakes, racing-style seat, megaphone-shaped silencers and cockpit fairing, the R90S looked like no BMW before it, while the air-brushed 'smoke' custom paint finish meant that no two were exactly alike. Retaining its original in 'Daytona Orange' paintwork, this R90S has had four owners from new and has been in an Italian private collection since 2001. The machine currently displays a total of circa 40,000 kilometres on the odometer and is presented in original, un-restored and generally very good condition, benefiting from a recent service (in 2014). It comes complete with its original toolkit and original Italian libretto.





236
BSA ROCKET III 740 CM3 1969
Cadre n° CC02257- A75R
Moteur n° CC02257-A75R

Essentiellement des « Tigre et demi », les trois-cylindres 750 cm3 de Triumph et BSA furent lancées en 1969. BSA-Triumph avait beaucoup appris des twins 500 cm3 de course sur le développement des moteurs et les « Triples » apparurent comme les machines les plus puissantes de leur catégorie. Aujourd'hui, elles enthousiasment toujours les amateurs dans le monde et bénéficient du soutien de nombreux spécialistes reconnus et d'un club de propriétaires très efficace – le TR30C – dont le « Beezumph Rally » est à recommander. Cette Rocket III a eu quatre propriétaires au total et a fait partie de la collectoin privée du vendeur depuis 2007. De couleur rouge, la BSA est présentée comme étant en bon état général après avoir bénéficié du montage de carburateurs neufs il y a deux ans. La machine est offerte avec son libretto original et son manuel d'utilisation.
€9,000 - 12,000

Essentially a 'Tiger-and-a-half', the Triumph and BSA 750cc Triples were launched in 1969. BSA-Triumph had learned a lot about engine development from racing the 500cc twins, and the Triples were the most powerful machines in their class. Today they enjoy an enthusiastic following worldwide and are supported by numerous recognised specialists and a first rate owners' club – the TR3OC – whose annual 'Beezumph Rally' is highly recommended. This Rocket III has had four owners from new and has formed part to the owner's private collection since 2007. Finished inn red, the BSA is described as in generally good original condition, benefiting from new carburettors fitted two years ago. The machine is offered with its original libretto and owner's manual.

237
TRIUMPH T120 BONNEVILLE 649 CM3 1970
Cadre n° AD 38050
Moteur n° AD38050 T120

Appartenant à la dernière – que certains qualifient de meilleure – génération des Bonneville produites avant la réorientation de BSA-Triumph vers la gamme à cadre réservoir d'huile conçue à Umberslade Hall, cet machine n'a eu que quatre propriétaires au total et a été conservée dans une collection privée italienne depuis 2010. Modèle aux spécifications européennes, la machine a été totalement restaurée en 2010/2011 par un des meilleurs spécialistes italiens des motos anglaises et les seules modifications indiquées par rapport au type original concernent le réservoir d'essence et le guidon type US. On notera que le titre d'immatriculation italien mentionne un numéro de cadre erroné, « JD 58547 ».
€9,000 - 12,000

Belonging to the last - and some would say best - Bonneville generation built before BSA-Triumph switched to the Umberslade Hall-designed oil-in-frame range, this example has had only four owners from new and has formed part of an Italian private collection since 2010. A European-specification model, the machine was completely restored in 2010/2011 by a leading British-bike specialist in Italy, the only notified deviations from original specification being the United States-type fuel tank and handlebar. It should be noted that the accompanying Italian logbook incorrectly records the frame number as 'JD 58547'.





238
GILERA SATURNO SPORT 499 CM3 1949
Cadre n° 266214 (see text)
Moteur n° 262955

Cette Saturno Sport fut livrée neuve en 1949 au ministère italien de la Défense qui l'utilisa pour l'acheminement du courrier interne jusqu'en 1969. Elle fut cédée à son premier propriétaire civil en 1970. En 1989, la Gilera fut achetée par le propriétaire actuel qui entreprit une restauration totale. Depuis l'achèvement de cette restauration, la machine conservée en collection privée a très peu roulé. D'une conception en avance sur son temps et capable de s'intégrer sans problème à la circulation actuelle, cette Saturno décrite comme étant en très bon état général demandera néanmoins une révision avant d'être réutilisée. On notera qu'il nous a été impossible de vérifier son numéro de cadre.
€12,500 - 15,000

This Saturno Sport was sold new to the Italian Ministry of Defence in 1949 and used by the Ministry for the delivery of internal mail until 1969. It was sold to its first civilian owner in 1970. In 1989 the Gilera was acquired by the current owner, who embarked on a comprehensive restoration. Since the rebuild's completion the machine has seen little use within the owner's private collection. An ahead-of-its-time design capable of coping easily with modern-day traffic conditions, the Saturno is described as in generally good condition but will require re-commissioning before further use. It should be noted that we have been unable to locate a frame number.





239

DUCATI 750SS CORSA PAR NCR 1973

Cadre n° DM750SS 750834
Moteur n° DM750.1-075226

D'après le vendeur, cette 750 SS de présérie est une des quatre machines identiques modifiées par NCR pour disputer les épreuves de production. Les trois autres furent expédiées aux USA pour y promouvoir la nouvelle 750 SS, en participant au Championnat Américain. Cette machine elle-même figure dans « The Book of the Ducati 750SS » par Ian Falloon (pages 34-35).

Ce moteur équipé de la transmission directe du type « Imola 72 » est toujours équipé de ses vilebrequin, bielles et pistons d'origine. Le préfixe du numéro du cadre « DGM 11871 » est celui du type 750 SS lancé en production en 1974. Cette Ducati fut engagée par divers pilotes de juillet 1973 à la fin de la saison comme moto d'essai et de développement et elle continua de courir dans le championnat italien jusqu'en 1976. Elle fut ensuite laissée à l'abandon dans un garage de Toscane où elle resta pendant plus de 30 ans avant d'être redécouverte en 2010 (voir photos dans le dossier).

En mauvais état, la Ducati bénéficia en Italie d'une restauration poussée au cours des années suivantes et fut montrée ensuite lors de diverses manifestations dont le « Motos Show » de l'ASI à Varano en mai 2014. Décrite par le vendeur comme étant en excellent état général, elle représente une rare occasion d'acquérir une des ces fabuleuses « spéciales d'atelier » de NCR.
€70,000 - 80,000

According to the vendor, this pre-production 750SS is one of four identical machines modified by NCR for production racing. The other three were sent to the USA to promote the new 750SS there, racing in the American Championship. This particular machine is featured in 'The Book of the Ducati 750SS' by Ian Falloon (on pages 34/35).

The engine is fitted with direct drive transmission of the 'Imola 72' type and is still fitted with the original crankshaft, connecting rods and pistons. The frame number prefix 'DGM 11871' is that of the 750SS model that entered series production in 1974. This Ducati was campaigned by various riders from July 1973 until the end of the season as a test and development bike, and continued competing in the Italian championship until 1976. It was then abandoned in a garage in Tuscany where it remained for the next 30-plus years, only being rediscovered in 2010 (photographs on file).

In poor condition, the Ducati was comprehensively restored in Italy over the following years and exhibited at various events after completion, including the ASI Motos Show at Varano in May 2014. Described by the vendor as in generally excellent condition, it represents a rare opportunity to acquire one of NCR's fabulous 'tool room specials'.




42


42
MOTO
SHOW
42


42

240

MV AGUSTA MAGNI 750 CM3 FORMULA 750 REPLICA 1978

Moteur n° 99-0123

Les noms des ingénieurs concepteurs de motos de course sont rarement portés par leur création, mais il existe une exception : le légendaire Arturo Magni dont le nom sera associé à jamais à MV Agusta dont la réputation doit beaucoup à ce grand ingénieur. Le premier type MV qui porta son nom fut la « Monza Arturo Magni », une version suralésée de la 750 S America. La production de la Magni cessa officiellement comme celle de toutes les autres MV en 1979, mais Arturo et ses fils continuèrent à créer de vraies MV sur commande spéciale.

La moto proposée ici est une réplique de la MV Agusta 750 créée par Arturo Magni en 1978 pour le pilote italien Vitali. Ses principales caractéristiques comprennent un embrayage à sec, des carburateurs Amal Concentric Mk2, des freins Ceriani en magnésium et une suspension arrière Marzocchi. La première apparition de la MV eut lieu aux mains de l'ancien Champion du Monde Marco Lucchinelli sur le circuit du Castellet en France où elle fut chronométrée à environ 250 km/h. Par la suite, la moto fut vendue à Ettore Truzzi de Turin qui utilisa la MV Agusta une seule fois lors d'une parade. Truzzi la vendit ensuite pour raisons de santé à l'actuel propriétaire. Elle fut utilisée pour la dernière fois sur le circuit d'Imola aux « 200 Miglia Revival 2012 » où Giacomo Agostini, 15 fois Champion du Monde, signa sur le réservoir (voir les photos du dossier).

€50,000 - 60,000

Motorcycle race engineers are rarely household names but one exception to this general rule is the legendary Arturo Magni. Magni's name will forever be linked with that of MV Agusta, whose reputation this great engineer did so much to forge. The first MV model officially to bear his name was the 'Monza Arturo Magni', a big-bore version of the 750S America. Official production of the Magni, together with that of all other MVs, ended in 1979, although Arturo and his sons continue to create bespoke MVs to special order.

The motorcycle offered here is a replica of the MV Agusta 750 made by Arturo Magni in 1978 for the Italian rider Vitali. Noteworthy features include a dry clutch, Amal Concentric Mk2 carburettors, Ceriani magnesium brakes and Marzocchi rear suspension. The MV's first outing was with ex-World Champion Marco Lucchinelli riding it at the Le Castellet Circuit in France, where a speed of some 250km/h (155mph) was recorded. Subsequently the bike was sold to Ettore Truzzi of Turin, who used the MV Agusta only once in a parade. Truzzi then sold the MV, for health reasons, to the current vendor. It was last used at the Imola Circuit at the '200 Miglia Revival 2012' where 15-times World Champion Giacomo Agostini signed the fuel tank (see photographs on file).






110
110




MV


MV AGUSTA
DUNLOP

241

MOTO GUZZI GTV 500 CM3 1947

Cadre n° 23222
Moteur n° V74692



Cette Moto Guzzi GTV construite en 1947 a été vendue neuve dans la région de Turin (Italie). Le premier propriétaire décéda peu après cet achat et la veuve ne put se résoudre à céder cette moto qui ne fut vendue par son fils qu'après le décès de sa mère en 1986. La Guzzi qui était restée dans la ferme familiale pendant près de 40 ans avait été laissée dans un bâtiment délabré et se trouvait en très mauvais état. Après son achat par un collectionneur de Rome, une restauration complète fut entreprise. La réfection demanda près de deux ans.

Des pièces d'origine furent utilisée pour le moteur et la transmission, tandis que le cadre et la partie cycle étaient restaurés par un spécialiste italien qui avait travaillé pour Moto Guzzi alors que la GTV était encore en production. Les pattes d'attache pour un side-car sont encore présentes, mais elle n'ont jamais servi. Après sa restauration, la Guzzi fut soumise à un parcours d'essai et, depuis, elle est restée dans la collection sans jamais rouler. Une révision et les habituels contrôles de sécurité sont recommandés ava
nt de la remettre sur la route. Offerte avec le libretto italien.
€10,000 - 12,000

This Moto Guzzi GTV was built in 1947 and sold new in Italy's Turin province. The first owner passed away only a short while after the purchase and his widow could not bear to part with the motorcycle, which was only sold by her son after his mother's death in 1986. The Guzzi had remained on the family's farm for nearly 60 years but had been stored in a ramshackle outbuilding and was in poor condition. By the time of its purchase by a Rome based collector, a complete restoration was required.

The rebuild took up most of the next couple of years. Original spare parts were used for the engine and drivetrain, while the frame and cycle parts were restored by an Italian specialist who used to work for Moto Guzzi when the GTV was still in production. The mountings for attaching a sidecar are present but have never been used. After its restoration the Guzzi was taken for a test run, but since then has remained unused within the collection. Re-commissioning and the customary safety checks will be required before it returns to the road. Offered with Italian libretto.



242

INDIAN SCOUT 600 CM3 1928

Cadre n° CG845
Moteur n° CG845



Type d'Indian V-twin plus petit, la Scout de 600 cm3 s'ajouta à la Powerplus twin de 1 000 cm3 existante pour 1920. Dans une démarche plutôt inhabituelle, la nouvelle petite Indian twin qui se caractérisait par une transmission primaire par pignons hélicoïdaux à la place de la chaîne habituelle, acquit bientôt une réputation d'indestructibilité. « Vous n'userez pas une Indian Scout » revendiquait la publicité de la firme. Sur d'autres points, le moteur V-twin à soupapes latérales reprenait l'architecture éprouvée du Powerplus. Des culasses détachables furent la grande nouveauté pour 1925 et deux ans après arriva une version 750 cm3 suivie en avril 1928 par la Scout 101. Celle-ci se caractérisait par un moteur 750 cm3 dans une partie cycle allongée et ce modèle sport de poids moyen allait connaître un immense succès pour la firme de Springfield à tel point que son remplacement en 1934 par un modèle plus lourd à cadre Chief fut assez mal accueilli.

Provenant d'une ancienne collection privée espagnole, cette très belle Scout « vintage » fut restaurée en 2014 dont le moteur, la boîte de vitesses, le carburateur et la magnéto sont décrites par le vendeur comme « neuf ». La machine est offerte avec son contrôle technique.
€20,000 - 22,000

A smaller Indian v-twin model, the 37ci (600cc) Scout, joined the existing 61ci (1,000cc) Powerplus twin for 1920. In a somewhat unusual departure, this new smaller Indian twin featured primary drive by helical gears, rather than the more usual chain, and soon gained a reputation for indestructibility: 'You can't wear out an Indian Scout,' claimed the company's advertising. In other respects the sidevalve v-twin motor followed the successful Powerplus formula. Detachable cylinder heads were the Scout's big news for 1925 and two years later a 45ci (750cc) variant arrived, to be followed in April 1928 by the 101 Scout. The latter featured a revised 750cc engine in a longer-wheelbase frame, and this medium-weight sports model would prove an immense success for the Springfield firm, so much so that its replacement in 1931 by a heavier Chief-framed model was greeted with dismay.

Previously forming part of a private collection in Spain, this beautifully presented Vintage-era Scout was restored in 2014, the engine, gearbox, carburettor and magneto all being described by the vendor as 'new'. The machine is offered with technical inspection.







243
TERROT TYPE E TOURISME 270 CM3 1923
Cadre n° 16500
Moteur n° 4013

Comme nombre de ses contemporains dans l'industrie du cycle, Charles Terrot se tourna vers les moyens de transport motorisés à la fin du xixe siècle et au début des années 1900, son usine de Dijon produisait non seulement des bicyclettes, mais aussi des motocycles, des quadricycles et des voiturettes. Terrot commença la production de ses propres moteurs dans les années 1920 et à la fin de la décennie, il était devenu le plus grand producteur de motos français. La machine proposée ici est une Terrot Type E , type léger introduit en 1921, propulsé par un monocylindre 70 x 70 mm de 270 cm3 attaquant une boîte à deux rapports avec une transmission finale par courroie. Provenant d'une collection privée française, cette Terrot superbement présentée a été restaurée en 2011. Elle est décrite par le vendeur comme en excellent état général. Elle est accompagnée de sa carte grise française et de son contrôle technique.
€3,200 - 3,600

Like many of his cycle industry contemporaries, Charles Terrot turned to powered transport towards the end of the 19th Century and by the early 1900s his Dijon factory was making not only bicycles but also motorcycles, quadricycles and voiturettes. Terrot began producing its own power units in the 1920s and by the decade's end had become France's largest manufacturer of motorcycles. The machine offered here is a Terrot Type E, a lightweight model introduced in 1921, which is powered by a 70x70mm bore/stroke 270cc single-cylinder two-stroke engine driving via a two-speed gearbox with belt final drive. Previously forming part of a private collection in France, this beautifully presented Terrot was restored in 2011 and is described by the vendor as in generally excellent condition. The machine is offered with French Carte Grise and Contrôle Technique.





244
MOTOSACOCHE 250 CM3 1929
Cadre n° BL950
Moteur n°1010 CN 200586

Fondée aux Acacias à Genève en 1901, Motosacoche tira son nom du moteur intégral qui pouvait s'attacher au cadre d'un bicycle « comme une sacoche » produit par les frères Henri et Armand Dufaux. Commercialisés sous la marque MAG, les excellents moteurs de la firme furent utilisés par de nombreux constructeurs dans toute l'Europe continentale, les marchés français et italien étant fournis par des filiales installées à Lyon et à Milan respectivement. Les moteurs semi-culbutés caractéristiques des Motosacoche firent place principalement à des moteurs à soupapes latérales vers la fin des années 1920, tandis que pour le sport et la compétition, la marque proposait une gamme de moteurs à soupapes ou à arbre à cames en tête. Cette Motosacoche 250 cm3 est dotée du moteur semi-culbuté typique de la marque. La machine restaurée en 2010 est décrite comme étant en bon état général et munie d'une très bon moteur. Papiers d'immatriculation autrichiens.
€5,600 - 6,200

Founded in Acacias, Geneva in 1901, Motosacoche took its name from Henri and Armand Dufaux's self-contained cyclemotor power unit, literally 'une moto sa coche' or 'engine in a bag'. Marketed as 'MAG', the firm's well made proprietary engines were widely used throughout Continental Europe, the French and Italian markets being served by subsidiary factories in Lyon and Milan respectively. Motosacoche's characteristic inlet-over-exhaust engines were replaced by (mainly) sidevalve types towards the end of the 1920s, while for sports and competition use the firm offered a range of overhead-valve and overhead-camshaft units. This 250cc Motosacoche has the marque's characteristic inlet-over-exhaust power unit. The machine was restored in 2010 and is described as in generally good condition, with very good engine. Offered with Austrian registration papers.

245

KAWASAKI MACH III 498 CM3 1973

Cadre n° À Venir
Moteur n° À Venir



Le modèle qui a forgé la réputation de Kawasaki de constructeur de machines à haute performance fut la terrible et légendaire Mach III (H1). Un poids réduit combiné à un vigoureux bloc de 60 ch et à un comportement neutre fit de la trois-cylindres deux-temps une moto passionnante à piloter, mais une machine qui n'avait néanmoins que l'allonge de tout ce qui existait au-dessous de 750 cm3 à son lancement en 1968 . La Mach III fut régulièrement révisée et modernisée avec un frein avant à disque, une nouvelle géométrie de direction et des supports moteur sur caoutchouc, entre autres modifications, avant l'arrêt de la production en 1976, époque où elle était devenue la KH500. Cette Kawasaki Mach III totalement restaurée selon ses spécifications originales en 2013 se présente dans un état général relativement bon. La moto est accompagnée des factures de sa restauration et de sa carte grise française.
€11,000 - 14,000

The model that kick-started Kawasaki's reputation for building uncompromising high-performance motorcycles was the awesome, legendary Mach III (H1). Light weight combined with a peaky 60bhp and indifferent handling made the two-stroke triple an exciting machine to ride but one that nevertheless had the legs of just about everything under 750cc when launched in 1968. The Mach III was regularly revised and updated, gaining a front disc brake, revised steering geometry and rubber engine mounts among other changes before production ceased in 1976, by which time it had become the KH500. This Kawasaki Mach III was completely restored to original specification in 2013 and is presented in commensurately good condition. The machine is offered with restoration invoices and French Carte Grise.



246

VINCENT 998 CM3 SÉRIE C BLACK SHADOW 1952

Cadre supérieur n° RC10026B/E
Cadre arrière n° RC10026B/E
Moteur n° F10AB/1B/8126



Cette Black Shadow aux numéros concordants fut la propriété pendant 43 ans (1957-2000) de Geoff Preece, de Cheltenham, Gloucestershire, au Royaume-Uni, membre du VOC. Attelée à un side-car Blacknell Bullet, la Vincent avait été achetée à A. Williams & Co à Cheltenham pour 195 livres (voir le reçu dans le dossier). Son premier propriétaire n'est pas identifié, mais ce fut peut-être un certain William Hutchings de Cardiff dont on a une photo dans le dossier historique le montrant chevauchant la Vincent (immatriculée « SFC 39 »), cliché qui aurait été pris au début des années 1950.

Le récit écrit par Geoff Preece de sa vie avec la Vincent qui est aussi au dossier révèle qu'il a fait refaire le moteur en janvier 1958 par l'usine qui fonctionnait sous le nom de Vincent Engineers (facture dans le dossier). Après la période de rodage, le side-car fut réinstallé et la Vincent fut conduite jusqu'à Venise au cours d'un voyage de deux semaines sur le continent, couvrant plus de 3 600 km sans aucun problème. Peu après, le « panier » fut démonté et, pendant des années, « SFC 39 » servit de moyen de transport quotidien à Geoff tout en participant à diverses manifestations et réunions du VOC. La Vincent fut aussi équipée d'une poignée de gaz tournante à verrouillage Feridax et d'un inverseur de phare rotatif du côté gauche.

This matching-numbers Black Shadow was owned for 43 years (1957-2000) by VOC member Geoff Preece of Cheltenham, Gloucestershire, UK. Attached to a Blacknell Bullet sidecar, the Vincent was purchased from A Williams & Co in Cheltenham for £195 (receipt on file). Its original owner is not known, but it may well have been one William Hutchings of Cardiff, there being a picture in the history file of him sitting on the Vincent (registered 'SFC 39') believed taken in the early 1950s.

Geoff Preece's written history of his ownership of the 'Shadow is on file also, revealing that he had the engine rebuilt in January 1958 by the factory, by then trading as Vincent Engineers (bill on file). After running-in had been completed, the sidecar was reattached and the Vincent ridden to Venice as part of a two-week Continental holiday, covering over 2,000 miles without any problems. Soon afterwards the 'chair' was removed and for many years 'SFC 39' served as Geoff's sole transport, taking in various VOC meetings and events. The Vincent was also fitted with a Feridax locking throttle twist-grip and left-side rotary dip-switch.









En août 1959, le légendaire ingénieur et pilote de Vincent George Brown remplaça les deux arbres à cames et les quatre galets et, en 1977, la magnéto fut révisée par le réputé spécialiste Dave Lindsley (factures au dossier). La Vincent continua d'assurer un bon service en ne trahissant jamais son pilote jusqu'à ce que le mariage de son propriétaire vienne limiter son usage. Elle fut cédée à Christopher Edwards, de Bath, Somerset, en févier 2000. Le vendeur actuel acheta la Vincent à M. Edwards en juin 2011.

Depuis cette acquisition, le réservoir a été repeint, la selle regarnie et le faisceau électrique remplacé, mais tout le reste est resté d'origine. Le couvre-réservoir et la béquille centrale Dave Hill sont des accessoires pratiques. Contrôlée en 2013 par les spécialistes de la marque Conway Motors et déclarée en pleine santé, la machine est offerte avec l'historique mentionné ci-dessus, les différentes factures, un certain nombre de certificats du MoT (le plus récent a expiré en octobre 2013) , des copies des anciens documents d'immatriculation au Royaume-Uni et le document V5C actuel.
€80,000 - 95,000

In August 1959 legendary Vincent engineer and racer George Brown replaced two cams and four followers and in 1977 the magneto was overhauled by renowned specialist Dave Lindsley (bills on file). The Vincent continued to give sterling service, never once letting its owner down, until his marriage saw opportunities to enjoy it decrease. It was sold to the next owner, Christopher Edwards of Bath, Somerset in February 2000. The current vendor purchased the Vincent from Mr Edwards in June 2011.

Since acquisition, the fuel tank has been repainted, the seat reupholstered and the wiring loom replaced, but apart from that the 'Shadow remains outstandingly original. The tank cover and Dave Hill 'tread down' centre-stand are practical accessories. Checked in 2013 by marque specialists Conway Motors and given a clean bill of health, the machine is offered with the aforementioned history, bills and other invoices; a quantity of MoT certificates (most recent expired October 2013); copies of old UK registration documents; and current V5C document.



247

BIMOTA 550CM3 KB2 1983

Cadre n° 138/498307
Moteur n° KZ550DE024603



Dans les années 1970 et 1980, le fait que les parties cycle japonaises n'étaient pas à la hauteur des moteurs signifiait que quiconque voulait exploiter à fond le potentiel d'un moteur n'avait guère d'autre choix que de faire construire un cadre adéquat. Plusieurs entreprises spécialisées se créèrent afin de répondre à cette demande et la plus productive fut – et reste – le firme italienne Bimota. Comme le suggère sa désignation, la KB2 fut le deuxième modèle conçu par Bimota en vue d'utiliser un moteur Kawasaki, dans ce cas le quatre-cylindres 550 cm3 du constructeur japonais. Le cadre périmétrique entourant le moteur et la tête de direction et le pivot du bras oscillant placé co-axialement au pignon de sortie de boîte sont caractéristiques des solutions Bimota de cette époque.

Une des 177 KB2 produites seulement, cet exemplaire non restauré, acheté par l'actuel propriétaire en juillet 1994, a été conservé depuis cette date dans un garage chauffé. Elle était en état d'origine lors de cette acquisition et n'a subi aucune modification depuis. Le compteur indique le kilométrage exact parcouru, soit 13 695 km. Ayant bénéficié d'une révision du moteur effectuée par l'importateur Bimota de Paris, Paradise Moto, la machine est offerte avec la facture de vente de Bimota (cadre et moteur) et sa carte grise française.
€15,000 - 18,000

In the 1970s and 1980s, the fact that Japan's motorcycle frame design lagged behind that of its engines meant that anyone wishing to exploit a motor's full potential had little option but to opt for a bespoke chassis. A number of specialists sprang up to satisfy this demand, at the very pinnacle of which was – and still is – the Italian firm of Bimota. As its nomenclature suggests, the KB2 was Bimota's second design intended for a Kawasaki engine, housing the Japanese manufacturer's 550cc four. The perimeter frame wrapping around the engine and steering head, and the swinging arm pivot coaxial with the gearbox sprocket are typical Bimota features of this period.

One of only 177 KB2s produced, this un-restored example was purchased by the current owner in July 1994 and since acquisition has been stored in his dry heated garage. It was in original condition when purchased and no changes have been made since. The odometer reading of 13,695 kilometres is genuine. Benefiting from engine re-commissioning undertaken by Bimota importer Paradise Motos of Paris, the machine is offered with Bimota's purchase invoice (frame and engine) and French Carte Grise.



AUTOMOBILES D' EXCEPTION

Jeudi 5 Février 2015
Lot 301 - 447 à 14 heures.

Tous les défauts ne sont pas précisés.
Tous les lots sont vendus en l'état.

COLLECTORS' MOTOR CARS

Thursday 5 February 2015
Lots 301 - 447 at 2pm

Images of each lot are available at
bonhams.com/22528

Not all imperfections are stated. All lots sold as viewed.





301
PORSCHE 936 « JUNIOR » VOITURE D'ENFANT





La voiture d'enfant proposée ici est une réplique réduite du Prototype Porsche 936 qui a remporté les 24 Heures du Mans en 1981. L'usine avait engagé le châssis numéro 003, parrainé par les parfums Jules, une fragrance de la gamme homme de Christian Dior, piloté par Jackie Ickx et Derek Bell, sa victoire de 1981 était la troisième de la légendaire 936 dans la grande classique française d'endurance.

Le pilote de rallye polonais Sobieslaw Zasada était si fasciné par la 936 qu'il en construisit une réplique à l'échelle un demi. Ce qui poussa Porsche à concevoir sa propre version en série limitée, le nombre construit variant entre 50 et 100.

D'origine, jamais restaurée et en excellent état général, cette 936 miniature est animée par un monocylindre de 206 cm3 développant 5 ch qui entraine la voiture par une boîte à deux vitesses et marche arrière. La voiture mesure 2, 37 m de long, 1 m de large et 90 cm de hauteur. Les caractéristiques les plus remarquables sont les pneumatiques, la batterie 12 volts, l'alternateur, le démarreur électrique, la suspension aux quatre roues, les amortisseurs hydrauliques, le frein à pied, le klaxon, les sièges cuir et l'aileron arrière réglable. Un moteur électrique de remplacement est inclus dans la vente avec un manuel d'instruction Porsche.
€15,000 - 20,000

The child's car offered here is a scaled-down replica of the 1981 Le Mans-winning Porsche 936 sports-racing prototype. Sponsored by Jules, a Christian Dior men's fragrance, the factory entered chassis number '003' was driven by Jackie Ickx and Derek Bell, its victory marking the third time that the French endurance racing classic had been won by the legendary 936.

Polish rally driver Sobieslaw Zasada was so entranced by the 936 that he built a 1:2 scale replica. This in turn prompted Porsche to develop its own limited edition version, the estimated number produced varying between 50 and 100.

Original, un-restored and in generally excellent condition, this miniature 936 is powered by a single-cylinder 206cc engine producing 5 horsepower, which drives via two-speed gearbox with reverse gear. The car is 273cm long, 100cm wide and 90cm high. Noteworthy features include pneumatic tyres, 12-volt electrics, alternator, electric starter, full suspension all round, hydraulic shock absorbers at the rear, 2-piece alloy wheels, disc brakes, lights, flashers, rear hydraulic shock absorbers, foot brake, horn, leather seat, and an adjustable rear spoiler. An alternative electric motor is included in the sale together with a Porsche instruction book.



Senna sur le kart DAP lors du championnat du monde à Parme, Italie 1981

302
Ex - Ayrton Senna
DAP KART 1981
Châssis n° DAP BH 33





Comme beaucoup de grands pilotes de F1 de la période récente, le regretté Ayrton Senna commença sa carrière au volant de karts. Le triple Champion du Monde et un des plus grands pilotes de tous les temps, Senna a piloté ce DAP lors de sa dernière course dans cette discipline, le Championnat du Monde à Parme, en Italie, en 1981. Il avait déjà débuté en Formule Ford 1600 et allait s'y consacrer pendant tout le reste de la saison.

Le kart était neuf et préparé en fonction des préférences de Senna avant la course de Parme et l'engin fut immédiatement acheté après par l'actuel propriétaire auprès d'Angelo Parilla (de chez DAP) le 20 septembre 1981. Harm Schuurmann, qui courait à l'époque aux côtés de Senna dans la même équipe et qui était un ami de longue date du propriétaire actuel, était présent lors de cette transaction (voir la note manuscrite et la liste des résultats dans le dossier).

Le kart fut acquis sans moteur, mais un moteur identique à celui de Senna a été monté. Présenté dans un état « comme neuf » car il n'a été utilisé que deux heures au maximum, c'est une superbe occasion d'acquérir un morceau de la légende de Senna. Une copie de l'ouvrage « 50 Ans de Karting » dans lequel figurent Ayrton Senna et son kart DAP fait partie du lot.
€20,000 - 26,000

Like many successful racing drivers of recent times, the late Ayrton Senna began his competitive career driving karts. A three-time F1 World Champion and one of the world's greatest ever racing drivers, Senna drove this particular DAP in his last outing in a kart race: the World Championship event in Parma, Italy in 1981. He was already participating in Formula Ford 1600 racing and would devote himself to that for the rest of the season.

The kart was new and prepared to Senna's preferences before the Parma race, and immediately after was purchased by the present owner from de Angelo Parilla (of DAP) on 20th September 1981. Harm Schuurmann, competing with Senna at the time in the same team and a longtime friend of the current owner, was present at the deal (see handwritten note and results list on file).

The kart was purchased without the engine; however, an identical engine as used by Senna has been installed. Presented in 'as new' condition, having been used for a maximum of two hours since, it represents a wonderful opportunity to acquire a piece of the Ayrton Senna legend. A copy of the book '50 Ans de Karting', which features both Ayrton Senna and this DAP kart, is included in the sale.



303
TRIUMPH TR3A 1960
Châssis n° TS68286L
Moteur n° TS30962E (voir texte)





Cette TR3A a été livrée neuve à New York, aux États-Unis, en février 1960 et a été immatriculée en 1961. Cette voiture British Racing Green avec un intérieur en cuir gris est équipée des options chauffage, siège arrière d'appoint, couvre-tonneau et protège arceaux de capote, comme le confirme le certificat du BMIHT (British Motor Industry Heritage Trust). Signalons que le moteur, conforme à l'origine, n'est pas le block d'origine. En 1967, la voiture a été achetée par un militaire de l'US Navy, M. Henry Griffin, dont les 73 lettres adressées au TR Register du Royaume-Uni figurent au dossier. En possession de M. Richard Mitchell de Virginie en 2002, elle a été exportée en Belgique en 2012, date depuis laquelle elle n'a connu qu'un propriétaire.

Le rapport d'expertise qui l'accompagne conclut que cette TR3A a été entièrement restaurée il y a environ dix ans, n'a pratiquement pas roulé depuis et se trouve toujours dans un très bon état général. Une capote en vinyl, un couvre-tonneau et des écrans latéraux sont vendus avec, tandis que le dossier historique comprend un catalogue TR3, différentes listes de pièces détachées et de nombreux livres et de brochures du TR Register et de la Triumph Sports Owners Association des années 1970. Les papiers fournis sont le certificat du BMIHT et la correspondance mentionnés plus haut, des copies de l'ancien titre de propriété américain (2002), un dossier de factures anciennes et diverses factures récentes et les papiers d'immatriculation belge en cours.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

This TR3A was despatched new to New York, USA in February 1960 and first registered in 1961. Finished in British racing Green with grey leather interior, the car was equipped with the optional heater, occasional rear seat, tonneau cover and hoodstick cover, as confirmed by the accompanying BMIHT certificate. (It should be noted that the engine, although of the correct type, is not original to this car). In 1967 the Triumph was bought by a US Navy serviceman, Mr Henry Giffin, whose 1973 correspondence with the UK's TR Register is on file. Owned by Mr Richard Mitchell of Virginia, USA in 2002, the car was exported to Belgium in 2012, since when it has had only one owner.

The accompanying 2013 condition report (expertise) concludes that this TR3A was completely restored approximately 10 years ago, has hardly been driven since, and is still in generally very good condition. A vinyl hood, tonneau cover and side screens come with it, while the history file contains a TR3 sales brochure; various parts lists; and a quantity of 1970s Triumph Sports Owners Association and TR Register books and newsletters. Accompanying documentation consists of the aforementioned BMIHT certificate and previous-owner correspondence; copy old US title (2002); a file of old invoices; sundry recent invoices (2013-2014); and current Belgian registration papers.



304
LANCIA FULVIA HF1600 LUSSO 2E SÉRIE COUPÉ 1972
Châssis n° 818.740.004145
Moteur n° 818.540.226.46.75





La présentation de la berline Fulvia, en 1963, respectait la tradition d'innovation de la marque Lancia en matière de conception automobile. La remplaçante de l'Appia à caisse « carrée » recevait un tout nouveau moteur V4 à angle fermé et arbre à cames en tête, la traction avant, une suspension avant indépendante par double triangulation et des freins à disque aux quatre roues. Un coupé, sur un empattement plus court, fut lancé en 1965. Mécaniquement très proche, le nouvel arrivant, bien plus réussi, affichait un aspect flatteur qui manquait tant à la berline et recevait un moteur 1 226 cm3 de 80 ch. La version HF, améliorée et allégée, offrait des performances supérieures et servit de base au programme sportif en rallye de la marque qui allait voir la Fulvia HF 1600 apporter son premier titre de champion du monde à Lancia, en 1972. Ultime version du coupé Fulvia, la HF 1600 avait été dévoilée en 1969 et recevait un moteur de 1 584 cm3 développant 115 ch en version route – une puissance suffisante pour lui assurer une vitesse maximale de 185 km/h – des suspensions modifiées et une boîte à cinq rapports. La production cessa en 1973, après un peu moins de 5 000 HF 1600 produites.

Cette délicieuse et rare HF 1600 est décrite par le vendeur comme en bon état de conservation et a été visiblement bien entretenue par ses précédents propriétaires. Rouge avec un intérieur en vinyl noir d'origine, la voiture est vendue avec son CRS (Certificato di Rilevanza Storica) édité par le Registro Fiat Italiano.
€25,000 - 30,000

The introduction of the Fulvia saloon in 1963 maintained Lancia's reputation for innovation in automobile design. The boxy-styled Appia replacement featured an all-new, narrow-angle, V4, overhead-camshaft engine; front wheel drive; independent front suspension by double wishbones; and disc brakes all round. A 2+2 coupé on a shorter wheelbase was launched in 1965. Though mechanically similar, the beautiful newcomer had all the visual presence its progenitor lacked and came with a 1,216cc engine producing 80bhp. Tuned, lightweight 'HF' versions provided increased performance and formed the basis of the works' highly successful rally programme that saw the Fulvia HF1600 secure Lancia's first Manufacturers' World Championship in 1972. Ultimate expression of the Fulvia Coupé, the HF1600 had been introduced in 1969 and came with a 1,584cc engine producing 115bhp in road tune - an output sufficient for a top speed of 115mph - revised suspension and a five-speed gearbox. Production ceased in 1973 after a little fewer than 5,000 HF1600s had been built.

This delightful and rare HF1600 is described by the vendor as in good, conserved condition and has obviously been well looked after by its previous owners. Finished in red with original black vinyl interior, the car is offered with a CRS (Certificato di Rilevanza Storica) issued by the Registro FIAT Italiano.



305
AUTOBIANCHI BIANCHINA CABRIOLET 1960
Châssis n° 110B 122 004238





À l'origine fabricant de bicyclettes, mais probablement plus connu comme constructeur de motos de compétition raffinées, Edoardo Bianchi construisit sa première voiture au début des années 1900. Une large gamme de modèles fut construite au cours des trente années qui suivirent, mais, à partir de 1940, la marque se concentrât sur les motos et les véhicules commerciaux. La construction d'automobile reprit en 1957, sous la houlette de Fiat, le premier modèle d'Autobianchi étant la Bianchina, sur base de la nouvelle Fiat 500.

Positionnée plus haut de gamme que les Fiat, la Bianchina fit ses débuts sous la forme d'un coupé *Trasformabile* avec toit ouvrant entièrement repliable. En dehors de sa taille, la Bianchina affichait une évidente influence américaine avec sa peinture deux tons, ses pneus à flanc blanc et sa débauche de chromes. En 1960, le moteur Fiat 500 D, plus puissant, fut immédiatement adopté par la gamme Bianchina qui s'enrichit de deux nouveaux modèles, un cabriolet et le break *Panoramica*. Une quatrième version, la berline *Quattroposti* arrivait l'année suivante.

Plus affriolante que les version Jolly sur base de Fiat 500 et 600 de Ghia, ce charmant et rare cabriolet Autobianchi Bianchina rouge avec ses bandes latérales blanches est élégamment fini, avec un intérieur en vinyl noir et blanc. Il a subi une restauration complète en Italie, achevée en 2014, et se présente en très bel état. La voiture est vendue avec une copie de *l'estratto cronologico* italien.
€18,000 - 24,000

Originally a bicycle manufacturer and arguably best known as a maker of fine racing motorcycles, Edoardo Bianchi built his first automobile in the early 1900s. A wide variety of models was manufactured over the next 30 years, though by 1940 the firm was concentrating on motorcycles and commercial vehicles. Car manufacture resumed in 1957 under FIAT auspices, Autobianchi's debut model being the Bianchina, based on FIAT's new 500.

Positioned up-market from the FIAT, the Bianchina debuted as the *Transformabile* coupé, with full-length folding sunroof. The Bianchina showed clear signs of American influence, its size excepted, exemplified by two-tone paintwork, whitewall tyres and plentiful chrome. In 1960 the newly introduced and more powerful FIAT 500D engine became standard equipment on the Bianchina range, which was augmented by two new models: a Cabriolet and the Panoramica estate car. A fourth version, the *Quattroposti* saloon, arrived the following year.

Arguably much more elegant than Ghia's 'Jolly' derivatives of the Fiat 500 and 600, this charming and rare Autobianchi Bianchina Cabriolet is most handsomely finished in red with black side stripe, black hood and black and white vinyl interior. It has been the subject of a comprehensive restoration in Italy, which was only finished in 2014, and is presented in beautiful condition. The car is offered with a copy of the Italian *Estratto Cronologico.*



306
AUSTIN-HEALEY 3000 MKII ROADSTER 1962
Châssis n° HBT7L/17267
Moteur n° 29E/RU/H3599





Ce roadster 2+2 Austin-Healey 3000 MkII à trois carburateurs et numéros concordants est également équipé du séduisant overdrive, de roues fils, d'un volant réglable, d'un pare-brise en verre laminé et d'un chauffage, comme en atteste son certificat du BMIHT (British Motor Industry Heritage Trust). L'origine de son histoire est inconnue. Il fut la propriété de M. Kurt Leslie aux États-Unis à partir de 2003, puis fut exporté vers la Belgique en 2012 où il a subi une restauration complète. il est restée aux mains du même propriétaire jusqu'à ce jour et n'a été conduit qu'occasionnellement, depuis sa restauration. Réalisé en 2013, un rapport d'expertise figurant au dossier confirme la restauration de la carrosserie, repeinte dans sa livrée originale « triple blue » et qu'il est équipé d'une nouvelle capote et d'un couvre-tonneau en vinyl.

De bel aspect, la voiture est vendue avec un dossier imposant contenant le certificat du BMIHT et le rapport d'expertise, son ancien titre de propriété américain (2003) un grand nombres de factures concernant les travaux effectués (2005-2010), les factures de la restauration et d'autres plus récentes de pièces détachées, un contrôle technique (2013) et des papiers d'immatriculation belge. Un manuel d'instruction est également fourni.
€45,000 - 55,000
Sans Réserve

A matching numbers example, this triple-carburettor Austin-Healey 3000 MkII 2+2 roadster has the desirable overdrive transmission, wire wheels, adjustable steering column, laminated windscreen and a heater, as detailed on the accompanying BMIHT certificate. Its early history is unknown. Owned in the USA by Mr Kurt Leslie from 2003 onwards, the Healey was exported in 2012 from the United States to Belgium where it has since undergone a complete restoration. The car has remained with the same owner until now and has been driven only occasionally since the rebuild. Compiled in 2013, an accompanying condition report (expertise) confirms that the body has been restored and repainted in its original 'triple blue' colour scheme, and equipped with a new vinyl hood and tonneau cover.

Nicely presented, the car comes with a large file containing the aforementioned BMIHT certificate and expertise; old US title (2003); a substantial quantity of old invoices for work carried out (2005-2010); restoration invoices and photographs; recent parts invoices; technical inspection (2013); and Belgian registration papers. A driver's handbook is included in the sale.



307
DE DION-BOUTON TYPE N VOITURETTE « POPULAIRE » 1903
Moteur n° 11334





Personnages à jamais liés au temps des pionniers de l'automobile, MM de Dion et Bouton commencèrent à développer ce qui fut en effet le premier moteur à combustion interne à régime rapide dès les premières années 1890. Les moteurs de l'ingénieur Bouton délivraient des puissances bien supérieures à celles de leurs contemporains de chez Daimler et Benz tout en les égalant sur le plan de la fiabilité. Il est donc tout à fait naturel que les moteurs De Dion-Bouton aient été adoptés massivement par de nombreux constructeurs probablement influencés par les succès remportés dans les épreuves d'endurance. Les premières De Dion furent du type vis-à-vis à moteur arrière, mais à partir de 1902, la marque adopta ce qui allait devenir l'architecture conventionnelle de l'automobile pour la nouvelle gamme dite « Populaire ». Aujourd'hui, De Dion-Bouton est la marque la plus représentée dans le rallye Londres-Brighton par des modèles séduisants, légers, de conceptions simples et plaisantes à conduire.

Cette « Populaire » restaurée a conservé ses équipements corrects comme le réservoir d'huile, la pompe, le réservoir d'eau et le carburateur De Dion, tandis que le radiateur plus grand est du type installé sur des modèles plus récents. Aux mains du précédent propriétaire (décédé) pendant 40 à 50 ans, la voiture a été héritée il y a trois ans par son frère qui disparut à son tour six mois plus tard à l'âge de 83 ans. La voiture appartient actuellement à ses fils (neveux par conséquent de l'ancien propriétaire) qui savent peu de choses à son sujet et qui n'ont pu trouver aucun renseignements ni documents la concernant.
€45,000 - 65,000

Inextricably linked with the pioneering years of the motor car, Messrs De Dion and Bouton began developing what was, in effect, the first high-speed internal combustion engine in the early 1890s. Engineer Bouton's power units developed significantly greater output than their contemporaries from Daimler and Benz yet matched them for reliability. Small wonder then that De Dion Bouton engines were adopted by many other motor manufacturers, influenced no doubt by their success in endurance races. Early De Dions were rear engined and of the vis-à-vis type but from 1902 the firm adopted what would become accepted as the conventional layout for a motor car in the form of the 'Populaire' range. Today De Dion-Bouton is by far the most popular London-Brighton Run marque, its cars being attractive, light in weight, simply constructed and a joy to drive.

This restored 'Populaire' retains correct features such as its De Dion oil reservoir, oil syringe, water tank and carburettor, while the radiator is of the larger type fitted to later models. In the preceding (deceased) owner's possession for some 40-50 years, the car was inherited three years ago by his brother, who himself died six months ago, aged 83. The car now belongs to his sons (the first owner's nephews) who know very little about it and cannot find any history or other paperwork.



308
RENAULT JUVAQUATRE DAUPHINOISE FOURGONNETTE 1958
Châssis n° 3181849
Moteur n° 32246





Petite conduite intérieure à vocation familiale, la Renault Juvaquatre introduite en 1937 reparut dans la gamme de 1946. La production de la berline cessa en 1948 lorsque la 4 CV la remplaça dans l'offre du constructeur. Celle-ci dotée d'un moteur arrière pouvant difficilement donner lieu à un dérivé commercial, break ou fourgonnette, la vénérable « Juva » continua d'assumer ces rôles jusqu'à l'arrivée en 1960 de la Renault 4, époque où la Juvaquatre avait reçu le moteur de 845 cm3 de la Dauphine.

Le vendeur actuel a acquis cette belle Juvaquatre en 2000 de son précédent propriétaire qui la détenait depuis 1984. La voiture fut totalement restaurée en 2010 par le propriétaire actuel. Les travaux portèrent sur la réparation et la peinture de la caisse, la réfection du moteur, le chromage des ornements, la réfection des roues et de l'intérieur, le montage d'un embrayage neuf et le remplacement des pneus.

La voiture n'a couvert depuis que 500 km environ et elle est décrite comme étant en très bon état, sinon excellent. Aussi pratique que plaisante à conduire, elle possède sa carte grise française et son contrôle technique.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

A small family saloon, the Renault Juvaquatre was introduced in 1937 and continued in the range after WW2. Production of the saloon version ceased in 1948, its place in Renault's range having been taken by the 4CV. The latter was rear-engined and thus not ideally suited to estate car or van configurations, so the venerable Juvaquatre continued to fulfil those roles until the arrival in 1960 of the Renault 4, by which time it was being built with the 845cc engine of the Dauphine model.

The current vendor bought this beautiful Juvaquatre in 2000 from the previous owner, who had owned it since 1984. In 2010 the car was completely restored by the current owner. Works carried out include repairing and repainting the bodywork; overhauling the engine; re-chroming the brightwork; refurbishing the wheels; restoring the interior; fitting a new clutch; and replacing the tyres.

The car has covered only some 500-or-so kilometres since completion and is described as still in generally very good/excellent condition. Possessing practicality and charm in equal measure, it is comes with French Carte Grise and Contrôle Technique.



309 *
Numéros concordants
PORSCHE 914/6 COUPÉ 1970
Châssis n° 9141430092
Moteur n° 9011061015R





Les liens historiques étroits de Porsche avec Volkswagen furent remis à l'honneur en 1969 avec le lancement de la VW-Porsche 914, une sportive à moteur central à carrosserie type Targa, construite par Karmann à Osnabrück. Dévoilée au Salon de Francfort, la 914/4 utilisait le quatre cylindres 1 679 cm3 refroidi par air de la Volkswagen 411, tandis que la 914/6 était propulsée par le six cylindres 2 litres de la Porsche 911 T. Les deux voitures recevaient une suspension indépendante et des freins à disque aux quatre roues, ainsi qu'une boîte de vitesses à cinq rapports. La réputation d'équilibre et d'excellente tenue de route de la 914 était pourtant entâchée par les critiques concernant la version quatre cylindres 914/4, jugée trop lente, le manque de vitesse n'ayant jamais été un défaut de la 914/6. La 914/6 connut une carrière relativement brève, avec seulement 3 360 unités produites, entre 1970 et 1972, aujourd'hui très recherchées.

Inscrite au Club 914/6, cette rare et désirable Porsche moderne a appartenu au même propriétaire pendant quarante ans, avant d'être achetée par le vendeur en 2012. La voiture a été restaurée une première fois en 1999 et, plus récemment en 2011, et se présente en très bon état général, le moteur d'origine ayant été refait « à neuf ». La documentation fournie comprend les factures de restauration de 2011, l'expertise d'assurance de Winterthur, les papiers de la FIA, le « permis de circulation » suisse et son contrôle technique en cours de validité.
€60,000 - 80,000

Porsche's strong historical links with Volkswagen we reaffirmed in 1969 with the launch of the Porsche-designed VW-Porsche 914, a mid-engined, Targa-top sports car to be assembled by Karmann of Osnabrück. First seen at the Frankfurt Auto Show, the 914/4 used the 1,679cc, four-cylinder, air-cooled motor of the Volkswagen 411 while the 914/6 was powered by the Porsche 911T's 2.0-litre six. Both cars employed all-independent suspension, four-wheel disc brakes and a five-speed gearbox. The 914's reputation for perfect balance and excellent handling was somewhat marred by criticism that the four-cylinder version was too slow, though lack of speed was never a shortcoming of the 914/6. The 914/6 was a relatively short-lived model with only 3,360 examples produced between 1970 and 1972, and is now much sought after.

Registered with the 914/6 Club, this rare and desirable modern Porsche was with one owner for 40 years before being acquired by the current vendor in 2012. The car was first restored in 1999 and more recently in 2011, and is described as in generally very good condition, the original engine being rebuilt 'like new'. Accompanying documentation consists of the 2011 restoration invoices, Wintherthur Assurance Expertise, FIA papers, Swiss Permis de Circulation and valid technical inspection.



310
Numéros concordants
PORSCHE 356 C 1600 SC COUPÉ 1964
CARROSSERIE REUTTER
Châssis n° 131626
Moteur n° 821600





Cette Porsche 356 C 1600 SC coupé a été vendue neuve aux États-Unis et appartint à M. Ray Jay Wall, en Californie, en 1975 (certificat de propriété au dossier). M. Wall a conservé la voiture plus de vingt ans, avant qu'elle soit exportée en Belgique, en 1997, où elle devint la propriété de M. Nicolas Leune de 2002 à 2004. Le défunt père de l'actuel propriétaire l'avait achetée à Nicolas Leune et l'avait faite complètement restaurer et légèrement préparée pour la compétition à l'époque. Au cours de cette restauration, la voiture a été repeinte dans sa teinte d'origine Rubinred et équipée d'un arceau construit par un professionnel. Les garnitures intérieures ont été enlevées ainsi que d'autres équipements inutiles pour gagner du poids, notamment les sièges arrière et les pare-chocs, et les vitres arrière en verre ont été remplacées par du plexiglas. Deux sièges baquets sport ont été installés, ainsi que des ceintures quatre points et le tableau de bord a été amélioré avec des instruments supplémentaires, un tripmaster et un chronomètre.

Révisée et décrit comme en très bon état, le moteur a été équipé d'un radiateur d'huile supplémentaire et de collecteurs d'échappement tubulaires pour améliorer ses performances. Les autres caractéristiques notables sont les courroies de capot en cuir, les antibrouillards additionnels (des Cibié authentiques) et un feu antibrouillard arrière discret, installé où auraient du se trouver les deux sorties d'échappement originales. L'actuel propriétaire et son père ont beaucoup apprécié conduire cette Porsche 356 « de route » rapide. Utilisée de façon très occasionnelle au cours des cinq dernières années, la voiture se présente en très bon état général, complète avec ses numéros de compétition. Elle démarre « au quart de tour », prête à prendre part à n'importe quelle manifestation. La voiture est vendue avec le titre de propriété américain mentionné plus haut, un certificat d'authenticité Porsche et ses anciens papiers d'immatriculation belge.
€50,000 - 70,000

This Porsche 356C 1600SC Coupé was sold new in the USA and in 1975 belonged to a Mr Ray Jay Wall in California (Certificate of Title on file). Mr Wall kept the Porsche for some 20-plus years prior to its exportation in 1997 to Belgium, where it was owned by Mr Nicolas Leune from 2002 until 2004. The current owner's late father bought the car from Nicolas Leune and had it completely restored and mildly race prepared at that time. During the restoration the car was repainted in the original 'Rubinred' colour and fitted with a professionally made roll cage. The interior carpeting was stripped out and other weight-saving measures adopted, including deleting the rear seats, removing the bumpers, and replacing the side windows with Plexiglas. Two bucket-type sports seats were installed together with 4-point safety belts, and the dashboard upgraded with additional instruments, a Tripmaster and a chronometer.

Overhauled and said to be in very good condition, the engine has been fitted with an additional oil cooler and tubular exhaust headers for improved performance. Other noteworthy features include leather bonnet straps, additional front fog lights (original Cibié), and discreet rear fog lights, installed where the original two exhaust pipes would have been. The current owner and his father have much enjoyed driving their 'fast road' Porsche 356. Used only occasionally over the past five years, the car is presented in generally very good condition, complete with competitor's number stickers. It is 'on the button' and ready to be taken to any event and enjoyed. The car is offered with the aforementioned US title deed, Porsche Certificate of Authenticity and old Belgian registration papers.



311
Livrée neuve au Lichtenstein
CITROËN SM COUPÉ 1971
Châssis n° SB00SB3188
Moteur n° C114/120.001





Combinant la technologie futuriste du châssis Citroën et le savoir-faire de motoriste de Maserati, la SM reprenait la suspension hydropneumatique à assiette constante, inspirée de celle de la DS, avec freins à disque assistés, direction à rappel asservi et phares directionnels. Citroën avait racheté Maserati en 1968, principalement pour profiter de son expérience de motoriste pour son projet de coupé Grand Tourisme. Après quelques atermoiements concernant les dimensions du moteur, la cylindrée de 2 670 cm3 fut finalement retenue, pour une puissance de 170 ch. Citroën était alors leader mondial en termes d'aérodynamique pour les voitures particulières, le coefficient de pénétration de la SM, record de la catégorie, lui autorisant une vitesse de pointe de 225 km/h, ce qui en faisait la traction la plus rapide de tous les temps à l'époque. Tendrement regretté, ces belles voitures, techniquement très avancées, sont aujourd'hui très recherchées.

Cette Citroën SM a été livrée neuve au Lichtenstein à M. Jasef Masoog et immatriculée le 2 juillet 1971. La voiture a ensuite été vendue à M. Philippe Orville de Lausanne où elle est restée sa propriété jusqu'en 1994. Elle fut exportée de Suisse en 2013. Affichant aujourd'hui un kilométrage que l'on pense d'origine de 98 500 km au compteur, la voiture à numéros et couleurs concordants est décrite par le vendeur comme étant en très bon état, prête à rouler sur un coup de démarreur. Cette Grand Tourisme franco italienne charismatique est vendue avec des papiers d'immatriculation suisse (périmés), ses documents d'importations avec les droits payés, un carnet d'entretien au nom de Jasef Masoog et un dossier complet contenant les factures des travaux effectués.
€35,000 - 40,000
Sans réserve

Combining Citroën's advanced chassis technology and Maserati's engine know-how, the SM featured DS-style hydro-pneumatic self-levelling suspension, power-assisted all-round disc brakes, self-centring steering and steered headlamps. Citroën had bought Maserati in 1968, principally to acquire the latter's engine technology for its new top-of-the-range Gran Turismo coupé, and the Italian firm responded to the brief with remarkable speed by the simple expedient of chopping two cylinders off its Indy four-cam 90-degree V8 to create the required V6. After some juggling of engine dimensions, a capacity of 2,670cc was settled on for a power output of 170bhp. Citroën was the world leader in passenger car aerodynamics at the time, the SM's class-leading drag coefficient enabling it to reach 140mph, making it the fastest front-wheel-drive car ever at that time. Fondly remembered, these technically advanced and functionally beautiful cars remain highly sought after today.

This Citroën SM was delivered new in Liechtenstein to Mr Jasef Masogg and first registered on 2nd July 1971. Subsequently the car was sold to Mr Philippe Orville of Lausanne and remained in his ownership until 1994. It was exported from Switzerland in 2013. Currently displaying a believed genuine total of 98,500 kilometres on the odometer, the car is described by the current vendor as in very good condition and retaining matching numbers and colours, 'on the button' and ready to drive. This charismatic Franco-Italian Gran Turismo is offered with Swiss registration papers (cancelled), import duties paid documents, service booklet in the name of Jasef Masogg, and an extensive history file containing invoices for work carried out.



312
Livrée neuve par Franco-Britannic Automobiles
BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET 1986
CARROSSERIE H. J. MULLINER PARK WARD
Châssis n° SCBZD0001GCX15795
Moteur n° 15795





Dans les années 1980, relancer la marque Bentley, était au cœur de la stratégie marketing de Rolls-Royce. Pour redorer le blason de la marque, on ressuscita un nom glorieux de son passé, Continental, qu'on réserva au modèle deux portes, auparavant connu sous le nom de Corniche, comme son équivalent Rolls-Royce. Une idée particulièrement bienvenue puisque le changement de nom de la Bentley en 1984 eut l'effet escompté, les ventes qui avaient culminé à 77 exemplaires au cours des treize années écoulées depuis le lancement de la Corniche sous la marque Bentley, totalisèrent 421 exemplaires au cours des 11 années suivantes, sous le nom de Continental.

Cette rare et belle Continental à conduite à gauche fut livrée neuve par Franco-Britannic Automobiles à Paris. Immatriculée le 26 juin 1986, elle est restée en France et en Belgique pendant plusieurs années, comme le montrent diverses factures d'entretien au dossier. En 2006 (à 94 000 km), la voiture partit pour l'Espagne où elle fut entretenue ensuite par Bentley Barcelona. Le compteur affiche 115 000 km que l'on pense d'origine.

Au début de 2011, la Continental fut vendue et revint en France, mais son propriétaire décéda malheureusement peu après. L'actuel propriétaire, qui a acheté la voiture au cours de l'été 2014, nous signale qu'elle est en très bon ou excellent état général, jamais restaurée et – on la pense – jamais repeinte. De nouvelles moquettes ont été installées en 2014 et les carburateurs révisés récemment. Dans sa finition Masons black avec un magnifique intérieur en cuir Connolly rouge, la voiture est vendue avec son manuel du propriétaire, les factures d'entretien de Bentley Barcelona et autres, sa carte grise français et son contrôle technique en cours de validité.
€55,000 - 75,000

A key factor in Rolls-Royce's marketing strategy for the 1980s was the re-launch of Bentley. To rekindle interest in the marque, a glorious name from its past was resurrected - 'Continental' - and applied to the two-door model previously known, like its Rolls-Royce equivalent, as the Corniche. An inspired move, the Bentley's 1984 name change had the desired effect; sales, which in the 13 years since the Corniche's launch had amounted to a mere 77 Bentley-badged cars, totalling 421 for the succeeding 11 years of Continental production.

A left-hand drive model, this beautiful and rare Bentley Continental was delivered new by Franco-Britannic Automobiles in Paris. First registered on 26th June 1986, the Bentley stayed in France and Belgium for several years as evidenced by sundry maintenance invoices on file. In 2006 (at 94,000 kilometres) the car moved to Spain where it was serviced subsequently by Bentley Barcelona. The current odometer reading is a believed-genuine 115,000 kilometres.

At the beginning of 2011 the Continental sold and returned to France, but unfortunately its new owner passed away shortly thereafter. The current owner, who bought the car in the summer of 2014, informs us that it is in generally very good/excellent condition, never restored and – it is believed – never repainted. New carpets were fitted in 2014 and the carburettors overhauled recently. Finished in Masons Black with magnificent red Connolly leather interior, the car comes with owner's handbook, maintenance invoices from Bentley Barcelona and others, French Carte Grise and valid Contrôle Technique.

313
NO LOT



314 *
CITROËN DS19 BERLINE 1956
Châssis n° 5199
Moteur n° DS20801500





Lorsque l'emblématique Citroën DS fut dévoilée au salon de Paris au Grand Palais en octobre 1955, elle stupéfia le monde automobile. Jamais, une automobile de production n'avait intégré autant de solutions d'avant-garde d'un seul coup. Sur les 1,3 million de voitures de tout type produites au cours des vingt années qui suivirent, ce sont les modèles 1956 authentiques d'une rareté extrême et jusqu'au numéro « 5889 » inclus que les collectionneurs convoitent car elles viennent rarement sous le marteau.

Cette DS 19 de 1956 n° 5199 est une des 25 (environ) modèles 1956 en existence dans des états divers dont une poignée seulement ont conservé leur peinture, leur intérieur et leur mécanique d'origine. Pratiquement complète, cette voiture semble avoir conservé ses finitions – caisse champagne et toit aubergine - et intérieur d'origine. Cette DS qui aurait été vendue neuve dans la région de Chicago (Illinois, USA) est donc une très rare version américaine. Elle fut arrêtée au milieu des années 1960 pour un problème mécanique. Bien qu'invérifiables, les 22,495 miles (36, 000 km) marqués au compteur peuvent être corrects étant donné l'originalité de la voiture et le fait qu'elle ait été conservée hors circulation il y a environ un demi-siècle. Vendue à restaurer et dans l'état où elle se trouve, cette DS extrêmement rare et authentique, du premier millésime, est accompagnée de son titre de propriété américain.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

When the iconic Citroën DS debuted at the Paris Motor Show at the Grand Palais in October 1955 it stunned the automotive world. Never had a car incorporated so many groundbreaking innovations at one time. Of the over 1.3 million of all types built during the succeeding 20 years, it is the extremely rare authentic 1956 models, which have serial numbers up to and including number '5889', that collectors covet the most as they rarely come to the market.

This particular 1956 DS19, number '5199', is one of the approximately 25 genuine 1956 models still existing, in any condition, with only a handful retaining their original paintwork, interior and mechanicals. Virtually complete, the car is believed to retain its original aubergine body paintwork, champagne roof and cloth interior. This DS was purportedly sold new near Chicago, Illinois and is a very rare USA version. It was taken off the road in the mid 1960s with a mechanical issue. Although unverifiable, the 22,495 miles recorded on the odometer may well be correct given the car's originality and the fact it was removed from the road some 50 years ago. Offered for restoration and sold strictly as viewed, this extremely rare, authentic, first-year DS comes with a US Certificate of Title.



315
Seulement deux propriétaires depuis l'origine
MASERATI QUATTROPORTE 4,2 LITRES BERLINE 1968
CARROSSERIE FRUA
Châssis n° AM107 2280
Moteur n° AM107 2280





Modèle emblématique de Maserati, la Quattroporte était la première berline quatre portes de la marque et sa première voiture à structure monocoque. Dessinée par Frua et devoilée au Salon de Turin en 1963, la Quattroporte recevait une version 4, 2 litre du V8 à quatre arbres à cames en tête de la 5000 GT et, sous la tôle, une suspension indépendante à l'avant et un pont De Dion à l'arrière. Seulement 679 de ces luxueuses et exclusives automobiles avaient été construites quand la production prit fin en 1970.

Cette Quattroporte, l'une des berlines de luxe les plus remarquables de son époque, a quitté l'usine en octobre 1968 et a été livré à son premier propriétaire en Italie, comme en atteste un e-mail de Maserati. Le premier propriétaire, un habitant de Brescia, a conservé la voiture jusqu'en 1979, lorsqu'elle fut acquise par le second qui la garda jusqu'en 2014. Elle a été commandée avec la boîte à cinq rapports, tandis que sa livrée était – et est toujours – « argento Auteuil » avec intérieur en cuir bleu. Le moteur a été révisé en 2014 par Candini, le spécialiste Maserati de Modène. La voiture est vendue avec son libretto original, son Certificato di Proprieta et son passeport ASI.
€60,000 - 75,000

A landmark model for Maserati, the Quattroporte was the Modena firm's first four-door saloon and its first car to employ unitary construction. Styled by Frua and introduced at the 1963 Turin Show, the Quattroporte was powered by a 4.2-litre version of the 5000GT's four-cam V8 and beneath the skin featured independent front suspension and a De Dion rear axle. Only 679 of these luxurious and exclusive motor cars had been produced when production ceased in 1970.

One of the world's foremost luxury saloons of its day, this Quattroporte left the factory in October 1968 and was delivered to its first owner in Italy, as confirmed by an email from Maserati. A resident of Brescia, the first owner kept the car until 1979 when it was purchased by the second, who kept it until 2014. The car was delivered with the five-speed manual gearbox, while the colour scheme was, and still is, 'Argento Auteil' with blue leather trim. This charming Quattroporte is believed to have undergone a conservative restoration some years ago, but importantly still retains its lovely, patinated original blue leather interior. The engine was serviced in 2014 by Maserati specialist Candini of Modena and the car comes with the original Italian libretto, Certificato di Proprieta and ASI passport.

316

MASERATI GHIBLI 4, 7-LITRES COUPÉ 1970
CARROSERIE PAR CARROZZERIA GHIA

Châssis n° AM 115 922
Moteur n° AM 115 326

Cette belle Ghibli châssis n° « AM 115 922 » sortie de l'usine Maserati à Modène en janvier 1970 fut vendue à M. Michele Giovonardi de cette même ville le même mois. La voiture ne resta pas très longtemps en Italie, le prochain changement de propriété connu intervenant le 2 février 1973 date à laquelle elle fut immatriculée par un négociant de Vienne, Autriche, pays où elle demeura immatriculée depuis cette date.

Le négociant céda la Ghibli le 3 août 1973 à son nouveau propriétaire qui la conserva jusqu'au 5 juin 1978. Le suivant la garda jusqu'au 22 mars 1979, tandis que le propriétaire suivant l'immatriculait du 20 novembre 1981 au 16 décembre 1983. La Ghibli resta ensuite stockée pendant huit ans par ce dernier qui commença une restauration en 1991.

This beautiful Ghibli, chassis number 'AM 115 922', was dispatched from the Maserati works in Modena in January 1970 and sold to Mr Michele Giovonardi of Modena that same month. The car did not remain in Italy for very long, the next recorded change of ownership occurring on 2nd February 1973 when it was registered by a motor dealer in Vienna, Austria. Since then the Maserati has always been registered in Austria.

The dealer sold the Ghibli to a new owner on 3rd August 1973, and the car remained with them until 5th June 1978. Its next owner kept the car until 22nd March 1979, while the succeeding owner registered it from 20th November 1981 until 16th December 1983. After that the Ghibli was stored for eight years by this last owner, who commenced its restoration in 1991.





Celle-ci entreprise par les ateliers Straight Eight and Vintage & Sports Cars en Autriche dura longtemps pour s'achever en 2008. Il s'agissait d'une reconstruction totale depuis la coque comprenant la réparation de la caisse et la pose de glaces neuves dans la teinte vert correcte, la réfection de toutes les pièces chromées et du châssis avec amortisseurs neufs et mécanisme de direction « comme neuf » et le remplacement tous les joints, caoutchoucs, bagues, etc. Peinte à l'origine en Polo Park White avec intérieur noir, la voiture fut repeinte en bleu foncé Maserati et totalement regarnie en cuir Magnolia.

Le moteur d'origine n° « AM 115 922 » avait été remplacé dans les années 1970 en Autriche par le n° « AM 115 326 », comme confirmé par Fabio Collina chez Maserati. Ce moteur a été totalement démonté et toutes les pièces usées ont été remplacée, tandis que la boîte manuelle à cinq rapports ZF et le différentiel étaient totalement refaits. On notera aussi un faisceau électrique, un radiateur, un circuit de refroidissement et un ventilateur électrique neufs, le remplacement de toutes les canalisations et durits, un échappement en inox neuf et une révision de tous les instruments de bord qui fonctionnent parfaitement. Lors de sa restauration, le compteur affichait 60 000 km et la voiture n'a parcouru que 1 000 km environ depuis sa reconstruction. La Ghibli immatriculée pour la dernière fois en 2014 est accompagnée de l'attestation autrichienne la classant dans les véhicules historiques. Une rare occasion d'acquérir une grande GT sportive en son temps, peu utilisée depuis sa restauration totale.
€185,000 - 225,000

The restoration was carried out at the Straight Eight and Vintage & Sports Cars workshops in Austria and would be a lengthy process, eventually finished in 2008. This was a complete 'body off' rebuild, which included bodywork repairs and all new window glass in correct green; re-plating all the original chrome trim; completely overhauling the chassis with new dampers and 'as new' steering mechanism; and replacing all bushes, seals, rubbers, etc. Originally finished in Polo Park White with black interior, the car was repainted in Maserati dark blue and completely re-trimmed in bright Magnolia leather.

The original engine, 'AM 115 922', had been replaced during the 1970s in Austria with the 4.7-litre engine 'AM 115 326', as confirmed by Fabio Collina of Maserati. The engine was completely dismantled and all worn parts replaced, while the ZF five-speed manual gearbox and the differential were fully overhauled also. Other noteworthy features include a new wiring harness; new radiator, cooling system and additional electric fan; all new piping; new stainless steel exhaust; and overhauled instruments, the latter working perfectly. At time of restoration the odometer reading was 60,000 kilometres and the car has covered only another 1,000-or-so since the rebuild's completion. The Ghibli was last registered in 2014 and comes with Austrian title classifying it as an historic vehicle. An exciting opportunity to acquire one of the outstanding sports cars of its era, little used since full restoration.









317
LANCIA FLAMINIA 3C GT 2, 5 LITRES COUPÉ 1962
CARROSSERIE TOURING
Châssis n° 824.00 1992
Moteur n° 826.030 1530 (voir texte)





La berline Lancia Flaminia, dessinée par Pininfarina, fit ses débuts au Salon de Turin en 1956. Succédant à l'Aurelia, la Flaminia en reprenait l'architecture, mais la construction monocoque était différente et les traditionnelles suspensions avant « télescopiques » laissaient place à une double triangulation avec ressorts hélicoïdaux, plus modernes. Un coupé et un cabriolet, construits sur un empattement plus court, suivirent, tous deux équipés de freins à disque et d'un moteur plus puissant. Le V6 de 2 458 cm3 développait 119 ch dans les Flaminia les plus sportives et 140 ch sur les modèles 3C à trois carburateurs, à partir de 1961, ce qui était suffisant pour assurer une vitesse maximale approchant les 190 km/h. La production des Flaminia, hormis les berlines, prit fin en 1967.

Cet élégant et délicieux coupé Flaminia a connu seulement trois propriétaires depuis 1968 et a été acheté par l'actuel propriétaire pour sa collection bien connue au nord de l'Italie, aux environs de 2004. Décrite comme en bon état général, la voiture arbore la livrée la plus élégante du modèle, une carrosserie gris métal foncé associée à un intérieur en cuir rouge. Elle est dotée d'un moteur qui n'est pas celui d'origine, mais qui est du même type (826.030 1530), et elle est vendu avec le moteur d'origine aux numéros concordant, que l'on pense avoir été refait. La voiture est vendue avec son libretto et son foglio complementare italiens.
€60,000 - 75,000

Lancia's Pininfarina-styled Flaminia saloon debuted at the 1956 Turin Motor Show. The Aurelia's replacement, the Flaminia retained its predecessor's mechanical layout, though the form of unitary construction was changed and Lancia's traditional 'sliding hub' independent front suspension gave way to a more-modern double wishbone and coil-spring arrangement. Shorter-wheelbase Coupé and Convertible models followed, all featuring disc brakes and increased power. The 2,458cc V6 engine produced 119bhp when installed in the more sporting Flaminias, with 140bhp available in the triple-carburettor '3C' models from 1961, which was good enough for a top speed approaching 190km/h. Flaminia production - saloon excepted - ceased in 1967.

This delightful and most elegant Flaminia Coupé has had only three registered owners since 1968 and was purchased for the vendor's notable Northern Italian museum collection circa 2004. Described as in generally good condition throughout, the car is finished in arguably the most elegant colour combination for the model: gunmetal grey metallic with red leather interior. It is currently fitted with a non-original engine of correct type ('826.030 1530') but comes with the original, matching numbers engine, believed rebuilt. The car is offered with Italian libretto and Foglio Complementare.



318
ALFA ROMEO GT 1600 JUNIOR COUPÉ 1976
CARROSSERIE BERTONE
Châssis n° AR115 340001864
Moteur n° AR00526 5281F





Présentée en 1963, la Giulia Sprint GT arborait une élégante carrosserie quatre place dessinée par Giorgetto Giugiaro chez Bertone, mais elle était fabriquée dans la nouvelle usine Alfa Romeo d'Arese. Sous la tôle du nouveau coupé, on retrouvait la boîte cinq vitesses manuelle de la berline Giulia TI de la série 105, la suspension avant indépendante, l'essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux, les freins à disque aux quatre roues (sauf sur les tout premiers exemplaires) et le moteur 1 750 cm3 dans une version plus affûtée. Le remplacement de la 1750 par la 2000 GTV en 1971 laissait un vide dans la gamme qui fut comblé par le retour d'un modèle 1, 6 litre, absent de la gamme depuis l'arrêt de la GTV de 1968. Ce fut la 1600 Junior, construite de 1972 à 1977, à l'origine avec des doubles phares qu'elle partageait avec la 2000 GTV.

Cette 1600 Junior est l'une des dernières construites et comporte de nombreux éléments empruntés la 2000 GTV contemporaine. Cet exemplaire à numéros concordants qui conserve sa couleur argent d'origine et son intérieur noir, avait été exposé pendant 27 ans chez un concessionnaire Alfa Romeo avant d'être achetée par le vendeur en 2013. Elle affiche un kilométrage de 90 057 km au compteur et est décrite comme en bon état général. Soignée par son propriétaire et seulement utilisée en de rares occasions, elle a bénéficiée d'une récente révision et mise à niveau et est vendue avec ses papiers d'immatriculation « historique » allemande et son TÜV, valable jusqu'en septembre 2016.
€20,000 - 26,000

Launched in 1963, the Giulia Sprint GT featured classically stylish four-seater coachwork designed by Bertone's Giorgetto Giugiaro, though this was now manufactured at Alfa's new factory at Arese. Beneath the skin the new coupé utilised the 105-Series Giulia TI saloon's five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle, all round disc brakes (early cars excepted) and 1,570cc engine in up-rated form. The subsequent 1750 version's replacement by the 2000GTV in 1971 left a gap in the range that was filled by the return of a 1.6-litre model, which had been absent since the GTV's demise 1968. This was the GT 1600 Junior built between 1972 and 1977, initially in two-headlamp form and later with the four-headlamp front end shared with the 2000 zGTV.

This GT 1600 Junior is one of the last to be built and incorporates many of the features of the contemporary 2000 GTV. A matching numbers example retaining its original colour scheme of silver with black interior, the car was exhibited at an Alfa Romeo dealership for some 27 years and in 2013 was purchased by the current vendor. Currently displaying a total of 90,057 kilometres on the odometer, the car is described as in generally good condition, with no deviations from original specification. Detailed by the owner and used only for special occasions, it benefits from recent servicing/tuning and is offered with German 'Historic' registration papers and TüV to September 2016.

319 *

Provenant de la Collection Maranello Rosso

FIAT ABARTH 595 SS
BERLINE COMPÉTITION 1965

(anciennement immatriculée en Italie 63294 MC)
Châssis no°1411519-1914

En 1958 Carlo Abarth modifia un moteur bicylindre de Fiat Nuova 500 et démontra à l'autodrome de Monza que même la plus modeste et la plus abordable « Fiat du pauvre » pouvait se transformer en une berline de compétition à haute performance et à fort potentiel de vitesse.

En septembre 1963, il décida de répéter cette opération aussi amusante que fortement médiatisée en annonçant qu'Abarth & Co, Corso Marche à Turin, allait lancer sa Fiat Abarth 595, la bombe italienne originale « Cinque Cento-plus-plus » qui allait devenir la voiture la plus cool pour un jeune Italien apprenti champion à l'époque. C'était en fait la contrepartie latine de la Mini-Cooper britannique.

Le moteur à deux cylindres avait été porté de 499, 5 à 595 cm3 par augmentation de l'alésage à 73, 5 mm contre 67, 4 à l'origine, mais en conservant la course originale de 70 mm. Avec des soupapes en tête actionnées par un arbre à cames latéral, un rapport volumétrique élevé à 9,2 :1 et un seul carburateur Solex, ces petites voitures développèrent initialement 27 ch à 5 000 tr/min. Mais avec un poids en ordre de marche de 470 kg seulement, ces fusées de poche pouvaient semer la terreur sur la grande place de la gare de Milan ou perturber la circulation au centre de Rome avec leur vitesse de 120 km/h – sur le plat.

Les modifications apportées au moteur par Carlo Abarth étaient en réalité assez nombreuses, les deux cylindres étant réunis dans un carter commun, tandis que les conduits de la culasse étaient reprofilés et polis, les ressorts de soupapes renforcés et l'arbre à cames remplacé.

It was in 1958 that Carlo Abarth modified a Fiat Nuova 500 two-cylinder engine and demonstrated on the Monza Autodrome that even the smallest and most prosaic of humble poor man's Fiats could become a high-performance competitive saloon car of considerable pace and potential.

In September 1963 he decided to repeat that exhilarating and much-publicised experience with the announcement that Abarth & Co of the Corso Marche, Turin, was launching its Fiat Abarth 595, the original Italian 'go-faster' Cinque Cento-plus-plus which became just about the coolest car on the planet if one was a young Italian blade of that period. It was, in effect, the Latin counterpart of the British Mini-Cooper.

The two-cylinder engine had been uprated from 499.5cc to 595cc by boring-out the cylinders to 73.5mm diameter from the standard 67.4mm, while retaining the original stroke length of 70mm. With overhead-valves actuated by a side-mounted camshaft, compression ratio raised to 9.2:1 and a single Solex carburettor these little cars developed an initial 27bhp at 5,000rpm. But with a kerb weight of only 470kg – 1,0346lbs – these pocket rockets were capable of terrorizing the main square in front of Milan railway station, or of dominating traffic in central Rome, with a top speed of 120km/h – just over 74mph (on the level).

Carlo Abarth's engine modifications were in fact quite extensive, the two cylinders being united within a common iron casting, while the cylinder head's ports were profiled and polished, uprated valve springs fitted and a special camshaft installed.



Mais l'objectif réel de la version Fiat Abarth 595 était aussi la compétition dans la plus petite catégorie du championnat italien pour voitures de tourisme car chaque victoire en course ou en côte signée par une Abarth sur base Fiat valait au préparateur un sérieux bonus sur le prix des pièces fournies par Fiat.

L'étape suivante fut la 595 SS – comme la voiture de la vente - lancée en février 1964. Extérieurement, la 595 Super Sport différait de la 595 standard par ses écussons d'identification et ses attaches de capot en caoutchouc noir à la place de la peu sûre poignée Fiat. Si le kit de conversion 595 normal d'Abarth valait 505 000 lires, celui de la nouvelle 595 SS à 650 000 lires pouvait refroidir l'enthousiasme de plus d'un acheteur potentiel.

Le dossier qui accompagne cette Fiat Abarth 595 SS comprend le libretto d'immatriculation original italien de la voiture qui indique que son propriétaire était en 1967 Mario Pallotti de Civitanova Marche (si l'écriture manuscrite a été correctement déchiffrée) et les suivants, Vittorio Seri et Aduo Lauri. Les plaques originales italiennes sont jointes au lot. Comme d'habitude dans le cas de ces voitures en exposition provenant directement de la Collection Maranello Rosso de Fabrizio Violatti, nous recommandons de procéder à une vérification complète et à un minimum de préparation avant toute tentative de remise en route et d'utilisation.

Cette très séduisante et amusante petite voiture de compétition a été examinée par un grand spécialiste de la marque qui confirme qu'elle comporte les spécifications correctes d'époque et qu'elle est probablement une voiture originale vendue dans cette configuration. Elle est aussi très bien équipée pour un modèle de ce type avec les instruments corrects, le bon moteur, les roues Campagnolo en alliage léger coulé, etc.

Il s'agit donc d'une très intéressante et très abordable petite Fiat Abarth offrant toutes les caractéristiques – et les performances – qui rendirent ces petites bombes si séduisantes auprès de la jeunesse italienne de l'époque.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

But the new Fiat Abarth 595 model's serious target was also the 'baby' class within the Italian national Touring car competition category, for every single race or class win by a Fiat-based Abarth earned the company a worthwhile bonus payment from Fiat itself.

The next step was the 595SS – as now offered here – which was launched in February 1964. Externally the 595 Super Sport differed from the standard 595 by model identification badges and black moulded-rubber engine-cover straps in place of the 'boring' Fiat handle. While Abarth's normal 595 conversion kit cost Lire 505,000, that for the new 595SS would set back an enthusiastic buyer by Lire 650,000.

The file accompanying this Fiat Abarth595SS model includes the car's original Italian registration libretto which records its 1967 owner as having been Mario Pallotti of Civitanova Marche (so far as the handwriting can be interpreted), with subsequent owners recorded as Vittorio Seri and Aduo Lauri. Also included within the file is the car's original Italian registration plate. As is the case with all of these display cars offered fresh from the late Fabrizio Violati's Maranello Rosso Collection museum at Falciano, San Marino, we recommend expert inspection and preparation before any attempt might be made to run them in earnest.

This most attractive little fun/competition car has been inspected by a leading marque specialist who confirms that it is to the correct contemporary specification and is probably therefore an original car first marketed in this form. It is also highly specified for the model, with the correct instruments, correct engine, Campagnolo cast-alloy wheels and so on.

This is a fascinating and potentially very affordable little Fiat Abarth offering all the characteristics – and the performance – which made these little rocket ships so attractive to the Italian youth market in period.

Please note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.











320 *
Provenant de la Collection Maranello Rosso
FIAT ABARTH 750 SPIDER 1958
CARROSSERIE PAR CARROZZERIA ALLEMANO
Non immatriculée dans l'UE
Châssis n° 558395





Nous proposons ici un exemplaire exposé dans feue la Collection Maranello Rosso d'une extrêmement rare Fiat Abarth 750 Spider 1958 habillée d'une carrosserie par la très respectée firme de carrosserie turinoise Allemano.

Cet exemplaire fait preuve d'une excellente présentation avec tous ses habillages extérieurs en place, ce qui constitue une vraie rareté aujourd'hui. Il s'agit d'une variante de compétition équipée d'un hard-top dont le moteur n'est pas du type correct puisqu'il s'agit d'un groupe Fiat standard et non d'une préparation Abarth. Il est néanmoins possible que ce moteur ait été installé sur cette voiture dès l'origine.

Dans le dossier de documentation qui accompagne cette voiture, nous trouvons une reconnaissance notariée des papiers de la voiture sous le sceau d'Alvin G. Weinstein, de Van Nuys (Californie. En juillet 1981, la voiture fut vendue à Bill Schley de Waukesha. Le dossier contient aussi un Certificate of Title daté d'octobre 1975 citant le nom du propriétaire à cette date, un certain Robert L. Woods de Phoenix (Arizona). Il semble que la voiture ait été américaine jusqu'en 1998 avant d'être rapatriée en Italie pour reposer paisiblement au sein de la Collection Maranello Rosso. Comme pour toute voiture ayant fait longtemps partie d'une collection statique, nous recommandons d'effectuer un examen complet de la mécanique et une remise en fonctionnement précautionneuse avant de la faire rouler.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Here we offer the late-Maranello Rosso Collection's displayed example of an exceedingly rare 1958 Fiat Abarth 750 Spider with coachwork by the highly-regarded Torinese coachbuilding company, Carrozzeria Allemano.

This particular example is very nicely presented with all its external trim in place, which is quite a rarity these days. It is a competition variant fitted with hardtop, and the engine is presently incorrect to type, being a standard Fiat unit, not the Abarth alternative.There is a possibility, however, that this engine has powered this particular car from new.

Within the documentation file accompanying this car we find Californian notary acknowledgement of the car's paperwork under the name Alvin G. Weinstein of Van Nuys, California. In July 1981 the car was sold to Bill Schley of Waukesha. The file also preserves a Certificate of Title dated October 1975, citing the contemporary proprietor as one Robert L. Woods of Phoenix, Arizona. The car still appears to have been under American ownership as late as 1998, before being repatriated to Italy for long-term inclusion and display within the Maranello Rosso Collection. As with all these longterm static display vehicles, we recommend expert mechanical inspection and attention before any attempt is made to run the car in earnest.

Please note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.



321 *
Provenant de la Collection Maranello Rosso
FIAT ABARTH 0T 1300/124 COUPE 1966
Non immatriculée dans l'UE (antérieurement immatriculée en Italie « UD 181485)
Châssis n° 0259930





Nous avons l'avantage cette fois de proposer ce mariage étonnant entre une coque de série de Fiat 850 Coupé et du moteur et des transmissions en provenance de la berline Fiat 124. Les soins qu'Abarth avaient apportés au moteur avaient élevé la cylindrée de 1 197 à 1 280 cm3 par un réalésage à 75, 5 mm, tandis que la course était légèrement réduite à 71 mm pour atteindre des régimes supérieurs. Avec un rapport volumétrique de 10,5 :1, le nouveau groupe alimenté par un carburateur Solex double corps développait l'intéressante puissance de 75 ch .

Nous reconnaissons que cet exemplaire ex Collection Maranello Rosso est un modèle Série 2 et, après un examen par un spécialiste Abarth reconnu, celui-ci a conclu qu'il était « cent pour cent complet et correct… » Les documents figurant au dossier qui accompagnent cette rare Fiat Abarth font référence à l'immatriculation de la voiture à Udine en juillet 1969. En août 1984, le propriétaire de la voiture est mentionné comme étant un certain Pasquale Murano qui semble avoir cédé la voiture cette année-là à Roberto Tonutti de Randaccio (si le nom manuscrit a été correctement déchiffré). La voiture fut ensuite vendue en 2002 par Bruna Siciliotto de Palmanova à Nello Bravin de Tagliamento. Sa date d'achat par la Collection Maranello Rosso n'est pas claire, mais comme pour toutes les voitures du musée de San Marino, nous recommandons d'effectuer un examen complet de la mécanique et une remise en fonctionnement précautionneuse avant de faire rouler cette voiture.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€22,000 - 28,000
Sans Réserve

Here we are pleased to offer this striking marriage between the production Fiat 850 Coupe body/chassis unit and the engine and driveline power-pack taken from the Fiat 124 saloon. Abarth's attention to the engine had increased its cylinder capacity from 1197cc to 1280cc by a re-bore to 75.5mm while the stroke had been reduced slightly – in search of higher rpm – to 71mm. With a compression ratio of 10.5:1 the new unit breathed through a single twin-choke Solex carburettor and developed a lusty 75bhp at 6,000rpm.

We understand that this particular ex-Maranello Rosso Collection example is a Series 2 model, and upon inspection for us by a respected Abarth specialist his verdict was that it was "one hundred per cent complete and correct…". Documents in the file accompanying this rare Fiat Abarth include reference to the car's registration in Udine in July 1969. By August 1984 the car's owner is recorded as having been one Pasquale Murano who appears to have sold the car that year to Roberto Tonutti of (what appears to be from the handwriting) Randaccio. It was subsequently sold in 2002 by Bruna Siciliotto of Palmanova to Nello Bravin of Tagliamento. Its date of acquisition by the Maranello Rosso Collection is unclear, but as with all cars offered fresh from the San Marino museum we recommend expert mechanical inspection and attention before any attempt is made to run the car in earnest.

Please note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.

322 *

Provenant de la Collection Maranello Rosso

FIAT ABARTH 1000 BIALBERO « LONG NEZ »
COUPÉ COMPÉTITION CHAMPION DU MONDE 1964

Non immatriculée dans l'UE
(anciennement immatriculée en Italie TV 327910)
Châssis no° 1290286

Inclus dans le dossier de documentation qui accompagne cette Fiat Abarth, le « libretto » de l'immatriculation originale confirme que son numéro d'immatriculation d'époque en août 1972 était bien TV 327910, son propriétaire étant Lorenzet de Pedarena. En mai 1974, il semble que la voiture soit passée aux mains d'Antonio Giovanni Balestra de Vicenza. La feuille complémentaire de l'Automobile Club d'Italia indique que le numéro d'immatriculation TV 327910 date de 1975.

La documentation confirme que les cotes du moteur à quatre cylindres de 1972 étaient 65 m d'alésage et 74 mm de course donnant une cylindrée de 982 cm3. Il existe aussi un tampon se référant à l'Associazione Sportiva Automobilistica Presso Officina Alfa Romeo en la personne de son président pour utilisation à titre temporaire de novembre 1975.

Included in the documentation file accompanying this Fiat Abarth is the car's original registration libretto booklet, confirming its contemporary registration serial in August 1972 as having been TV 327910, its owner being named as Lorenzet of Pedarena. In May 1974 the car seems to have passed to Antonio Giovanni Balestra of Vicenza. Automobile Club d'Italia Foglio Complementare, which records a registration serial of TV 327910 as of 1975.

The documentation confirms the car's 1972 4-cylinder engine dimensions as having been, bore 65mm, stroke 74mm, providing a maximum capacity of 982cc. There is also a stamped reference to the Associazione Sportiva Automobilistica Presso Officina Alfa Romeo in the person of its President for temporary use in November 1975.



Le dossier comporte aussi un feuillet de caractéristiques techniques daté du 14 août 1961 relatif à la Fiat Abarth Bialbero ainsi qu'une photocopie du formulaire d'homologation (Scheda di Omologazione) du modèle par l'Automobile Club d'Italia, donnant le détail de ses spécifications avant vérification par les commissaires techniques partout dans le monde.

Le document peut-être le plus intéressant de tous est une lettre sur papier à en-tête d'Abarth & Co adressée à Nino Balestra de Bassano del Grappa et datée du 15 novembre 1973 comprenant une copie des papiers d'homologation et signée par le Dottore Avidano, le très connu et respecté directeur de la compétition de la firme de Turin. Les plaques embouties d'immatriculation italiennes originales portant le n° TV 327910 sont aussi conservées dans le dossier.

Ce très beau petit coupé de course a figuré dans la célèbre Collection Maranello Rosso. Du fait qu'il a été exposé longtemps dans le musée, il devra être soumis à une vérification complète avant sa remise en fonctionnement.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€120,000 - 160,000

The file also includes a technical characteristics leaflet dated August 14, 1961 covering the Fiat Abarth 1000 Bialbero, together with a photocopy of the model's Automobile Club d'Italia Scheda di Omologazione homologation form, detailing its comprehensive specification ready for verification by motor race and rally scrutineers, anywhere in the world.

Perhaps most evocative of all is a letter on Abarth & Co headed notepaper, addressed to Nino Balestra of Bassano del Grappa and dated November 15, 1973,enclosing a copy of the homologation papers and signed by none other than Dottore Avidano, the Torinese company's well-known and much-respected competitions director. The car's original Italian pressed registration plate in the number TV 327910 is also preserved within this file.

This beautiful little competition coupe formed part of the famed Maranello Rosso Collection. It has been for many years on long term museum display so will require re-commissioning to a greater or lesser extent.

Please also note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.







323 *

Provenant de la Collection Maranello Rosso

ABARTH OSELLA PA1 SPIDER SPORT PROTOTYPE SPORT-COMPÉTITION DEUX LITRES 1973

Non immatriculée dans l'UE

Châssis n° 001

Ce très séduisant petit prototype sport-compétition est proposé ici en provenance directe du musée de la Collection Maranelllo Rosso à Falciano (San Marino) où il a été longtemps conservé et exposé. Comme dans le cas de toute voiture de compétition qui n'a pas été utilisée ni mise en route depuis longtemps, nous recommandons de procéder à des vérifications techniques et à une remise en fonctionnement précautionneuse avant toute tentative d'utilisation sérieuse en soulignant le fait qu'il s'agit d'une rare opportunité d'acquérir une automobile de course à la fois historique et très utilisable, dotée d'un extraordinaire potentiel de performances.

Bonhams l'a fait examiner par les meilleurs spécialistes d'Abarth qui ont confirmé notre impression que cette Abarth Osella PA1 telle qu'elle est proposée ici se présente pour l'essentiel complète avec son moteur Abarth 2000 correct en place associé à l'excellente boîte Hewland FG400.

L'Abarth Osella PA1 fut assemblée selon le principe de construction semi-monocoque hybride associant un treillis tubulaire à des emboutis, système déjà appliqué sur l'Abarth 2000 Sport du Championnat d'Europe catégorie deux litres de l'année précédente qui avait été étudiée au départ par l'ingénieur Tomaini. La PA1 de 1973 présentée ici se caractérise par une carrosserie plus efficace du point de vue aérodynamique associée à un aileron de largeur intégrale positionné entre deux dérives verticales implantées sur les ailes arrière. Les radiateurs placés en position centrale amélioraient le recentrage des masses dans l'empattement, tandis que dans sa forme initiale, une prise d'air proéminente sur la plage arrière amenait l'air au moteur à injection Kugelfischer crédité à l'époque de 265 ch à 8 200 tr/min, soit bien au-dessus de 130 ch au litre.

This most attractive little open-cockpit racing sports-prototype car is offered here direct from long-term preservation and display within the Maranallo Rosso Collection halls at Falciano, San Marino. As would be the case with any such long un-used competition car we advise the most careful technical inspection and preparation before any attempt is made at serious use, but this is a rare opportunity to acquire such a striking-looking and widely useable Historic racing car of tremendous potential.

Bonhams has had the car inspected by leading Abarth specialists who confirm our impression that this Abarth Osella PA1 as offered is in essentially complete condition, with the correct 2000 Abarth power unit installed, in combination with the highly-rated Hewland FG400 transmission.

The Abarth Osella PA1 generally followed on the established hybrid paneled-in spaceframe semi-monocoque chassis construction of the previous year's European 2-Litre Championship Abarth 2000 Sport Spider, which had been designed primarily by engineer Tomaini. The 1973 PA1 as offered here featured a much more aerodynamically-effective body suit with a full-width rear wing supported between vertical end-plat extensions of the rear wing mouldings. Midship-mounted radiators helped concentrate dynamic mass within the car's wheelbase, while in initial form a prominent snorkel air intake on the rear deck provided induction air for the Kugelfischer fuel-injected engine, rated at the time as capable of producing some 265bhp at 8,200rpm – well over 130bhp per litre…



Nous ne disposons d'aucune information concernant l'historique de cette PA1 tout en précisant que les recherches se poursuivent et que des informations complémentaires pourraient être obtenues avant la vente. D'une façon générale, ces Abarth Osella sport-prototypes en version deux litres se bâtirent une très enviable réputation à leur époque en disputant toutes sortes d'épreuves allant de la plus modeste course de côte italienne au Championnat d'Europe deux litres et au Championnat du Monde. Ce type de PA1 est rare aujourd'hui dans les épreuves historiques et cet exemplaire longtemps présent dans la collection Maranello Rosso ne manquera pas d'intéresser les organisateurs de courses historiques dans le monde entier.

D'origine autrichienne, Karl (Carlo) Abarth apprit son métier en étant d'abord champion motocycliste et pilote de side-car avant que son expérience avec le Professeur Ferdinand Porsche ne l'amène en Italie juste après la guerre pour travailler sur le projet de la Cisitalia Grand Prix conçue par Porsche.

Lorsque Abarth fut rachetée par Fiat en 1971 pour devenir le département compétition du groupe industriel, l'équipe officielle fut cédée à Enzo Osella.

Cette très belle et potentiellement très compétitive Abarth Osella PA1, accompagnée de son certificat d'origine n° 105 daté de janvier 1973, mérite donc toute l'attention des connaisseurs.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€110,000 - 140,000

No information is known concerning the specific history of this particular PA1. Suffice to say that research is continuing and further information may be available before the Sale. Generally, these Abarth Osella PA1 sports-prototype cars in 2-litre form created a very favourable reputation in period, competing in everything from the most humble of Italian national mountain-climb events up to European 2-Litre Championship and World Championship level. Such PA1s are rarely seen in present-day Historic racing and this particular example, with its long-term Maranello Rosso history is certain to attract interest from event promoters worldwide.

Austrian engineer Karl (Carlo) Abarth learned his profession as a very successful racing motor-cyclist and sidecar combination driver, before experience with Prof Dr Ferdinand Porsche led to his moving to Italy just postwar to work on the Porsche-designed Cisitalia Grand Prix car.

When Abarth sold out to FIAT in 1971, becoming the industrial group's motor sport competitions department, the old-established works racing team was purchased by Enzo Osella.

This very pretty, and potentially very competitive, Abarth-Osella PA1, comes with a Certificato d'origine n.105 dated January, 1973 and is highly recommended.

Please note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.







324 *

Provenant de la Collection Maranello Rosso

ABARTH SIMCA 1300 GT COURSE « LONG NEZ » COUPÉ COMPÉTITION CHAMPION DU MONDE CARROSSERIE PAR BECCARIS 1965

Non immatriculée dans l'UE
Châssis n°130S-0080
Moteur n° 230-98

La Simca Abarth 1300 fut introduite en février 1962 au prix de catalogue de 3 300 000 lires. En attendant leur homologation par la FIA en catégorie Grand Tourisme, les Simca Abarth 1300 couraient en catégorie sport où elles ne tardèrent pas à dominer leur classe. Les premières victoires du modèle – notamment en course de côte – incitèrent Carlo Abarth à investir davantage dans le développement du thème sur base Simca.

La Simca Abarth 1300 s'avéra capable de coiffer l'Alfa Romeo Giulietta rivale au cours de la saison 1962. Mais la Simca Abarth allait encore franchir une nouvelle étape. Le palmarès 1963 d'Abarth fit état d'un étonnant total de 535 victoires dont 90 pour la seule Simca Abarth 1300, semblable au très bel exemplaire proposé à la vente.

Sur la base des rumeurs qui coururent à la fin de 1961, les médias et les passionnés s'attendaient à ce qu'Abarth travaillât sur les organes mécaniques de la nouvelle Simca 1000 à moteur arrière pour en faire simplement un modèle de sport. Mais la surprise arriva en février 1962 quand la presse put voir en avant-première la nouvelle Simca Abarth 1300 propulsée par un nouveau moteur double arbre – codé en interne « 230 » - qui apparut nettement inspiré pour son archiecture générale par le nouveau 1000 Bialbero des plus récentes Fiat Abarth.

The Simca Abarth 1300 was launched in February 1962 at a list price of Lire 3,300,000. Pending its homologation by the FIA as a Gran Turismo the Simca Abarth 1300s contested the sports category and immediately became dominant within its International category. The model's early victories –particularly in hill-climbs – persuaded Carlo Abarth to invest in further development of the Simca-based theme.

The Simca Abarth 1300s proved capable of running rings around the rival Alfa Romeo Giulietta during the 1962 season. But still there was a further step that the Simca Abarth series would take. Abarth's 1963 racing record included a staggering 535 victories, of which 90 were scored alone by the Simca Abarth 1300s – such as this extremely attractive example now offered here.

Based on gossip circulating during the closing months of 1961, the media and enthusiast fraternity expected that Abarth would work upon the mechanics of the new rear-engined Simca 1000 saloon model and transform it simply into a sports car. However, the big surprise came in February,1962, when the press were given a preview of the new Simca Abarth 1300, powered by a new twin-overhead camshaft engine – internal code '230' – which was clearly inspired in its general configuration by the new 1000 Bialbero (twin-cam) motor of the latest Fiat Abarths.



La nouvelle cylindrée atteignait 1 288 cm3 avec deux soupapes par cylindre, le nouveau groupe était alimenté par deux carburateurs Weber double corps 45DCOE. Le graissage était à carter sec et le régime limite était de 7 200 tr/min, la puissance maximale, 125 ch, était obtenue à 6 000 tr/min. Le nouveau modèle pesant à peine 630 kg était capable d'atteindre 230 km/h.

L'exemplaire offert ici – châssis n° 130S/0080 – a été examiné par un des meilleurs spécialistes d'Abarth et, en tant que modèle de compétition du début, décrit comme étant « en état raisonnable » et « presque complet (les étriers de frein à main sont manquants) ». Comme dans le cas de toutes les voitures que nous avons pu présenter en provenance directe du musée de la Collection Maranello Rosso de Falciano, San Marino, « 0080 » offerte ici a été conservée pendant des années en exposition statique. Il est donc recommandé de procéder à une inspection mécanique étendue et à des contrôles essentiels avant d'utiliser la voiture sur la route.

Mais les voitures Abarth GT de la Collection Maranello Rosso sont réputées pour leur qualité intrinsèque et leur classe, ayant été sélectionnées et acquises pour sa collection par le regretté Fabrizio Violati dont la propre carrière en compétition avait commencé au volant d'une Fiat Abarth. Pami cet hommage connu du monde entier à la marque Abarth, cet exemplaire gris argent défie ses rivales en étant l'une des plus désirables de la collection.

La voiture est offerte avec ce qui doit être une plaque d'immatriculation arrière originale de Crémone frappée « CR 66076 » plus une plaque avant frappée « 141485 UD » sans doute du service des immatriculations d'Udine. Malheureusement, excepté certaines plaques, nous tenons à faire savoir aux acheteurs potentiels que la voiture ne possède ni papiers, ni documents d'immatriculation dans son dossier.

On voudra bien noter que le véhicule est soumis à une taxe d'importation réduite de 5.5 pour cent s'il demeure dans l'Union Européenne.
€110,000 - 130,000

The new 1300's swept volume was listed as 1288cc and with two valves per cylinder the unit breathed through two twin-choke Weber 45DCOE carburettors. It had dry-sump lubrication and a rev limit of 7,200rpm, and its claimed power output was 125bhp at 6,000rpm. Weighing-in at barely 630kg – 1,388lbs - the new model was capable of 230km/h – 142mph.

The example offered here – chassis 130S/80 – has been examined by a leading Abarth specialist and as an early competition model, described as being in "reasonable condition", and "nearly complete (hand-brake calipers missing)".As with all the cars that we have been able to offer direct from the Maranello Ross Collection museum in Falciano, San Marino, '0080' offered here has been preserved for many years on static display. Therefore we recommend specialist mechanical inspection and attention before any attempt is made to run the car in earnest.

However, the Maranello Rosso Collection Abarth GT Corsa cars are renowned for their intrinsic quality and class, having been selected and acquired for his Collection by the late Fabrizio Violati, whose own serious competition career had begun with a Fiat-Abarth. Amongst this world-renowned tribute to the Abarth marque this silver-grey liveried example matched its peers as one of the most desirable of them all.

Thecar is offered here together with what are believed to be an original Cremona registration tail plate stamped 'CR 66076' plus a nose-plate stamped '141485 UD' – assumed of course to be from the Udine registration office. Sadly, apart from some number plates, we wish to advise prospective bidders that the car does not have any paperwork or registration documents on file.

Please note this vehicle is subject to the reduced import tax of 5.5% should it remain in the EU.







325

Modèle produit à seulement 182 unités

FACEL VÉGA FACEL II COUPÉ 1962

Châssis n° HK2B113

« La HK 500 était la plus intéressante voiture que nous ayons jamais construite, mais la Facel II était la meilleure. Elle était d'une élégance absolue. » Jean Daninos.

Au cours de sa brève existence, la marque française Facel Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes particulièrement élégantes, luxueuses et rapides. Construites à la main, elles étaient forcément très chères – le prix de la Facel avec son V8 était équivalent à celui d'une Rolls-Royce – et acheté par de riches célébrités à la recherche d'un moyen de transport distingué et exclusif. La liste des propriétaires inclut politiciens, royautés, diplomates et artistes. Confirmant qu'il y avait également des performances de très haut niveau derrière l'indiscutable élégance de la Facel, on trouvait aussi quelques grandes figures de la compétition automobile, comme Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

Fondé par Jean Daninos en 1939, les Forges et Ateliers de Construction d'eure-et-Loire (FACEL) était spécialisées dans la chaudronnerie aéronautique et la fourniture de métal embouti. Après guerre, la société produisit des carrosseries pour Panhard, Simca et Ford France, avant de se lancer dans la construction automobile pour son propre compte avec le lancement de la Facel Véga au Salon de Paris en 1954.

'The HK500 was the most interesting car we ever made but the Facel II was the best. It was totally elegant.' – Jean Daninos.

In its relatively short life, the French firm of Facel Véga produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious and fast. Hand built, they were necessarily very expensive – the V8-engined Facel was priced in Rolls-Royce territory – and bought by the rich and famous seeking something exclusive and distinctive. The roll call of owners includes royalty, politicians, diplomats and entertainers. Confirming that there was high-performance substance behind Facel's unquestionable style, they were also owned by great motor racing figures such as Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant and Rob Walker.

Founded by Jean Daninos in 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) specialised in manufacturing aircraft components and metal furniture. After the war the company supplied car bodies to Panhard, Simca and Ford France before branching out into automobile manufacture in its own right with the launch of the Vega at the 1954 Paris Salon.



Les directives gouvernementales avaient eu raison des quelques marques automobiles françaises de luxe survivantes après la seconde guerre, mais cela n'avait pas freiné Daninos dans son audacieuse tentative de ressusciter ce qui avait été une longue tradition automobile française. La Véga, une luxueuse grande routière devait son nom à la plus brillante des étoiles de la constellation de la Lyre et arborait une carrosserie coupé d'une extrême élégance, soudée sur un châssis tubulaire. Ne trouvant pas de moteur français approprié, Daninos s'était tourné vers les États-Unis pour trouver le V8 Chrysler de la Véga, avec le choix entre une transmission automatique par bouton-poussoir ou une boîte manuelle.

Lancée en 1961, et présentée comme « le coupé quatre places le plus rapide du monde », la Facel II à transmission manuelle pouvait dépasser des rivales à deux places, comme l'Aston martin DB 4, la Ferrari 250 GT et la Mercedes-Benz 300 SL en termes d'accélération. Malheureusement, ce fut le dernier des modèles à moteur V8, sa production cessant en 1964, après une incursion sans succès dans la construction de moteurs qui fut à l'origine de la faillite de la marque. La production de sa devancière, la HK 500, s'était élevée à environ 500 exemplaires entre 1958 et 1961, celle de la Facel II culmina à 182 unités. Ces hybrides franco-américaines sont aujourd'hui particulièrement recherchées.

Partiellement restaurée il y a une dizaine d'années, lorsqu'elle fut repeinte, cette rare Facel II est décrite comme très propre et en bon état général avec un intérieur joliment patiné. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5.
€275,000 - 375,000

Government legislation had effectively killed off France's few surviving luxury car manufacturers after WW2 but that did not deter Daninos in his bold attempt to revive what had once been a great French motoring tradition. A luxurious Grande Routière, the Vega took its name from the brightest star in the Lyra constellation and featured supremely elegant coupé bodywork welded to a tubular-steel chassis. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's Chrysler's V8 engine, while there was a choice of push-button automatic or manual transmission.

Launched in 1961 and advertised as 'Le Coupé 4-places le plus rapide du Monde' ('The fastest 4-seat Coupé in the World') the Facel II in manual-transmission form could out-accelerate two-seater rivals such as the Aston Martin DB4, Ferrari 250GT and Mercedes-Benz 3000SL. Sadly, it was destined to be the last of the V8-engined models, production ceasing in 1964 after an unsuccessful venture into engine manufacture effectively bankrupted the company. Production of the preceding HK500 amounted to only 500-or-so units between 1958 and 1961 and that of the Facel II to a mere 182. Today these rare Franco-American classics are highly sought after.

Partially restored around ten years ago, when it was re-sprayed, this rare Facel II is described as very clean and in generally good condition, with nicely patinated leather interior. The car is offered with UK V5 registration document.







326

Numéros concordants

DELAHAYE 235 MS COUPÉ 1953
CARROSSERIE HENRI CHAPRON

Châssis n° 818076
Moteur n° 818076

Les premières productions de Delahaye manquaient un peu de panache, mais en 1935, arriva la première Delahaye d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque, la sportive 3, 2 litres T 135 Coupe des Alpes. Delahaye améliora le modèle l'année suivante avec la T 135 MS 3, 5 litres de 120/130 ch, dont la version sport se faisait rapidement un nom en compétition gagnant les 24 Heures du Mans en 1937 et 1938. Le modèle réapparut après la guerre, avec le moteur 3, 5 litres et resta en production jusqu'en 1951, lorsqu'il fut remplacé par la plus moderne 235.

Delahaye ne possédant pas de carrosserie intégrée, tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants faisant de chaque voiture un modèle unique.

Delahaye's early products tended to be rather lacklustre, but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image: the sporting 3.2-litre T135 Coupe Des Alpes. Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, winning the Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938. The model reappeared post-WW2 with the 3½-litre engine and lasted in production until 1951 when it was superseded by the upgraded 235. The latter featured a more powerful engine producing a maximum of 152bhp courtesy of a redesigned cylinder head and triple carburettors, which was good enough for a top speed of 182km/h (113mph) depending on the type of body.

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents, making every car unique.







Les 135 et 235 attirèrent les carrossiers français les pus en vue et la plupart de leurs créations sur ces châssis font partie des exemples les plus remarquables de l'art automobile de l'époque. Les partenariats occasionnels avec des carrossiers comme Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock ou Figoni & Falaschi ont donné naissance à de véritables chefs-d'œuvre automobiles.

L'une des 83 voitures construites entre octobre 1951 et mai 1954, cette unique Delahaye 235, châssis numéro 818076, est habillée d'une élégante carrosserie coupé par l'un des carrossiers parisiens les plus influents, Henri Chapron dont l'atelier a toujours été réputé pour l'élégance de ses créations. À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, cette Delahaye, est équipée d'une boîte Cotal électrique semi-automatique et reçoit une livrée vert foncé avec un intérieur en cuir magnolia. Le toit ouvrant fait partie de ses originalités.

Livrée neuve à M. Moreaux de Noisy-le-Roi, le châssis numéro 818076 est particulièrement bien documenté et possède tous ses papiers d'origine (fiche technique, correspondance, notes, factures, etc...) de l'usine Delahaye, d'Henri Chapron et du concessionnaire de Versailles Charles Augereau. Elle est aussi vendue avec ses papiers d'immatriculation historique espagnole en cours, un contrôle technique et sa carte d'identité FIVA. Entretenue régulièrement chaque année et réputé fonctionner parfaitement, cette Delahaye 235 à numéros concordants, offre une occasion unique au connaisseur d'apprécier le meilleur de la carrosserie française sur l'ultime évolution d'un châssis victorieux au Mans.
€120,000 - 160,000

The 135 and 235 attracted the attention of France's finest coachbuilders, and many of their works on these chassis are among the most striking examples of automotive art of the period. It was a most fortuitous partnership, resulting in memorable automotive sculpture from the likes of Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock and Figoni et Falaschi.

One of only 83 built between October 1951 and May 1954, the unique Delahaye 235 offered here, chassis number '818076', features handsome coupé coachwork by the influential Parisian carrossier, Henri Chapron, whose company was always renowned for the style and elegance of its work. Right-hand drive like many high quality French cars of the period, it has the Cotal electrical semi-automatic gearbox and is finished in dark green with magnolia leather interior. The sunroof is a particularly unusual feature.

Supplied new to a Mr Moreaux of Noisy Le Roi, chassis number '818076' is exceptionally well documented and comes with all of its original paperwork (specification sheets, correspondence, notes, invoices, etc) issued by the Delahaye factory, Henri Chapron and the supplying dealer Charles Augereau of Versailles. It also comes with current Spanish Historic registration document, technical inspection and FIVA Identity Card. Benefiting from annual servicing and said to run perfectly, this matching-numbers Delahaye 235 represents a wonderful opportunity for the connoisseur to enjoy the very best of French coachbuilding expressed on the ultimate development of a Le Mans-winning chassis.









327 *

Autrefois propriété de Giuseppe Campari

ALFA ROMEO 6C 1750 5E SÉRIE À COMPRESSEUR SPIDER GRAN SPORT 1931

CARROSSERIE ZAGATO

Châssis n° AR 108 14314

Moteur n° AR 108 14314



Giuseppe Campari








ZH
42596
CH



« La 1750, et pour les mêmes raisons la 1500… font partie des plus raffinées jamais construites, tant en ce qui concerne la technique que le plaisir de conduite. » Michael Frostick, Alfa *Romeo-Milano*.

C'est en 1923 qu'Enzo Ferrari persuada, ni plus ni moins, Vittorio Jano de quitter le service compétition de Fiat pour le rejoindre chez Alfa Romeo. Jano, l'un des ingénieurs automobiles les plus doués et les plus remarquables de tous les temps, ne se contenta pas de concevoir les monoplaces du service compétition d'Alfa Romeo, mais conçut également ses modèles de tourisme. Cette heureuse implication explique que ces dernières figurent parmi les plus excitantes de leur époque, assurant à la marque milanaise une réputation de constructeur de voitures pour conducteurs sportifs sans égal. Dérivée logique de la Tipo 6C 1500, elle-même héritière de l'invincible P2 de Jano qui avait remporté le championnat du monde en 1925, la Tipo 6C 1750 arriva en 1929, propulsée par une variante du six cylindres de la 1500 portée à 1 752 cm3. Déclinée en versions Turismo à simple arbre à cames et Sport à double arbre (plus tard rebaptisée Gran Tusimo), la 6C 1750 était une excitante et très rapide voiture de tourisme, combinant légèreté et performances extrêmes, capable d'atteindre les 120 km/h, selon le type de carrosserie. Il existait également une version SS qui évoluera par la suite en « Gran Sport ». La plupart de ces voitures étaient carrossées par la *carrozzeria* Zagato ou la *carrozzeria* Touring, James Young habillant la majorité de celles qui furent importées au Royaume-Uni. La carrière sportive de la 1750 GS, servie par une longévité hors pair, continua bien après l'abandon du modèle en 1933.

'The 1750, and for that matter the 1500… must be among the finest ever made both from the point of view of engineering and driver satisfaction.' - Michael Frostick, 'Alfa-Romeo-Milano'.

It was in 1923 that Enzo Ferrari, no less, persuaded Vittorio Jano to leave FIAT's racing department and join him at Alfa Romeo. One of the most gifted and influential automobile engineers of all time, Jano would not only supervise Alfa Romeo's Grand Prix racing programme but also design its road cars. This happy state of affairs resulted in the latter emerging as some of the most exciting of their day, establishing the Milanese marque's reputation for producing sporting driver's cars second to none. Logical derivative of the Tipo 6C 1500, itself directly descended from Jano's all-conquering P2 that had won the World Championship in 1925, the Tipo 6C 1750 arrived in 1929 boasting a derivative of the 1500's six-cylinder engine enlarged to 1,752cc. Built in single-cam Turismo and twin-cam Sport (later renamed Gran Turismo) variants, the 6C 1750 was an exciting fast touring car combining light weight with sparkling performance, more than 75mph being attainable, depending on coachwork. There was also a supercharged 'SS' version, which later evolved into the 'Gran Sport'. Most of these cars carried coachwork by *Carrozzeria* Zagato or *Carrozzeria* Touring, with James Young being responsible for bodying the majority imported into the UK. The 1750's sporting career, aided by its mechanical longevity, extended far beyond its production, which ceased in 1933.



La très belle 1750 Gran Sport que nous avons là, portant le châssis numéro 14314, sortit de l'usine de Milan le 20 avril 1931 et fut immatriculée au nom d'Alfa Romeo SA le 20 août de la même année. Carrossée par Zagato, elle fut vendue le 29 décembre 1929 au pilote d'usine Alfa Romeo Giuseppe Campari. Il avait débuté chez Alfa Romeo adolescent et à la veille de la première guerre s'était révélé un redoutable compétiteur sur circuit, terminant 4e de la Targa Florio en 1914. Après guerre, il avait remporté sa première victoire majeure au Grand Prix de France 1924, au volant d'une Alfa Romeo P2 et allait remporter la Coppa Acerbo (1927 et 1930), les Mille Miglia (1928 et 1929) et le Grand Prix d'Italie (1930). Pour la saison 1933, il était parti chez Maserati et s'était tué dans un accident au Grand prix d'Italie cette même année.

Campari ne garda pas 14314 très longtemps, car le 31 décembre 1931 la voiture était immatriculée au nom d'un certain Mario Vanoni de Portoferraio, sur l'île d'Elbe. Le propriétaire suivant, enregistré le 15 mars 1945, Littorio La Rocca, était aussi un résident d'Elbe. Le 19 septembre 1949, l'Alfa Romeo était vendue à Anthony Baker de l'ambassade britannique à Rome. Il faisait apparemment partie du corps diplomatique, puisque le changement de propriétaire suivant intervint pendant qu'il stationnait à Berlin, la voiture passant aux mains de son collègue diplomate Martin Bowe le 6 octobre 1952.

The beautiful 1750 Gran Sport offered here, chassis number '14314', was despatched from the Milan factory on 20th April 1931 and first registered to SA Alfa Romeo on 20th August that same year. Bodied by *Carrozzeria* Zagato, the car was sold on 29th December 1929 to the Alfa Romeo works driver Giuseppe Campari. Campari had begun working for Alfa Romeo as a teenager, and by the outbreak of WWI had established himself as a formidable competitor on the racetrack, finishing 4th in the 1914 Targa Florio. Post-war, his first major victory was achieved at the 1924 French Grand Prix driving an Alfa Romeo P2, and he would go on to win the Coppa Acerbo (1927 and 1930), Mille Miglia (1928 and 1929) and the Italian Grand Prix (1930). For the 1933 season he joined Maserati, only to be killed in an accident at that year's Italian GP.

Campari did not own '14314' for very long, for on 31st December 1931 the car was registered to one Mario Vanoni of Portoferraio, Elba. The next recorded owner, from 15th March 1945, is another Elba resident, Littorio La Rocca. On 19th September 1949 the Alfa was sold to Anthony Baker of the British Embassy in Rome. Mr Baker would appear to have been a member of the Diplomatic Corps, as the car's next change of hands is recorded as occurring while he was stationed at the British Embassy in Berlin, ownership passing to fellow diplomat Martin Bowe on 6th October 1952.



Le changement de propriétaire suivant se fit le 8 septembre 1960 au quartier général de l'armée américaine stationnée en Europe, à Francfort, le nouveau propriétaire étant le capitaine Lesco Kaufmann du 54e bataillon de transport, qui fit rapatrier l'Alfa Romeo chez lui à Baltimore, aux États-Unis. En octobre 1969, sa veuve vendait la voiture à John C. North d'Easton, dans le Maryland, qui la conserva pendant plus de 17 ans.

Vendue par l'intermédiaire du très respectable marchand Londonien Dan Margulies en janvier 1987, 14314 devint la propriété de Jürg Brigel de Féchy, en Suisse. En sa possession, l'Alfa Romeo fut entièrement restaurée par les spécialistes réputés Cognolato et Bonfanti. M. Brigel vendit ensuite l'Alfa Romeo à l'actuel propriétaire, résidant à Zurich, en avril 1994. Les factures de la restauration, entreprise à la fin des années 1980, figurent au dossier avec les factures d'entretien et de réparation qui comprennent la réfection du compresseur par l'atelier spécialisé de Jim Stokes en 2006. Quelques modifications pratiques ont été apportées à la voiture dans un souci de sécurité et de fonctionnalité, comme un ventilateur de refroidissement, une pompe à essence électrique (à la place de l'Autovac) et la conversion de la culasse à l'essence sans plomb.

The next recorded change of ownership occurred on 8th September 1960 at the United States Army's European Headquarters in Frankfurt, the new owner being Captain Lesco Kaufmann of the 54th Transport Battalion, who had the Alfa shipped back to his home in Baltimore, USA. In October 1969, his widow sold the car to John C North of Easton, Maryland who kept it for the next 17-plus years.

Sold via the highly respected London-based classic car dealer Dan Margulies in January 1987, '14314' was next owned by Jürg Brigel of Féchy, Switzerland. During Mr Brigel's ownership the Alfa was fully restored by recognised specialists Cognolato and Bonfanti. Mr Brigel sold the Alfa to the current, Zürich-resident owner in April 1994. Invoices for the restoration, which was carried out in the late 1980s, are on file together with all bills relating to subsequent maintenance and servicing, which has included rebuilding of the supercharger by the renowned Jim Stokes Workshops in 2006. Some sensible modifications have been made to the car in the interests of convenience and safety, including fitting an electric cooling fan and an electric fuel pump (replacing the Autovac) and converting the cylinder head to unleaded compatibility.








ALFA ROMEO TIPO 6 C GRAN SPORT 1750
CHASSIS 10814314 MOTORE
SOC. AN. ALFA ROMEO – MILANO


MOTORE ALFA ROMEO
TIPO 6 C GRAN SPORT 1750
N° 10814314


ZH
42596
CH



Sous la responsabilité du vendeur, 14314 a été engagé avec enthousiasme dans plusieurs des plus prestigieux événements historiques européens comme les Mille Miglia (quatre fois), le Mitiche Sport Bassano (cinq fois), le Klausenrennen, le Gaisbergrennen, la Transappeninica, ainsi que les concours d'élégance de la Villa d'Este, Automobiles Classiques & Louis Vuitton à Bagatelle, etc… Décrite par le vendeur comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec sa trousse à outils, un manuel d'instruction original et un catalogue de pièces détachées original. La documentation comprend une copie d'*Estratto Cronologico* de l'ACI, ses papiers de la FIA et de la FIVA, sa carte grise suisse et une lettre de l'experte de la marque, Angela Cherrett. U jeu de cinq roues fil et un manuel d'instruction d'Alfa Romeo 6C font partie de la vente. La voiture est vendue avec cinq roues à rayons de rechange.

Passionnément recherchée, l'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport à compresseur est l'une des voitures d'avant-guerre les plus convoitées. La piloter est une expérience de conduite sportive à grande vitesse particulièrement gratifiante. Prisée et appréciée par ses différents propriétaires de ces vingt dernières années, 14314 est sans l'ombre d'un doute l'une des plus désirables des Alfa Romeo d'avant-guerre disponibles aujourd'hui.
€1,800,000 - 2,400,000

While in the vendor's care, '14314' has been enthusiastically campaigned, participating in many of the most prestigious European historic motoring events including the Mille Miglia (four times), Mitiche Sport Bassano (five times), Klausen hill climb, Gaisbergrennen, Transappeninica, as well as the concours d'élégance of Villa d'Este, Louis Vuitton Bagatelle, etc. Described by the private vendor as in generally very good condition, the car comes complete with tool kit, an original instruction manual and an original parts catalogue. Accompanying documentation consists of a copy of the ACI 'Estratto Cronologico', FIA and FIVA papers, Swiss Carte *Grise* and a letter from marque authority Angela Cherrett. The car is offered with five spare wire wheels.

Enthusiastically sought after, the supercharged Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport is one of the most coveted of all pre-war sports cars. Driving it is one of the most rewarding high-speed motoring experiences imaginable. Cherished and enjoyed by the enthusiast owner for the last 20-plus years, '14314' is without question one of the most desirable pre-war Alfa Romeos currently available.



328

Modèle unique avec un T-Top

MASERATI KHAMSIN COUPÉ 1977
CARROSSERIE BERTONE

Châssis n° AM120US1142
Moteur n° AM120US1142

L'ultime grand modèle lancé par Maserati sous le contrôle de Citroën, la Khamsin (du nom d'un vent saharien), fit ses débuts au salon de Turin 1972 et entra en production en 1974. Dessinée et construite par Bertone, la séduisante carrosserie monocoque 2+2 à hayon de la Khamsin était entièrement fabriquée en acier. Cette voiture à moteur avant était intégralement dotée de suspensions modernes à doubles triangles superposés semblables à celles des Bora et Merak à moteur central, suspensions qui, associées à une répartition des masses 50/50 entre l'avant et l'arrière donnaient à la Khamsin un équilibre proche de la perfection. Et si son niveau d'adhérence était à l'extrême limite inférieur à celui de la Bora, l'architecture conventionnelle de la Khamsin facilitait son contrôle au voisinage de cette limite.

Maserati's final major introduction while under Citroën's control, the Khamsin (named after a hot Sahara Desert wind) debuted at the 1972 Turin Show and entered production in 1974. Styled and built at Bertone, the Khamsin's attractive, unitary construction, 2+2 hatchback body was of all steel construction. The front-engined Khamsin featured state-of-the-art, all independent, double-wishbone suspension similar to that of the mid-engined Bora and Merak which, combined with a 50/50 front/rear weight distribution, endowed the Khamsin with near perfect balance; and if its grip level was ultimately inferior to the Bora's, then the Khamsin's conventional layout made it easier to control close to the limit.



La technologie hydraulique de Citroën (que l'on trouvait sur la Citroën SM à moteur Maserati) servait à actionner les freins et la direction – celle-ci en particulier étant jugée très efficace par les essayeurs – ainsi que les projecteurs dissimulés. Le moteur était la version 4, 9 litres à course allongée du bien connu V8 à 4 ACT de Maserati qui développait 320 ch au régime modéré de 5 500 tr/min et un copieux couple de 49,5 m/kg à 4 000 tours. Les boîtes étaient au choix une ZF manuelle à 5 rapports ou une Borg Warner automatique à 3 rapports et, avec la première, la Khamsin atteignait environ 240 km/h. Apparemment plus conventionnelle que la Bora à moteur central, la Khamsin qui était à l'époque le modèle le plus puissant et le plus cher de Maserati pouvait à juste titre revendiquer le titre de haut de gamme absolu. Grâce à son moteur avant, la Khamsin présentait un caractère plus pratique en offrant un habitacle plus spacieux et plus confortable et une capacité de bagages nettement supérieure. Quatre-cent trente exemplaires seulement de cette véritable et exclusive grande routière virent le jour avant l'arrêt de sa production en 1982.

« AM120US1142 » fut vendue neuve par le distributeur américain de la côte ouest Maserati Automobiles California Inc. en 1977. Une des 100 voitures version US à 5 vitesses, elle était à l'origine peinte en Giallo Fly (jaune vif), sept Khamsin seulement, toutes américaines, étant livrées dans cette teinte spectaculaire. On sait peu de choses des débuts de son histoire, sinon qu'elle fut équipée d'un T-top alors qu'elle était neuve.

Citroën's hydraulic technology (as found in the Maserati-engined Citroën SM) was employed to power the brakes and steering - the latter, in particular, being rated as highly effective by testers - and also to raise the concealed headlamps. The power unit was a longer-stroke, 4.9-litre version of Maserati's familiar quad-cam V8 developing 320bhp at a lowly 5,500rpm and a lusty 354lb/ft of torque at 4,000 revs. A five-speed ZF manual gearbox or three-speed Borg-Warner automatic transmission were options, and when equipped with the former the Khamsin was good for around 240km/h (150mph). Although seemingly less exotic than the mid-engined Bora supercar, the Khamsin was Maserati's biggest-engined and most expensive offering at the time of its introduction, and thus could justifiably claim to be its top-of-the-range model. By virtue of its front-engined layout, the Khamsin offered greater practicality, providing a roomier and more comfortable interior and superior luggage carrying capacity.

A mere 430 examples of this most exclusive and consummate Grand Routier had been made when production ceased in 1982.

AM120US1142 was sold new via the US west coast distributor Maserati Automobiles California Inc. in 1977. One of exactly 100 US 5 speed versions, it was originally Giallo fly (fly yellow) one of only seven Khamsins in that spectacular shade, all of them US models. Little is known of its early history however what is certain is that it received the T top modification when new.







En réalité, l'historien reconnu de la marque, Ermanno Cozza, a confirmé que le distributeur de la côte ouest avait soumis une demande d'homologation officielle de cette transformation, mais du fait que l'usine avait exigé que la voiture fût examinée à Modène avant d'approuver cette solution, l'affaire n'alla pas plus loin. La modification fut réalisée aux Etats-Unis par un atelier indépendant jute avant la livraison au premier propriétaire. La rumeur selon laquelle elle aurait été transformée par le réputé spécialiste Maserati de Fort Lauderdale « The Steering Wheel », qui créa une Merak décapotable bien connue, s'étant avérée fausse, nous confirmons que le T-top a été réalisé en Californie. L'exécution en est soignée et les deux petits panneaux peuvent être rapidement démontés ou remontés. La qualité du travail est excellente et les panneaux sont en verre teinté. Le premier propriétaire fit repeindre la voiture en noir avant d'en prendre livraison et il put profiter de sa Khamsin T-top sur les routes ensoleillées de la Californie du sud où elle fut sans doute très remarquée. Il vendit la voiture à la fin des années 1980 à Fine Car Store près de San Diego. C'est là qu'elle fut découverte et achetée par le très connu collectionneur hollandais Paul Koot en octobre 1989 avec 26 000 km au compteur et sans aucune trace de corrosion. Dès son arrivée en Hollande, la voiture fut équipée de pare-chocs européens en provenance d'un ancien stock de pièces neuves. Après quelques années d'usage, Paul Koot vendit la voiture à un autre collectionneur hollandais de Maserati, le Dr George Lippets, qui la fit souvent rouler, notamment en participant au 90e anniversaire de Maserati en 2004.

En juin 2010, elle fut acquise par le propriétaire actuel après une recherche exigeante qui lui fit examiner pas moins de 27 Khamsin. Il fut alors séduit par l'absence totale de corrosion et l'état de conservation de cette voiture ainsi que par cet unique T-top qui offre le confort pratique d'une berlinetta et le plaisir de la conduite en plein air.

In fact the factory's long time historian Ermanno Cozza confirmed that the West coast distributor submitted a request for official approval of the conversion but since the factory required an inspection of the car in Modena to approve it the idea went no further. The modification was carried out in the US by an independent shop just prior to the car's delivery to its first owner. Rumours that it had been cut by well known Fort Lauderdale Maserati dealer the Steering Wheel who created a well known open top Merak proved false so we have to assume the T Top roof was created in California. It was very well executed and allows the two very light panels to be removed or refitted in moments. The quality of the work is excellent, the panels are in fact in tinted glass. The first owner also had the car repainted black before delivery and enjoyed the T Top Khamsin in sunny southern California where it must have turned many heads. He then sold the car In the late 1980's to the Fine Car Store near San Diego. There it was spotted and bought by the well known Dutch collector Paul Koot in October 1989 with only 16.197 miles and in excellent absolutely rust free condition. Upon its importation to Holland the car received a European bumper conversion with new old stock parts. After a few years of limited use Paul Koot sold it to another noted Dutch Maserati collector, Doctor George Lipperts who travelled fairly extensively with it including to the 90th anniversary of Maserati in 2004.

In June 2010 it was bought by its current owner after a diligent quest which involved inspecting no less than 27 Khamsins. He had been struck by how absolutely rust free and well preserved this car was along with its uniqueness as a T Top allowing Berlinetta practicality but full enjoyment of open air driving.







Mécanicien et perfectionniste sachant intervenir sur ses propres voitures, il fit en sorte que la Khamsin fût en parfait état et il procéda à un changement des joints de culasse en notant que le moteur était intérieurement en excellent état. Il changea les courroies et la plupart des durits hydrauliques et remplaça le compteur en miles par un appareil gradué en kilomètres alors qu'il affichait juste un peu plus de 30 000 miles (48 000 km). Il indique maintenant un peu de moins de 50 000 km. Le volant a aussi été remplacé par un modèle européen correct. Les sièges en cuir noir et les moquettes beige sont en très bon état et grâce à la qualité de l'entretien, la Khamsin démarre « au quart » en promettant d'enthousiasmantes performances ou des randonnées sans souci à bord d'une des plus belles, plus efficaces, plus rapides et plus confortables Grand Tourisme de tous les temps.

Selon Marc Sonnery, fondateur du registre Maserati Khamsin en 2004 et auteur d'un ouvrage définitif sur les Khamsin (Maserati et les Années Citroën 1968-1978) : « … à l'exception de la Khamsin Spyder, elle est bien connue et reconnue dans les milieux Maserati comme étant la seule Khamsin découvrable. C'est une des plus belles Khamsin que j'aie jamais examinée du point de vue de son état et un parcours avec son propriétaire en 2011 a montré combien elle était agréable à conduire et pratique à utiliser. »

Après des années passées dans l'ombre, la Khamsin est désormais reconnue par la majorité des passionnés comme un modèle parmi les plus brillants, efficaces et enthousiasmants à conduire de leur époque et bien en avance sur leur temps. Bonhams recommande donc d'examiner avec attention cet unique exemplaire.
€120,000 - 180,000

An engineer and perfectionist who works on his own cars he constantly saw to it being in perfect condition and performed an engine out head gasket change noting that the internals were in very good condition. He changed the belts and most of the hydraulic hoses and changed the mile counter to kilometres at a time when it had just over 30,000 miles. It now has less than 50,000kms. The steering wheel was also replaced with a correct European model version. The black leather seats and beige carpets are very well preserved and thanks to excellent maintenance it is on the button ready to be enjoyed for spirited drives or for continental tours as one of the finest, most efficient, fast and comfortable grand tourers of all time.

According to Marc Sonnery founder of the Maserati Khamsin registry in 2004 and author of the definitive work on Khamsins (Maserati the Citroën years 1968-1975): 'Apart from the Khamsin spyder it is well known and recognized in classic Maserati circles as the only open top Khamsin. It is one of the best Khamsins I have ever inspected in terms of condition and a ride with its owner in 2011 showed how enjoyable and practical it is.'

After many years in the shadow the Khamsin has now been recognized by mainstream collectors as one of the most brilliantly competent and thrilling cars to drive of its era, indeed they were far ahead of their time and Bonhams recommends close inspection of this unique example.



329

La premiere auto Série 1 plancher plat avec fermeture de capot intérieur

JAGUAR TYPE E 3.8-LITRE 'SÉRIE 1' ROADSTER 1961

Châssis n° 875386
Moteur n° R1524-9

Présentée en 1961, la Jaguar Type E fit sensation lorsqu'elle fut dévoilée avec ses lignes spectaculaires et sa vitesse de pointe de 240 km/h. Les conducteurs de grande taille pouvaient néanmoins trouver l'intérieur un peu exigu, défaut corrigé par l'adoption d'un « puits » de pédalier (et quelques modifications mineures) en 1962. Mais, de toutes les versions de la plus admirée des sportives de Jaguar, ce sont les toutes premières 3, 8 litres à « plancher plat », construites avant février 1962, qui restent les plus désirables pour la plupart des passionnés.

Ce roadster Type E « plancher plat » a été entièrement restauré par Classic Restoration Services de Vreeland aux Pays-Bas, un travail mené avec la plus grande exigence, entre novembre 2013 et novembre 2014. Le moteur a été refait par MRA en utilisant des pièces de la meilleure qualité, notamment des pistons Mahle, des paliers Vandervell et des chaînes d'entraînement d'arbres à cames Renold, tandis que la boîte de vitesses et l'embrayage ont été révisés avec les mêmes exigences. Les pièces moteur ont été remises aux normes et équilibrées et des modifications de bon sens, comme le remplacement des joints arrière de vilebrequin, la pompe à huile à haut débit ou la culasse convertie au sans plomb ont été apportées.

Introduced in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. Taller drivers though, could find the interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor, modifications) early in 1962. But of all the versions of Jaguar's long-lived and much-loved sports car, it is the very early 'flat floor' 3.8-litre cars built prior to February 1962 which, for many enthusiasts, remain the most desirable.

This E-Type roadster which is the first non-external bonnet lock flat floor car to leave the production line has been fully restored by Classic Restoration Services of Vreeland in the Netherlands, the work being carried out to very high standards between November 2013 and November 2014. The engine was rebuilt by MRA using high quality parts including Mahle pistons, Vandervell bearings and Renold timing chains, while the gearbox and clutch have been overhauled to similarly high standards. Engine components were blueprinted and balanced, and sensible upgrades such as the crankshaft rear oil seal conversion, high output oil pump and lead-free cylinder head conversion incorporated.



Le système de refroidissement a également été amélioré avec un nouveau radiateur, une pompe à eau à haut débit et un ventilateur électrique Kenlowe.

Les éléments de suspension ont été laqués à la poudre et assemblés avec de nouveaux roulements, des rotules et des bagues en caoutchouc neuves et les freins ont été restaurés aux spécifications d'origine avec des pièces neuves. Le réservoir et sa pompe électronique immergée sont tous deux neufs, de même que la gaine électrique, tous les composants électriques ont été refaits et un alternateur à haut débit installé.

La carrosserie a été sablée jusqu'au métal nu, avant d'être repeinte et d'avoir reçu une de protection sur le dessous. Les chromes ont été restaurés par CRS-UK et tous les joints et protections remis en place avant remontage. Refait selon les caractéristiques d'époque par Aldridge Trimming au Royaume-Uni, l'intérieur est entièrement neuf et conforme à l'origine avec des sièges baquets en alliage neufs spécialement conçus pour le modèle « plancher plat ». La voiture est peinte en Ice blue, l'intérieur, la capote en mohair et le couvre-capote étant finis en bleu foncé pour contraster. Les roues à 72 rayons font 6 ½ pouces de large et sont chaussées en pneus sans chambre Continental 205/70R15.

Au moment de la vente, la voiture aura couvert 400 km de « rodage ». Elle est vendue complète avec sa trousse à outils d'origine et un rapport complet de restauration contenant environ 100 photographies. La documentation incluse dans la vente comprend un certificat de l'Heritage Center et un titre de propriété américain et les droits d'importation Européen payés
€150,000 - 200,000

The cooling system too has been upgraded with a new radiator, high output water pump and Kenlowe electric fan. Suspension components were powder coated and assembled with all new bearings, ball joints and rubber bushes, and the brakes restored to original specification using all new components. The fuel tank and its immersed electronic pump are both new, as is the wiring loom, while all electrical components have been rebuilt and a high-output alternator fitted.

The bodywork was sandblasted back to bare metal before being re-sprayed and weather protected underneath. Chromed parts were restored by CRS-UK and all new screens and seals fitted on re-assembly. Made to original specification by Aldridge Trimming in the UK, the interior is all new and to original specification, featuring new alloy bucket seats specially made for the 'flat floor' model. The car is finished in Ice Blue, with the interior, mohair soft-top and hood envelope all in contrasting dark blue. The wheels are 6½" wide, 72-spoke wires shod with high-speed Continental 205/70R15 tubeless tyres.

By time of sale the car will have covered some 250 'shakedown' miles. It will be delivered complete with its original tool kit and a comprehensive restoration record consisting of some 100 photographs. Accompanying documentation consists of a heritage certificate, US Certificate of Title and EU customs paid documents.







330

FERRARI 365 GTB/4 « DAYTONA » SPIDER CONVERSION PAR BACHELLI ET VILLA 1970

Châssis n° 13351
Moteur n° 251 B346

Ultime expression de la fabuleuse lignée des sportives à moteur V12 à l'avant de Ferrari, la 365 GTB/4 fit ses débuts au Salon de Paris en 1968, et fut rapidement surnommée « Daytona » en l'honneur du triplé des 330 P4 Sport-Prototypes sur le fameux circuit américain, en 1967. Bien qu'il n'y ait jamais eu officiellement de version découverte de sa devancière, le bon accueil réservé au Spyder NART de Luigi Chinetti sur base de 275 GTB eut probablement une influence dans la décision de Ferrari de proposer un cabriolet Daytona. À nouveau dessiné par Pininfarina, celui-ci fut dévoilé au salon de Paris en 1969, les premières livraisons intervenant en 1971.

Bien que la partie arrière ait été considérablement remaniée, le travail de Pininfarina était si réussi qu'il était difficile de croire que la Daytona n'avait pas d'abord été conçue sous la forme d'un cabriolet. Plus puissante GT deux places de route et plus rapide voiture de série du monde au moment de son lancement, la Daytona atteignait les 274 km/h.

The ultimate expression of Ferrari's fabulous line of V12 front-engined sports cars, the 365GTB/4 debuted at the Paris Salon in 1968, soon gaining the unofficial name 'Daytona' in honour of the sweeping 1, 2, 3 finish by the Ferrari 330P4 sports prototype at that circuit in 1967. Although there had been no official open-top version of its predecessor, the favourable reception of Luigi Chinetti's 275GTB-based NART Spyder no doubt influenced Ferrari's decision to produce a convertible Daytona. Again the work of Pininfarina, the latter was first seen at the Paris Salon in 1969, deliveries commencing in 1971.

Although the rear end had been extensively reworked, so successful was Pininfarina's surgery that it was hard to credit that the Daytona had not initially been conceived as a spyder.







Quand la production cessa en 1973 quelques 1 300 berlinetta et 123 cabriolets avaient été construits. Sur les 123 cabriolets, seuls 25 avaient été construits aux normes européennes, dont sept avec conduite à droite, la plupart des autres étant destinés aux États-Unis. Ils font aujourd'hui partie des Ferrari les plus recherchées, combinant rareté, allure agressive, performances hors normes et plaisir de la conduite à l'air libre.

La production limitée par Ferrari du cabriolet Daytona laissa plus d'un client potentiel sur sa faim, une suite situation qui conduisit inévitablement à la transformation d'un certain nombre de coupés qui furent convertis en cabriolet, incluant celui proposé ici, sur le châssis 13351. La transformation a été exécutée en Italie en 2000 par les spécialistes réputés, Bachelli et Villa de la Carrozzeria Auto Sport de Bastiglia, l'intérieur ayant été reconditionné par un autre spécialiste Ferrari de renom, Luppi de Modène. Modèle à la spécification européenne livrée neuf à Milan en avril 1970, 13351 est peint en Rosso Corsa avec intérieur en cuir noir et est équipé de roues fils Borrani. Les autres caractéristiques notables sont l'air conditionné, deux trousses à outils et un allumage électronique, ce dernier discrètement dissimulé pour préserver l'apparence originale du compartiment moteur.

La vendeur a acheté la voiture à la vente Bonhams de Monaco en mai 2004 date depuis laquelle le moteur à été refait par Toni Auto à Maranello, travail effectué en 2008. Ce très bel exemplaire de l'une des meilleures grande routières des temps modernes est vendu avec sa carte grise, son contrôle technique et une lettre de la Carrozzeria *Auto Sport.*
€500,000 - 600,000

The most powerful two-seat, road-going GT and the world's fastest production car at the time of its launch, the Daytona was capable of over 170mph (274km/h). When production ceased in 1973 some 1,300 Berlinetta models and 123 spyder convertibles had been made. Of the spyders, only 25 were built to European specification, seven of which were right-hand drive, most of the remainder being delivered to the USA. Today they are among the most sought after of Ferraris, combining rarity with aggressive looks, awesome performance, and the thrill of top-down motoring.

Ferrari's limited production run of Daytona spyders left many would-be customers disappointed, a situation which led, inevitably, to a number of coupés being converted, including that offered here, chassis number '13351'. The conversion was carried out in Italy in 2000 by recognised specialists Messrs Bacchelli and Villa (Carrozzeria Auto Sport) of Bastiglia, the interior being re-trimmed by another renowned Ferrari specialist, Luppi of Modena. A European specification model supplied new to Milan in April 1970, '13351' is presented in Rosso Corsa with black leather interior, and has a full set of Borrani wire wheels. Other noteworthy features include air conditioning, two sets of tools and modern electronic ignition, the latter discreetly concealed to preserve the engine compartment's original appearance.

The current vendor purchased the Daytona at Bonhams Monaco Sale in May 2004 since when the engine has been rebuilt by Toni Auto in Maranello, the work being carried out in 2008. This beautiful example of one of the most capable Grandes Routières of recent times is offered with French Carte Grise, Contrôle Technique and a letter from Carrozzeria *Auto Sport*.



331

Livrée neuve en France avec seulement 17.600km au compteur

RENAULT 5 TURBO 2 1986

Châssis n° VF182200000500128

Cette Renault 5 Turbo 2 fait partie de la dernière série de 500 voitures prévues, dont seulement 250 furent réellement produites. Elle porte le numéro 128 de cette dernière série de 250. Elle a été livrée neuve en France et immatriculée le 4 février 1986 par l'agence Renault de Roncq qui la conserva comme « porte-drapeau » de la marque, jusqu'en 1994. Destinée à être exposée statiquement, pourtant c'est le seul de ses cinq propriétaires qui utilisa la voiture intensément, parcourant la presque totalité des kilomètres affichés au compteur (14.500km).

En 1994, la Turbo 2 fut vendue en France à un collectionneur de voitures, M. Pierre Courcol, qui l'immatricula la même année et la garda jusqu'en novembre 2010. M. Courcol conserva la voiture pendant seize années, mais la conduisit presque jamais (2.000 km en total). Le 20 Février 2007, Renault réalisa une révision complète de la voiture à 16.363 km.

This Renault 5 Turbo 2 is from the final production series of an intended 500 cars, although only 250 were actually produced. It is number '128' of this last 250. The car was delivered new in France and first registered on 4th February 1986 by the Renault agency in Roncq, which retained it as its 'marque flagship' until 1994. Intended mainly for display purposes, although the car was used only sparingly during the eight years they owned it, this owner is the only one of its five owners who actually drove this car any distance, accounting for almost the entire total recorded on the odometer (14,500km).

In 1994 the Turbo 2 was sold to car collector Mr Pierre Courcol in France, who registered the car that same year and kept it until November 2010. Mr Courcol kept the car for sixteen years but hardly drove it, approximately 2,000kms in total. 20th February 2007, Renault carried out a complete revision to this car at 16,363 km.



En novembre 2010, la voiture passa aux mains du spécialiste Verbaere dans le nord de la France avec 16.699 km au compteur. Il procéda à une révision complète de la mécanique, pompe à essence, quatre injecteurs neufs, suspension, transmission, pneus neufs, etc... pour un coût de 6.919 €, avant de la vendre, seulement un an plus tard à son prochain propriétaire, M. Olivier Houssard (avec 16.825 km). Plus récemment, la Turbo 2 a fait partie d'une collection privée en France et affiche aujourd'hui un total de 17.600 km au compteur, que l'on pense d'origine, compte tenu de son historique bien connu et de son excellent état, confirmés par plusieurs documents.

Jamais restaurée, la voiture est dans sa très séduisante couleur d'origine blanc Gardénia avec intérieur en tissu beige. Seuls les pare-chocs ont été repeints dans le gris d'origine, car leur couleur avait passé avec le temps. À part cela la voiture est dans un extraordinaire état d'origine. Il est très rare de trouver une Turbo 2 dans son état d'origine par les temps qui courent et on ne connaît pas de meilleur exemplaire de cette française « spéciale homologation » emblématique. La voiture est fournie avec les factures des travaux effectués, les documents attestant des kilomètres parcourus par les précédents propriétaires, la carte grise du précédent propriétaire et sa carte grise et son contrôle technique en cours de validité.
€55,000 - 75,000

In November 2010 the car passed to classic-car specialist Verbaere in northern France, with 16,699 kilometres recorded. Verbaere carried out a mechanical overhaul: fuel pump, four new injectors, suspension, transmission, new tyres, etc at a cost of €6,919.97 before selling it only one year later to its next private owner, Mr Olivier Houssard (at 16,825 kilometres). More recently the Turbo 2 has formed part of a French private collection and currently displays a total of 17,600 kilometres on the odometer, which is believed genuine in view of its known history and excellent condition, and is supported by several documents.

Un-restored, the car is presented in its original and very attractive colour combination of Blanc Gardénia with beige cloth interior. Only the bumpers have been re-sprayed in the original grey because the paint had faded with age. Otherwise the car remains outstandingly original. It is extremely rare to find a Turbo 2 in unmolested condition these days, and examples of this iconic French 'homologation special' don't come any better than this. The car is offered with invoices for work carried out; previous-owner documentation recording the distance travelled; French Cartes Grises of previous owners; and current French Carte Grise and Contrôle Technique.









332

GERIN AÉRODYNE BERLINE PROTOTYPE 1922

Châssis n° 001
Moteur n° M001

Jeune mathématicien prodige formé notamment chez Avions Voisin , Jacques Gérin acheva son prototype d'automobile d'une modernité radicale en 1922. Ce modèle à cinq places à moteur central, surbaissé et surprofilé faisait appel à des technologies aéronautiques innovatrices mises au point au cours de la Première Guerre mondiale. Gérin investit une bonne partie de la fortune familiale dans la construction de son prototype chez Paulin Ratier, fabricants d'avions pour Voisin et Bréguet.

Employant partout des alliages qualité aviation, la structure en goutte d'eau de forme futuriste consiste en un treillis travaillant en duralumin. Les suspensions indépendantes utilisent des bras tirés articulés sur des combinés ressorts amortisseurs horizontaux travaillant dans l'huile, système dont le brevet fut acquis par Citroën pour ce qui deviendra la 2 CV. Pour réduire le poids non suspendu, les freins arrière sont à tambours « in board », tandis qu'à l'avant, quatre mâchoires commandées hydrauliquement s'appliquent à l'intérieur de chaque jante. La direction à crémaillère coulissante très élaborée est une création de Gérin.

Le motoriste spécialisé Janvier Sabin de Montrouge construisit le moteur à quatre cylindres et soupapes en tête de deux litres selon les conceptions de Gérin. Ce groupe entraînait une boîte à variateur à friction également créée par Gérin et l'ensemble du groupe motopropulseur était conçu afin de pouvoir être déposé par un seul opérateur muni de deux clés en six minutes.

A prodigious young mathematician who had trained with Aéroplanes Voisin, Jacques Gerin completed his radical prototype for a truly modern automobile in 1922. A low-slung, mid-engined, streamlined five-seater, the design embraced innovative aeronautical technologies developed during WWI. Gerin invested most of his family's fortune in having this prototype constructed by Paulin Ratier, builders of Voisin and Breguet airframes.

Using aviation alloys throughout, the futuristic teardrop structure consists of a stressed spaceframe of duralumin. All-round independent suspension is by trailing arms with horizontal oil-filled spring/damper units, the patent for which was adopted by Citroën for what became the 2CV. To minimise un-sprung weight, braking at the rear is via inboard drums, while at the front, four hydraulically operated shoes bear on the inside of each rim. The sophisticated sliding-rack steering is Gerin's own design.

High-performance specialists Janvier Sabin of Montrouge built the 2.0-litre four-cylinder overhead-valve engine to Gerin's specifications. It drove Gerin's own variable friction-drive transmission, and the entire tractor unit was designed to be removed or replaced by one man with two spanners in six minutes.







La crémaillère de direction réglable manuellement, les projecteurs directionnels et les poignées de portes profilées à gâchette sont aussi d'autres « premières » appliquées sur cette voiture.

Gérin parcourut quelque 9 000 km avec son Aéodyne sans habillage, mais elle était trop en avance par rapport aux goûts du public et aux pratiques admises pour être acceptée à l'époque. Mais, comme dans le cas des concepts cars actuels, un grand nombre de principes conceptuels furent assimilés par la production courante aux cours des décennies qui suivirent. Découverte par le vendeur il y a trois ans après quinze années de recherche, elle est demeurée intacte et telle qu'elle fut révélée par la presse en 1929 à l'exception des appareils électriques de provenance extérieure, des pédales de commande et du volant remplacé par un modèle d'époque.

Sur les trois automobiles profilées de première génération ayant survécu, la Gérin Aérodyne, la seule appartenant à une personne privée et non pas à un musée national, n'a jamais été proposée dans une vente publique. Elle apparaît complétée de ses brevets, plans de fabrication et dessins d'artiste de la carrosserie habillée et panneautée ainsi que des souvenirs personnels de Jacques Gérin.

Annoncée comme « la découverte de la décennie » par Douglas Blain dans la magazine The Automobile, et objet d'un ouvrage à paraître, elle représente une occasion unique d'acquérir une importante création marquante dans l'histoire de la conception automobile.
€130,000 - 180,000

The manually adjustable steering rake, directional headlamps and streamlined trigger-grip door handles are among the car's other design 'firsts'.

Gerin drove his Aérodyne some 9,000 kilometres in its unclad state, but it was too far ahead of public taste and conventional wisdom to be accepted at the time. However, as with today's concept cars, many of its design principles were assimilated into the mainstream in subsequent decades. Discovered by the vendor three years ago after a 15-year search, it has been preserved unaltered since it last appeared in the press in 1929 with the exception of proprietary electrical ancillaries, control pedals and a replacement period steering wheel.

Of the three other surviving first-generation streamliners, the Gerin Aérodyne is the only one in private hands rather than a national museum, and has never before been offered for public sale. It comes complete with all patents, engineering drawings, artist's impressions of the panelled body, and Jacques Gerin's personal reminiscences.

Described as 'the find of the decade' by Douglas Blain in The Automobile magazine, and the subject of a forthcoming book, it represents a unique opportunity to acquire an important landmark in automotive design.



333

BUGATTI TYPE 37 GRAND PRIX BIPLACE 1926

Châssis n° 37136

Cette Bugatti Type 37, d'après les registres de l'usine et l'ouvrage de Hugh Conway, a été vendue sous le numéro de châssis « 37136 » à la Soc. Com. Ital. à Milan en juin 1926. Elle y fut aussitôt vendue à un Français, associé d'une firme d'Oran en Algérie, qui possédait aussi, entre autres entreprises, un domaine viticole. La voiture aurait participé à des Grands Prix en Algérie et en Tunisie à la fin des années 1920 et au début des années 1930, ainsi qu'au Grand Prix d'Oran au cours duquel elle aurait été endommagée. Une copie de la carte grise française « coloniale » figure au dossier.

Quelque temps plus tard, la Bugatti fut découverte par un jeune militaire britannique, abandonnée dans un des chaix du domaine viticole où il s'était rendu pour acheter du vin (voir la correspondance de l'époque dans le dossier). La voiture fut ramenée en France et stockée dans une grange sur la propriété d'un ami. Au cours des années 1950 et 1960, lui et son ami passèrent leurs vacances à nettoyer, restaurer, reconstruire et réassembler la voiture en recherchant des pièces de remplacement neuves ou d'occasion.

This Bugatti Type 37 is listed in the factory order book and Hugh Conway's book as being sold as chassis number '37136' to Soc. Com. Ital., Milan in June 1926. From there it was immediately sold to a Frenchman who was one of the associates of a company in Oran, Algeria and who ran, amongst other enterprises, a vineyard. The car is thought to have participated in the Algerian and Tunisian Grands Prix in the late 1920s and 1930s, and the Oran Grand Prix where it is likely that it was damaged while participating. A copy of the original French colonial Carte Grise is on file.

Some time later the Bugatti was discovered by a young British soldier, abandoned in one of the vineyard's warehouses where he had gone to buy wine (see contemporary correspondence on file). It was brought back to a friend's estate in France where it was stored in a barn. During the 1950s and 1960s, he and his friend spent many holidays working on the Bugatti, cleaning, restoring, rebuilding and reassembling the car, sourcing replacement new and used parts where necessary.



En 1984, convaincu qu'il ne verrait jamais la voiture terminée, le propriétaire la donna à sa fille en espérant qu'elle et son mari, qui partageaient sa passion des automobiles de collection, la termineraient et la remettraient sur la route. Mais les coûts d'un achat de maison, de l'éducation des enfants, etc. dut être pris en compte et le projet fut abandonné jusqu'à une date récente car la voiture avait besoin d'un moteur neuf. Ce moteur fut commandé au réputé spécialiste Bugatti Ivan Dutton qui produisit une réplique fidèle de l'original qui fut installée en 2014 (factures dans le dossier). La voiture bénéficia aussi d'une pignonnerie de boîte neuve, l'arbre secondaire et l'arbre intermédiaire étant fournis par Crosthwaite & Gardiner.

Parmi les autres spécifications notables, citons le système électrique en 12 volts, une jauge de pression d'huile neuve, le compte-tours refait, une pompe à essence électrique et un ventilateur électrique. (Le système d'alimentation en essence d'origine est installé mais non fonctionnel.)

Environ 800 km seulement ont été parcourus depuis l'installation du nouveau moteur et la voiture affiche donc un magnifique état mécanique, tandis que la carrosserie se présente sous une merveilleuse patine due à l'âge. La documentation jointe comprend les documents mentionnés ci-dessus et les factures, l'extrait des archives du Bugatti Trust, le certificat de la FFVE et la carte grise française actuelle.
€350,000 - 450,000

In 1984, having decided that he was not going to see the car finished, the owner gave it to his daughter in the hope that she and her husband, who shared a passion for vintage and classic cars, would finish it and put it back on the road. However the cost of house purchases, children's education, etc intervened so the project was shelved until quite recently, as the car needed a new engine. This was ordered from renowned Bugatti specialist Ivan Dutton who produced a faithful recreation of the original, which was finally installed in 2014 (invoices on file). The car also benefits from a new gear set, main-shaft and lay-shaft supplied by Crosthwaite & Gardiner.

Other noteworthy features include 12-volt electrics, a new oil pressure gauge, a rebuilt tachometer, an electric fuel pump and an electric cooling fan. (The original vacuum-pump fuel system is still fitted but is non-operational).

Only some 500 miles have been covered since the new engine's installation and the car is thus in superb condition mechanically, while the bodywork has a wonderful patina of age. Accompanying documentation consists of the aforementioned paperwork and invoices, Bugatti Trust record, FFVE certificate and current French Carte Grise.

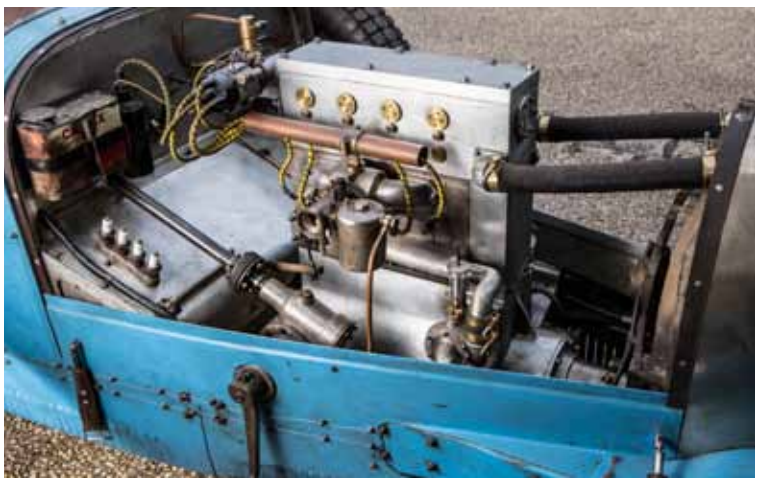
1 & 2
37136 sortant de stockage à long terme, 1982











334
LANCIA LAMBDA 7E SÉRIE LIMOUSINE WEYMANN 1928
Châssis n° 18099
Moteur n° 8129

Résidant au Portugal depuis son origine, cette limousine Lancia Lambda n'a jamais connue de restauration complète de toute sa vie. Le capot, les ailes et le couvercle de coffre semblent avoir été repeints il y a plusieurs années et sont joliment patinés. Tous les joints de la carrosserie Weymann sont présents et la structure est toujours recouverte de son matériau d'origine. Des pièces importantes, comme les poignées de portes, les charnières et les vis de sûreté originales, ainsi que la plaque de licence Weymann sont toujours en place, indiquant que la carrosserie n'a vraisemblablement jamais été dissociée du châssis.

Le châssis et le soubassement sont sains, ayant été récemment rénovés par sablage à la glace sèche et protégée avec un produit à base de Lanoline. La majeure partie de la structure n'a jamais été démontée et certains boulons n'ont jamais été dévissés depuis que la voiture a quitté l'usine il y a plus de 80 ans. L'échappement lui-même semble celui en acier doux d'origine, ne montrant que quelques rares traces de réparation.

Resident in Portugal since new, this Lancia Lambda limousine has not had a complete restoration in its lifetime. The bonnet, wings and boot lid appear to have been repainted many years ago and are nicely patinated. All the Weymann body joints are present and the structure is still covered by the original material. Important parts like the correct door locks, hinges, securing bolts and Weymann license plates are still in place, indicating that in all probability the body has never been taken off the chassis.

The chassis and underside are good, having recently been sympathetically treated by dry-ice blast-cleaning and Lanolin preservation. A lot of the structure has never been dismantled and there are bolts that have never been undone since the car left the factory 80-plus years ago. Even the exhaust system appears to be the original mild steel one, showing only minor signs of repair.



La suspension, les freins, le moteur et la boîte de vitesses sont en bon état de marche, ayant toujours été soigneusement entretenus. Les pièces d'usure ont été remplacées lorsque ce fut nécessaire et une pompe à essence moderne a été installée pour la sécurité et la fiabilité (le système original est vendu avec la voiture). Le faisceau électrique serait nettement amélioré si les quelques réparations effectuées avec des gaines en plastiques étaient remplacées par des gaines en coton ayant l'aspect du câblage d'époque. Sur la route, la Lambda se comporte avec souplesse et sans effort, affichant une bonne pression d'huile avec des passages de rapports souples, transmission et moteur n'émettant aucun bruit suspect.

La totalité de l'intérieur est bien conservé et la marqueterie en haut des contreportes est en bon état. Des éléments, comme les sangles d'ouverture de portières ont survécu sous leur forme d'origine, tandis que les courroies de cuir réglant l'inclinaison des dossiers de sièges ont été soigneusement restaurées avec un matériau aussi proche de l'origine que possible. Le cuir d'origine des sièges est parfaitement conservé et les moquettes sont elles-mêmes d'origine. Le tableau de bord est bien équipé avec la plupart de ses instruments et commandes d'origine.

Récemment remise en route, cette Lambda n'a connu que cinq propriétaires depuis son origine et se trouve dans une collection privée depuis 2011. Elle a été immatriculée pour la dernière fois au Portugal en 2008 et sera vendue avec son Certificado de Automóvel Antigo (CPAA) et ses anciens papiers d'immatriculation portugaise datés de 1928, 1937 et 1958. Cette voiture n'a besoin d'aucune restauration et n'attend qu'un nouveau propriétaire qui la maintienne dans son exceptionnel état d'origine.
€100,000 - 125,000

The suspension, brakes, engine and gearbox are in fine running condition, having benefited from careful servicing and maintenance. Worn parts have been replaced whenever necessary and a modern fuel pump installed for safety and reliability (original system with car). The electrical wiring would be improved cosmetically if some of the plastic-insulated repair sections were replaced with period-correct fabric-insulated cable. On the road the Lambda drives smoothly and effortlessly with good oil pressure and smooth gear shifting, the engine and transmission making no unusual noises.

The entire interior is well preserved, the inlaid woodwork of the door cappings being in good order. Items such as the door lock opening straps have survived in original condition, while the leather strops to adjust the angle of the backrests have been carefully restored using as much original material as possible. All the original leather seats are well preserved and even the carpets are original. The dashboard is well equipped with mostly all original instruments and switches.

Recently re-commissioned, this Lambda has had only five owners from new and has been in a private collection since 2011. It was last registered in Portugal in 2008 and comes with Certificado de Automóvel Antigo (CPAA) and old Portuguese registration documents dated 1928, 1937 and 1958. This car does not need a restoration and waits only for a new owner willing to maintain its exceptionally original condition.






335

PORSCHE 911 CARRERA RS (TYPE 964) COUPÉ 1992

Châssis n° WPOZZZ96ZNS491619
Moteur n° 62N82404

Étape importante dans le développement de l'éternelle 911 de Porsche, les types Carrera 2 et Carrera 4 (type 964 selon la nomenclature interne) ont été lancées en 1989, cette dernière marquant la première la première apparition des quatre roues motrices sur un modèle de série. Remaniées, mais conservant la silhouette familière, ces nouvelles moutures avait subi des modifications mécaniques bien plus profondes, 87% de leurs pièces étant censées être entièrement nouvelles.

Elles partageaient le même six cylindres à plat de 3, 6 litres, tandis que la direction assistée (une autre première pour la 911), les freins antiblocage et la transmission à cinq rapports étaient installés en série sur les deux. Le nouveau moteur de la 964 lui permettait de dépasser les performances de sa devancière 3, 2 litres, tout en respectant les dernières normes concernant les émissions, sa vitesse dépassant les 260 km/h avec un 0 à 100 km/h en 5, 4 secondes.

En souvenir des légendaires « modèles d'homologation » des années 1970 RS et RSR de 2, 7 et 3 litres de cylindrée, Porsche présenta une type 964 RS en 1992, une version allégée comme ses illustres devancières. Elle prenait pour base la version de compétition Carrera Cup et n'était vendue que sur le marché européen. Elle reprenait le six cylindres 3, 6 litres porté à une puissance maximale de 260 ch.

Representing a major step forward in the development of Porsche's perennial 911, the Carrera 4 and Carrera 2 ('Type 964' in factory parlance) had been launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production model. Face-lifted but retaining that familiar shape, the newcomers had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new.

The pair shared the same 3.6-litre, flat-six engine, while power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes and a five-speed manual transmission were standard on both. Its new engine enabled the 964 to out-perform the old '3.2' yet still met the latest emissions regulations, top speed increasing to 260km/h with 100km/h attainable in 5.4 seconds.

Evoking memories of the legendary 2.7 and 3.0-litre RS and RSR 'homologation specials' of the 1970s, in 1992 Porsche introduced a Type 964 Carrera RS, which was a lightweight variant like its illustrious forebears. It was based on the 'Carrera Cup' competition car and sold in the European market only. The Carrera RS retained the 3.6-litre engine, which was boosted in maximum output to 260bhp.



Avec sa carrosserie étroite et son absence d'aileron arrière, la puissante et élégante 964 fait partie des versions modernes non turbocompressées de la 911 les plus recherchées. Arborant probablement la plus séduisante des harmonies, robe argent polaire avec intérieur noir, ce très bel exemplaire conserve ses numéros concordants, y compris celui de sa transmission, ainsi que sa peinture et son intérieur d'origine. Comme le confirme Porsche, elle a été livrée neuve avec la transmission manuelle à cinq rapports, le différentiel à glissement limité, les sièges baquets les roues « Cup » de 17 pouces et des pneus Yokohama, tandis que les airbags étaient supprimés.

La voiture a été livrée neuve en Italie à son premier propriétaire le 20 mai 1992. Elle a subi sa première révision à Milan en septembre 1992 à 3 200 km et fut vendue à son second propriétaire en 2001. Le second propriétaire était M. Woodhead, un expatrié canadien vivant en Europe qui l'avait acheté pour son plaisir pendant son séjour européen. Il l'a utilisée essentiellement en Allemagne et au Royaume-Uni, seulement par beau temps, la conservant toujours dans un état immaculé. Achetée par l'actuel propriétaire en 2014, la Carrera se présente dans un excellent état « showroom », affichant un kilométrage d'origine de seulement 58 000 km au compteur. Tout l'historique de son entretien est documenté par les factures des travaux effectués fournies avec la voiture et le carnet d'entretien d'origine tamponné. Elle est vendue avec son livret du propriétaire original et ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5.
€200,000 - 300,000

With its narrow body and lack of rear spoiler, the elegant and powerful Typ 964 is among the most sought after of modern non-turbocharged Porsche 911 variants. Presented in arguably the best colour combination of Polar Silver with black interior, this beautiful example retains matching numbers, transmission included, as well as its original paintwork and interior. As confirmed by Porsche, it was delivered equipped with the five-speed manual gearbox, limited-slip differential, bucket seats, 17" 'Cup' wheels and Yokohama tyres, while the air bag was deleted.

The car was delivered new in Italy to its first owner on 20th May 1992. It was first serviced in Milan in September 1992 at 3,200 kilometres and only sold to its second owner in 2001. The second owner was Mr Woodhead, a Canadian expatriate living in Europe, who bought it for pleasure use during his time in Europe. He drove it mainly in Germany and the UK, only in fine weather, always keeping the car in immaculate order. Bought by the current vendor in 2014, the Carrera is presented in excellent 'showroom' condition, currently displaying a genuine total of only 58,000 kilometres (approximately 36,000 miles) on the odometer. Full service history is recorded in accompanying invoices for work carried out and the original stamped service booklet. The car also comes with its original owner's manual and a UK V5 registration document.









336

Livrée neuve en France par la Franco-Britannic, Paris

FERRARI 250 GTE 2+2 COUPÉ 1961

CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 2815 GT

Moteur n° 2815 GT

Conçue pour élargir l'attrait des Ferrari à un marché déjà disputé par ses rivaux Aston Martin et Maserati, la 250 GTE 2+2 fit ses débuts au cours de l'été 1960. Première Ferrari quatre place, elle est lancée en 1954, recevait un V12 Colombo de 3 litres, plus compact et plus léger, à la place du bloc Lampredi de sa devancière l'Europa.

Une boîte à quatre rapports tous synchronisés transmettait la puissance à l'essieu arrière rigide, tandis que des tambours à commande hydraulique aux quatre roues assuraient le freinage. Les freins à disque ne furent adoptés qu'à la fin de 1959 et une boîte à quatre rapports avec overdrive l'année suivante, deux améliorations que la 250 GTE reçut dès le début de sa production, en 1960.

Le cahier des charges de Pininfarina enjoignait de réaliser une 2+2, sans sacrifier l'allure élégante ni le comportement sportif, une tâche dont le maître carrossier s'acquitta avec brio sur la GTE. En déplaçant le moteur, la boîte de vitesses et le système de direction vers l'avant, et le réservoir vers l'arrière, il dégageait suffisamment de place pour deux passagers supplémentaires sur les sièges arrière d'appoint dans l'empattement de 2, 60 m de la 250 GT.

Intended to extend Ferrari's appeal to a sector of the market already contested by rivals Aston Martin and Maserati, the 250GTE 2+2 debuted in the summer of 1960. Ferrari's first four-seater, the 250GTE 2+2 was directly descended from the most commercially successful Ferrari of its day, the 250GT. Launched in 1954, the latter featured a lighter and more-compact Colombo-designed 3.0-litre V12 in place of its Europa predecessor's Lampredi unit.

A four-speed, all-synchromesh gearbox transmitted power to the live rear axle, while hydraulic drums looked after braking all round. Disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, and both were features the 250GTE enjoyed from the start of production in 1960.

Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting demeanour and the master stylist succeeded brilliantly with the GTE. By moving the engine, gearbox and steering gear forward and the fuel tank back, sufficient room was created for two occasional rear seats within the 250GT's 2,600mm wheelbase.



Le moteur Tipo 128 à bougies latérales de 240 ch assurait le niveau de performance demandé, malgré l'inévitable gain de poids. Voiture populaire et rentable pour Ferrari, la 250GTE resta en production jusqu'en 1963.

Carrossée par Pininfarina en juin 1961, 2815 GT fut livrée neuve par la Franco-Britannic de Levallois-Perret, dans la proche banlieue de Paris, vendue un peu plus tard la même année à son premier propriétaire, un certain M. Rabagliati. Quelque temps plus tard, la Ferrari partit en Allemagne et fit partie, il y a quelques années, d'une collection privée, jusqu'au décès de son propriétaire. Le vendeur a acheté la voiture en 2010 chez un agent de Monaco. Malheureusement, on ne sait rien de plus de son histoire, l'épouse du précédent propriétaire étant morte peu de temps après lui et toute la documentation ayant été perdue.

En 2012/2013, l'actuel propriétaire a fait procéder à une restauration mécanique complète, la carrosserie ayant déjà été restaurée avant son rachat. Les travaux entrepris incluent une réfection complète du moteur et des freins, la restauration des roues à l'usine Borrani et une restauration complète de l'intérieur par un spécialiste. Plus récemment, l'overdrive a été révisé, un nouvel embrayage installé et la peinture rafraîchie. La restauration a coûté 40 000 € dont 28 000 € pour le moteur seul. Environ 30 000 km ont été parcourus depuis la restauration et la voiture est décrite par le propriétaire comme en très bon état général.

Peinte en gris foncé métal avec un intérieur en cuir havane, cette 250 GTE à numéros concordants est vendue avec sa trousse à outils, un rapport d'état (expertise), un rapport Massini, des factures de restauration, des photographies de la réfection du moteur, sa carte grise et son contrôle technique français.
€250,000 - 350,000

The Tipo 128 outside-plug engine's 240bhp ensured that there was no reduction in performance despite the inevitable gain in weight. A popular and highly profitable car for Ferrari, the 250GTE evolved through three series, changes being mainly confined to the dashboard layout and exterior lighting arrangements, remaining in production until 1963.

Bodied by Carrozzeria Pininfarina in June 1961, '2815 GT' was delivered new via Franco-Britannic Automobiles of Levallois-Perret, Paris, France and later that same year was sold to its first owner, a Mr Rabagliati. Some time later the Ferrari moved to Germany and in more recent years was kept as part of a private collection until its owner passed away. The current vendor purchased the car in 2010 via a dealer in Monaco. Unfortunately, nothing more is known of its history, the previous owner's wife having died soon after he did and all records having been lost.

In 2012/2013 the current owner commissioned an extensive mechanical restoration, the body having been restored prior to the Ferrari's acquisition. Works carried out included a complete overhaul of the engine and brakes; restoration of the wheels by the Borrani factory; and complete restoration of the interior by a specialist. More recently, the overdrive was overhauled, a new clutch installed and the paintwork refreshed. The restoration cost over €40,000 including €28,000 for the engine overhaul. Some 30,000 kilometres have been covered since the restoration and the car is described by the owner as in generally very good condition.

Finished in dark grey metallic with Havana leather interior, this matching numbers 250GTE is offered with tool kit, condition report (expertise), a Massini report, restoration invoices, photographs of the engine rebuild, French Carte Grise and Contrôle Technique.







337

Appartenant depuis 44 années au propriétaire actuel

CITROEN 11BL TRACTION CABRIOLET 1939

Châssis n° 438890

À sa sortie, en 1934, la révolutionnaire « Traction avant » de Citroën transgressait la plupart des aspects techniques des voitures de série de l'époque. Sa structure monocoque, sa traction avant, sa suspension indépendante par barre de torsion, ses freins hydrauliques, sa transmission synchronisée, son quatre cylindres à soupapes en tête à chemises humides faisaient parties des caractéristiques de la nouvelle venue à une époque où la majorité de ses concurrentes faisaient encore appel au châssis séparé, à des suspensions de charrette, aux soupapes latérales et aux freins mécaniques.

Très bel exemplaire d'un modèle Citroën rare et recherché – il n'y a pas eu de Traction cabriolet après la seconde guerre – ce cabriolet 11 BL restauré est entre les mains de son propriétaire depuis 1971. Au moment de son achat, la voiture était en parfait état de marche, mais sa carrosserie réclamait une restauration et fut repeinte en blanc avec capote noire. La restauration, commencée à la fin des années 1970, a été menée en collaboration avec le Musée Automobile du Mans (moteur et carrosserie), tandis que le pare-brise était refabriqué à l'aide des dessins techniques Citroën. Le propriétaire en a profité pour changer les deux tons pour une livrée beige/vert et la restauration a été achevée en 1982.

Citroen's revolutionary 'Traction Avant' (front drive) broke fresh ground in almost every aspect of production-car engineering on its launch in 1934. Unitary construction, front-wheel drive, all-independent torsion-bar suspension, hydraulic brakes, synchromesh transmission and a four-cylinder, overhead-valve, wet-liner engine were all incorporated in the newcomer at a time when the majority of its rivals employed a separate chassis, cart springs, sidevalve engines and mechanical brakes.

A superb example of one of Citroën's rarest and most sought-after models - there were no soft-top 'Tractions' after WW2 - this restored 11BL Cabriolet has been in the current owner's possession since 1971. At time of acquisition the car drove perfectly but the body was in need of restoration and was repainted in white, with a black soft-top. Commencing in the late 1970s, the Traction was restored in co-operation with Le Musée Automobile du Mans (engine and body), while the windscreen was rebuilt with the help of Citroën's technical drawings. The owner changed the colour combination to two-tone green/beige at the same time, and the restoration was finished in 1982.







Au cours de ses 44 dernières années, le propriétaire a essayé de conserver sa Citroën dans un état aussi authentique que possible, ne l'utilisant que pour des déplacements familiaux ou des escapades touristiques. Après un aussi grand nombre d'hivers, la Traction avait besoin d'une nouvelle restauration et une reconstruction totale, mécanique et carrosserie, a été menée par le garage Philippe Manceau à La Ferté-Bernard entre 2007 et 2009, lui redonnant son excellente condition, tandis que la capote et la sellerie étaient confiées à Dinan Sellerie en 2010.

Aucune modification n'a été apportée en dehors d'un allumage électronique et il est important de signaler que le dernier rapport d'expertise spécifie que « un soin exemplaire a été apporté à la restauration de cette voiture ».

En plus du rapport d'expertise mentionné ci-dessus, la voiture est vendue avec son manuel d'entretien d'origine, deux anciennes photographies du précédent propriétaire, des factures correspondant aux deux restaurations, un CD-Rom de photographie de la seconde restauration, une carte grise française et un contrôle technique en cours de validité. De nombreuses pièces de rechange sont également incluses dans la vente.

Seulement 2000 kilomètres ont été parcourus depuis la dernière restauration, et la Traction se présente en excellent état général. Particulièrement appréciée par la famille du précédent propriétaire, la voiture a participé au rallye de Bretagne de l'Automobile Club de France en 2010 où elle a remporté le « Best of show » du concours.
€150,000 - 180,000

Over the last 44 years the owner has always kept his Citroën as original as possible, using it only for family duties and pleasure trips. After so many winters, the Traction was again in need of further restoration, and a complete body and mechanical rebuild was undertaken by Garage Philippe Manceau in Ferté Bernard between 2007 and 2009, bringing it back to excellent condition, while the soft-top was restored by Dinan Sellerie in 2010.

No modifications have been made apart from the installation of electronic ignition, and it is worth noting that the latest condition report (expertise) states that 'exemplary care has been taken to restore this vehicle'.

In addition to the aforementioned expertise, the car also comes with the original service booklet; two old photographs of the previous owner; invoices relating to the first and second restorations: a CD of second-restoration photographs; French Carte Grise and valid Contrôle Technique. A quantity of spare parts is included in the sale.

Only some 2,000 kilometres have been covered since the latest restoration and the Traction remains in generally excellent condition. Much enjoyed by the owner's family, the car participated in the ASA de l'Automobile Club de France's Bretagne Rally in 2010 where it won the 'Best in Show' concours prize.







338 *

Ex-Collection Nethercutt

RENAULT 40 CV TORPÉDO 1925

Châssis n° 139416

Moteur n° C914NF254

« La 40 CV fut la seule Renault à faire une incursion dans le domaine sportif entre les deux guerres. Une berline pilotée par Repusseau remporta le rallye de Monte-Carlo en 1925 et plusieurs records furent établis à Montlhéry avec des modèles fermés et découverts. » The Beaulieu Encyclopedia of Automobile.

Fondé par Louis Renault et ses frères Marcel et Fernand en 1898, la firme qui allait devenir le plus grand constructeur automobile français commença petitement avec un prototype unique à moteur De Dion de 1 ¾ ch. Dès 1904, Renault construisait ses propres moteurs, d'abord de gros quatre cylindres, suivis par le bicylindre AX, et en 1908, dévoilait son premier modèle six cylindres, malgré l'aversion de Louis Renault pour une telle sophistication.

Dans les années 1920, les six cylindres étaient devenues des modèles bien établis dans la gamme Renault, la 40 CV avec sa cylindrée de 9, 1 litres étant la plus grosse voiture de série jusqu'à l'apparition de la Bugatti Type 41, la « Royale ».

'The 40CV was virtually the only Renault to make a mark in sport between the wars. A saloon driven by Repusseau won the 1925 Monte Carlo Rally and several records were set at Montlhéry with both open and closed models.' – 'The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile'.

Founded by Louis Renault and his brothers Marcel and Fernand in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¾hp De Dion-engined prototype. By 1904 Renault was building its own engines - large-capacity fours at first, followed by the AX twin - and in 1908 introduced its first six-cylinder model despite Louis Renault's aversion to such complication.

Sixes were an established feature of the Renault range by the 1920s, the 9.1-litre 40CV six being the largest production automobile built until the introduction of Bugatti's Type 41 Royale.



Connu sous le nom de 45 HP sur les marchés d'outre-mer, la 40 CV avait été présentée avant la première guerre dans une mouture de 7, 5 litres de cylindrée et conservait des archaïsmes comme les culasses de cylindres fixes et les roues en bois lorsque la construction reprit en 1919. Les modifications d'après-guerre concernaient l'adoption de ressorts Cantilever à l'arrière et de freins aux quatre roues, deux caractéristiques adoptées en série partir de 1924. La 40 CV était proposée en deux empattements, 3, 807 m et 3, 984 m, et son moteur développait environ 120 ch dans sa version de base et 140 ch dans sa version « sport ». La vitesse maximale, selon le type de carrosserie et le rapport de pont final, pouvait atteindre les 145 km/h. Une version à empattement plus court fut proposée à partir de 1925.

Toujours carrossée à façon et donc forcément très chère, la Renault 40 CV était une véritable rivale des Rolls-Royce Silver Ghost et se vendit en quantité tout aussi limitée, seulement 608 exemplaires ayant été construits entre 1924 et 1928, lorsque cessa la production. On ne connaît que six modèles encore existants, la plupart propriétés de musées, et la Renault 40 CV est l'une des très rares voitures recensées comme « Full Classic » par le Classic Car Club of America.

Conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de son époque, la magnifique 40 CV proposée ici est dotée de sa carrosserie quatre places d'origine dont le style évoque celui du carrossier Manessius, bien que cette signature n'ait jamais pu être confirmée avec certitude. On ne sait rien de l'histoire de la voiture jusqu'à sa réapparition après la seconde guerre dans le New Jersey, aux États-Unis, où elle appartenait à un certain Robert Morgan de Wyckoff.

Known as the '45hp' in overseas markets, the 40CV had been introduced pre-WWI in 7½-litre form and would retain such old fashioned features as a fixed cylinder head and wooden wheels when civilian production recommenced in 1919. Post-war developments included cantilever rear springs and four-wheel brakes, both these features being standard by 1924. The 40CV was available in two wheelbase lengths (3,807 and 3,984mm) while the engine produced an estimate 120bhp in standard form or 140bhp in 'sports' configuration. Top speed, depending on coachwork and final drive ratio, could be as high as 145km/h (90mph). Shorter wheelbase versions were offered in 1925.

Always built to the individual customer's specification and necessarily very expensive, the Renault 40CV was a worthy rival for the Rolls-Royce Silver Ghost and sold in similarly limited numbers, some 608 being completed between 1924 and 1928 when production ceased. Only six survivors are known, most of which are owned by museums, and the Renault 40CV is one of the scarcest of cars rated as a 'Full Classic' by the Classic Car Club of America.

Right-hand drive, like most quality French cars of its era, the magnificent 40CV offered here carries its original, four-seat tourer coachwork of a design suggesting it is the work of the Parisian coachbuilder Manessius, though its identity has never been conclusively confirmed. Nothing is known of the car's history until it appeared post-WW2 in New Jersey, USA where it was owned by one Robert Morgan of Wyckoff, NJ.



Après avoir passé quelque temps au Royaume-Uni, la 40 CV retourna aux États-Unis où elle fut acquise par la célèbre collection Nethercutt, en janvier 1984. Soumise à une restauration complète sans regarder à la dépense dans les ateliers de la collection Nethercutt, en Californie, elle fut ensuite conduite par le fondateur, J. B. Nethercutt, à l'occasion de plusieurs sorties au cours desquelles sa puissance et sa vitesse furent particulièrement appréciées. La grosse Renault est restée dans la collection Nethercutt jusqu'en 2010 quand elle fut vendue au précédent propriétaire. Récemment entièrement révisée et censée bien marcher et se comporter, la voiture est vendue avec son titre de propriété américain.

Restaurée il y aujourd'hui plus de vingt ans, cette 40 CV reste dans un bon état de conservation, arborant de nombreux détails intéressants, comme ses roues artillerie en bois, ses phares Besnard et ses feux arrière Marchal conformes à l'origine, sa spectaculaire menuiserie intérieure et ses strapontins cachés derrière les portes à rideaux. La peinture ivoire de la carrosserie contraste avec l'intérieur en cuir fauve, soulignant les dimensions imposantes de la voiture.

Regorgeant d'une puissance que contrôlent des freins aux quatre roues, cette rarissime Renault 40 CV est l'archétype de la grand tourisme Vintage pour l'amateur francophile. Avec une production aussi parcimonieuse et la poignée de modèles survivants, cet exemplaire exceptionnel représente une chance unique d'acquérir la quintessence de l'automobile gauloise.
€350,000 - 450,000

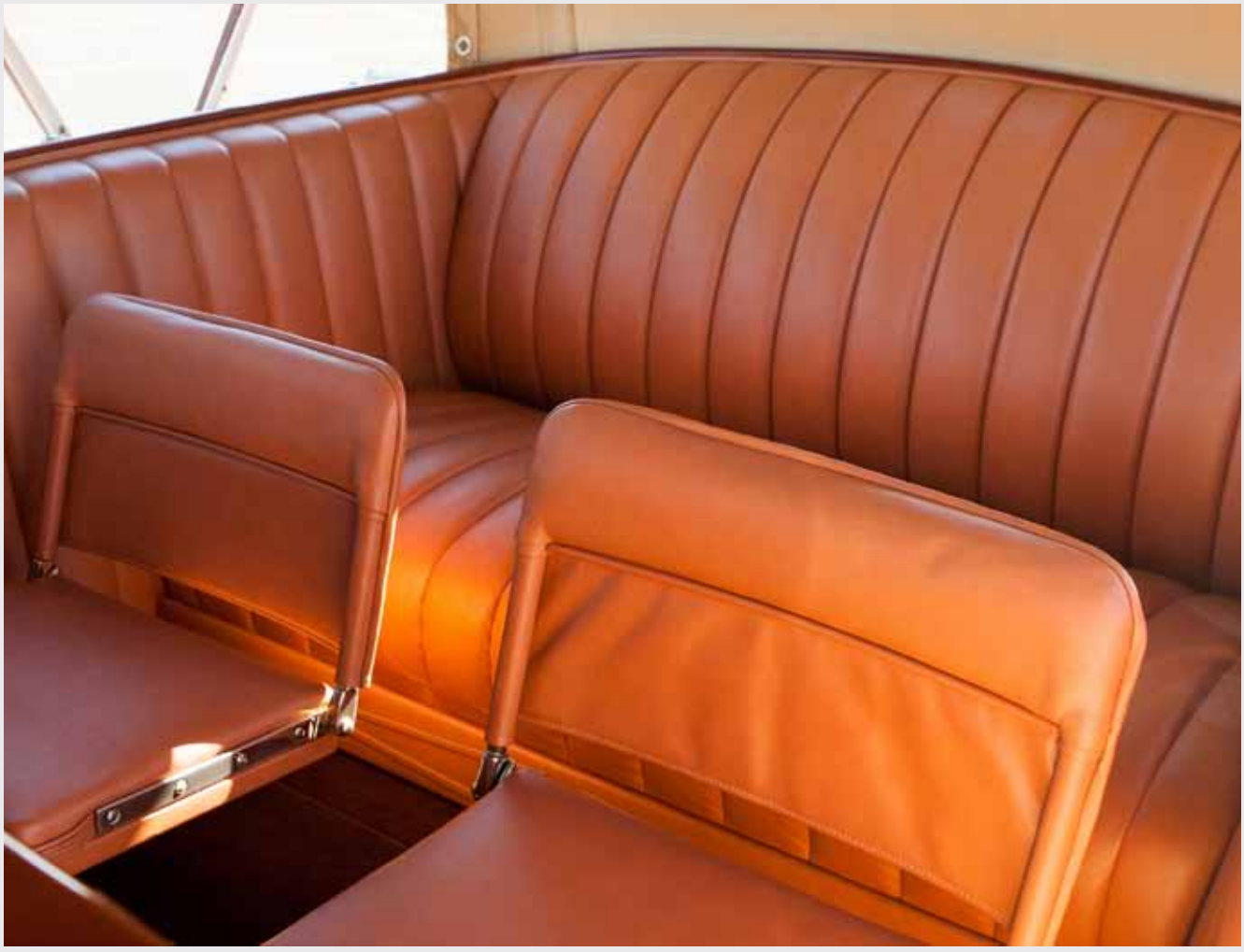
Following a period in the UK, the 40CV made its way back to the United States where it was acquired by the renowned Nethercutt Collection in January 1984. Treated to a comprehensive, no-expense-spared restoration in the Nethercutt Collection's workshops in California, it was driven subsequently by founder J B Nethercutt on several tours, its power and speed being much appreciated. The big Renault remained part of the Nethercutt Collection until 2010 when it was sold to the immediately preceding owner. Recently fully serviced and said to run and drive well, the car comes with a US title deed.

Restored some 20-plus years ago, this 40CV remains in a good state of preservation, featuring interesting details such as wooden artillery wheels; correct Phare Besnard headlamps and Marchal tail lamps; spectacular interior woodwork; and jump seats hidden behind roll-top doors, while the ivory exterior finish contrasts with the tan interior, further amplifying the car's imposing proportions.

Possessing abundant power, effectively restrained by four-wheel brakes, this ultra-rare Renault 40CV has to be the ultimate in Vintage-style touring for the Francophile motorist. With so few of its kind produced and only a tiny handful surviving, this exceptional example represents a possibly once-in-a-lifetime opportunity for the connoisseur to acquire one of these quintessentially Gallic motor cars.




SEV



339

RENAULT 5 TURBO AUX SPÉCIFICATIONS « TOUR DE CORSE » VOITURE DE RALLYE 1980

Châssis n° VF1822000B0000405

Voiture de série transformée en version « Tour de Corse » en 1983 par son propriétaire Jean-Claude Alibert, cette Renault 5 Turbo a connu une longue et fructueuse carrière en compétition. M. Alibert a utilisé la voiture de façon intensive et avec succès dans les épreuves de rallye françaises, remportant la Coupe de France des rallyes régionaux au classement général en 1985 et 1990.

M. Alibert a plus tard vendu la voiture à M. Stéphane Poudrel, au début des années 1990. Elle a prolongé avec succès sa carrière en rallye et en course de côte en France aux mains de son nouveau propriétaire, et a de nouveau remporté une autre Coupe de France des rallyes régionaux. Elle a aussi gagné la Coupe de France des courses de côte en Groupe F en 2001. Comme on peut s'y attendre d'une voiture aussi titrée, on dispose d'une riche couverture médiatique, dans la presse et en ligne, y compris un DVD qui lui est entièrement consacré, ainsi qu'à son second propriétaire, Stéphane Poudrel. Une copie de ce DVD est comprise dans la vente.

This Renault 5 Turbo has enjoyed a long and distinguished competition career having been converted from standard road trim to the desirable 'Tour de Corse' specification in 1983 by its owner Jean-Claude Alibert. Mr Alibert used the car extensively on the French rally scene with great success, winning the Coupe de France des Rallyes Regionnaux outright in 1985 and 1990.

Mr Alibert eventually sold the car to Mr Stephane Poudrel in the early 1990s. The car continued its successes in Poudrel's ownership in the French rally and hill climb championships, as well as winning another Coupe de France des Rallyes in 1995. In hill climbing Poudrel became the 2001 Champion de la Coupe de France des Courses de Côte (Group F). As one would expect of such an historic car, there has been considerable media and online coverage including a DVD dedicated to it and second owner Stephane Poudrel. A copy of this DVD is included in the sale.



Lorsqu'elle fut acquise par l'actuel propriétaire en 2011, la suspension de la voiture avait été récemment refaite, mais elle nécessitait un sérieux rafraîchissement de la mécanique incluant une révision du moteur. Le travail a été confié aux ingénieurs de GTO Engineering, les spécialistes Ferrari du Berkshire, en Angleterre, parmi lesquels deux sont des passionnés de Renault 5 Turbo. Complétement refait et testé au banc, le moteur développe 303 ch et 35 mkg de couple avec une pression de seulement 1.3 bars. Tout l'équipement mobile est neuf, le vilebrequin et les bielles en acier, les pistons forgés, les chemises en acier doux et les cames Maxi. Il est important de noter qu'elle conserve son échangeur, son turbo et son système d'injection d'origine, tous révisés. Une nouvelle pompe et un radiateur d'huile ont également été installés.

La boîte de vitesse est une Sadev à cinq rapports avec une grille coudée et le différentiel à glissement limité ZF affiche un faible kilométrage. La suspension est aux spécifications Tour de Corse d'usine, de même que les freins AP à étriers fermés noirs sur cloche et disques neufs Équipée d'un toit en acier, la carrosserie immaculée est peinte dans sa vibrante couleur des années 1990. Avec moins de 200 km seulement de rodage depuis la fin de sa restauration, en 2014, la voiture est décrite comme exceptionnellement fraîche et rapide, capable de se montrer très compétitive dans les manifestations historiques contemporaines.

Les papiers de la FIA fournis datent de mai 2012 et la voiture est également accompagnée de ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5, permettant une utilisation routière au besoin.
€100,000 - 125,000

When purchased by the current owner in 2011, the car had recently had a suspension rebuild but needed mechanical freshening, including an engine overhaul. Work has been entrusted to the skilled engineers at GTO Engineering, Ferrari specialists in Berkshire, UK, two of whom are dedicated Renault 5 Turbo enthusiasts. Fully rebuilt and dynamometer tested, the engine produces 303bhp and 252ft/lbs of torque at only 1.3 bar boost. It has completely new internals including a steel crankshaft and con-rods, forged pistons, malleable steel liners and Maxi camshaft. Importantly, it retains its original intercooler, turbo, plenum chamber and fuel injection system, all of which have been overhauled. A new oil pump and associated coolers have been fitted also.

The gearbox is a Sadev five-speed unit with dog engagement, while the ZF limited-slip differential has very little mileage on it. Suspension is to factory 'TdC' specification as are the AP brakes with closed-back callipers on new discs and bells. Fitted with a steel roof, the immaculate body is finished in its vibrant 1990s livery. With under 200 kilometres of running-in use only since completion in 2014, the car is described as exceptionally quick and fresh, capable of being very competitive in contemporary historic events.

The accompanying FIA papers were issued in May 2012 and the car also comes with UK V5 registration document, affording the opportunity for fast road use if required.









1
Stephane Poudrel en action avec la Renault Turbo

340

Une des 245 modèles produites

MASERATI 3500 GT SPYDER 1960

CARROSSERIE VIGNALE

Châssis n° AM101 979

Moteur n° AM101 979







Malgré de nombreux succès en compétition, parmi lesquels le cinquième titre de champion du monde de Juan Manuel Fangio – au volant d'une 250 F – et le titre de vice-champion dans le championnat du monde Sport avec la fabuleuse 450 S, les deux fois en 1957, la saison la plus faste de la marque, Maserati faisait face à un futur bien sombre. Les difficultés financières de la société forcèrent la marque à se retirer de la compétition et sa stratégie pour assurer sa survie dans les années 1960 consista à devenir constructeur de voitures de tourisme.

La nouvelle ère de la marque de Modène débuta en 1957 avec le lancement de la 3500 GT à carrosserie Touring, sa première voiture de série construite en nombre significatif. Cette Luxueuse 2+2, dotée d'un châssis tubulaire et d'un moteur dérivé de celui de la 350 Sport de 1956, tirait profit de l'expérience de Maserati en compétition. Son concepteur n'était nul autre que Giulio Alfieri, père de l'immortel Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, et celui à qui l'on devait aussi le développement de la 250 F qui devint championne du monde.

Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth World Championship - at the wheel of a 250F - and runner-up spot in the World Sportscar Championship with the fabulous 450S, both in 1957, the marque's most successful season, Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties eventually forced a withdrawal from racing and Maserati's survival strategy for the 1960s centred on establishing the company as a producer of road cars.

The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500GT, its first road model built in significant numbers. A luxury '2+2', the 3500GT drew on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956. Its designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner.



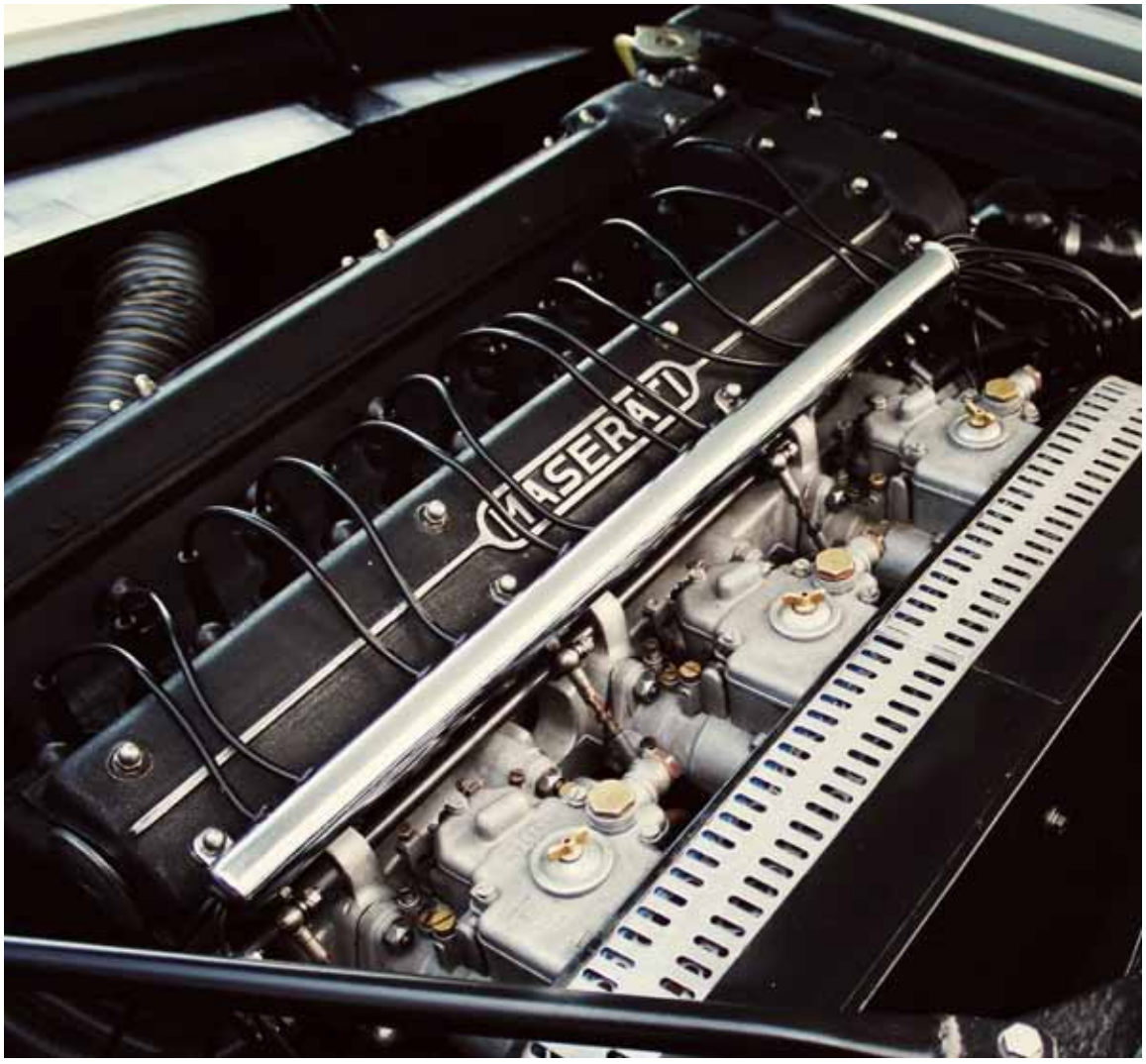


Le six cylindres à double arbre à cames en tête était proche de celui utilisé sur la 250 F et développait près de 220 ch, au début avec des carburateurs, les modèles ultérieurs développant 235 ch, grâce à une injection mécanique Lucas. D'abord proposée avec des freins à tambour et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modifiée et reçut un cinquième rapport, des freins à disque à l'avant, puis, finalement, des freins à disque aux quatre roues, avant que la production ne prenne fin en 1964.

Une voiture affichant un tel pedigree ne manqua pas d'attirer l'attention des plus grandes carrozzeria de la péninsule. Allemano, Bertone et Frua imaginèrent des carrosseries pour le châssis de la 3500 GT. La plupart des coupés furent confiés à Touring, alors que tous les modèles Spyder - à part un (habillé par Frua) – étaient l'œuvre de la carrozzeria Vignale. Présenté en 1959, les lignes du Spyder Maserati 3500 GT étaient signées Giovanni Michelotti, le styliste vedette de la firme à l'époque. Construit sur un empattement légèrement plus court que celui du coupé – 2, 50 m au lieu de 2, 60 m – et faisant appel à des panneaux de carrosserie en acier, plutôt qu'en aluminium, comme ceux du coupé, la production du Spyder perdura jusqu'en 1964, date à laquelle seulement 245 voitures avaient été construites.

The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp initially on carburettors, later examples producing 235bhp on Lucas mechanical fuel injection. Built initially with drum brakes and four-speed transmission, the 3500GT was progressively updated, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking before production ceased in 1964.

A car possessing such impeccable antecedents not unnaturally attracted the attention of Italy's finest carrozzeria: Allemano, Bertone and Frua all created bodies for the 3500GT chassis. Most coupés were the work of Touring while all but one (a Frua-bodied example) of the much less common spyder version were the work of Carrozzeria Vignale. Introduced in 1959, Vignale's Maserati 3500GT Spyder was the creation of Giovanni Michelotti, at that time the company's star designer. Built on a slightly shorter wheelbase - 250cm as opposed to 260cm - than the coupé and constructed of steel panels rather than the closed car's aluminium, the spyder lasted in production until 1964, by which time only 245 cars had been made.





Modèle à carburateur du début de production, cet exemplaire de 3500 GT Spyder Vignale à numéros concordants a été construit en juillet 1960 et exporté en Californie où il fut immatriculé neuf en 1961. Autant qu'on puisse en juger, la Maserati n'a connu que trois propriétaires particuliers depuis son origine dont le dernier, un collectionneur hollandais, l'a possédée de 1989 à 2014.

En 2000/2001, la voiture a été restaurée par des spécialistes hollandais de renom, y compris la réfection du moteur, et une peinture dans sa couleur d'origine blanc Andalousie avec un intérieur en cuir noir. Toutes les factures de la restauration sont dans le dossier historique et la voiture est décrite comme étant en bel état et fonctionnant bien. Une documentation additionnelle se compose d'un certificat Maserati Classiche, d'un document International Maserati Research et de papiers d'immatriculation hollandaise. Une opportunité excitante d'acquérir un exemplaire de cette Maserati classique très recherchée.
€600,000 - 800,000

An early carburettor-equipped model, this matching numbers 3500GT Vignale Spyder was manufactured in July 1960 and exported new to California, USA where it was first registered in 1961. As far as in known, the Maserati has had only three private owners from new, the last of whom, a Dutch collector, owned it from 1989 to 2014.

In 2000/2001 the car was restored by recognised specialists in Holland, including an engine rebuild, and refinished in its original colour scheme of Bianca Andalusia (white) with black leather interior. All restoration invoices are in the history file and the car is described as in beautiful condition, driving very well. Additional documentation consists of a Maserati Classiche certificate, International Maserati Research document and Netherlands registration papers. An exciting opportunity to acquire an exceptional example of this most sought after of classic Maseratis.



341

Une des 25 unités de LG6 cabriolet à châssis court
LAGONDA 4½-LITRE LG6 CHÂSSIS COURT CABRIOLET 1938
CARROSSERIE LAGONDA

Châssis n° 12334
Moteur n° 12334

Au milieu des années 1930, les voitures équipées du moteur maison Meadows représentait l'avenir de la marque chez Lagonda. La première de celles-ci, la M45, dévoilée en 1934, utilisait à bon escient le six cylindres Meadows 4 ½ Liter à double allumage, les berlines pouvant atteindre les 145 km/h et les carrosseries sportives les 150 km/h, dans de bonnes conditions. Sous la direction technique du grand W. O. Bentley, les grosses Lagonda se raffinèrent, recevant une boîte synchronisée, un moteur monté sur silent blocks et une lubrification centralisée du châssis, parmi de nombreuses autres améliorations. L'ultime représentante des grandes Lagonda à moteur Meadows, la LG6, fut présentée en 1937.

Dévoilée en même temps que la V12 conçue par Bentley, la LG6 utilisait un châssis à croisillons similaire, avec suspension avant indépendante par triangles inégaux et barres de torsion. Deux empattements étaient proposés (normal et long, celui de la six cylindre étant plus long que celui de la V12) et les deux modèles étaient carrossés par Lagonda. Quelle que soit la carrosserie choisie, la LG6 était donnée pour au moins 160 km/h, les carrosserie les plus légères les dépassant allègrement.

By the mid-1930s, cars using the proprietary Meadows engine were seen as the way forward for Lagonda. The first of these - the M45, introduced in 1934 - deployed Meadows' 4½-litre, twin-plug 'six' to good effect, saloons being capable of reaching 90mph and tourers the 'ton' under favourable conditions. Under the great W O Bentley's technical direction, the big Lagonda became more refined, gaining synchromesh gears, flexible engine mounts and centralised chassis lubrication among many other improvements. The ultimate expression of the big, Meadows-engined Lagonda - the LG6 - arrived in 1937.

Announced at the same time as the Bentley-designed V12, the LG6 used a similar, diagonally cross-braced chassis featuring independent front suspension by means of unequal length wishbones and torsion bars. Two chassis lengths were made (standard and long, those of the six-cylinder cars being longer than the V12's) and both models came with Lagonda's own coachwork. Regardless of the style of body fitted, the LG6 was good for around 100mph, with lighter types capable of considerably more.







Si l'on en croit les archives du club Lagonda, seulement 63 LG6 à châssis court ont été construites entre 1937 et 1940, dont seulement 50 sont répertoriées comme survivantes par le club. Seuls 25 seraient des cabriolets, ce qui fait de cette voiture une rareté.
Le cabriolet LG6 proposée ici, numéro de châssis 12334, a été livré neuf à son premier propriétaire le 24 août 1938 par le concessionnaire Londonien University Motors. Elle fut immatriculée dans le Middlesex MG 6128, parmi une série de plaques attribuées au concessionnaire qui représentait également la marque MG.

12334 fut répertorié au club Lagonda dès 1957, lorsqu'un de ses membres, P. J. C. Endorry, en fit l'acquisition. Elle passa ensuite dans la collection d'un passionné de Lagonda, D. S. Vernon de Chichester, avant d'être expédiée aux États-Unis où elle fut la propriété de Desmond Fitzgerald dans le Connecticut et de Terence Gooding de Santa Fe au Nouveau-Mexique. Dans les années qui ont suivi, la voiture a été possédée exclusivement par des membres du club, entre 1967 et 2005, tandis que parmi ses récents propriétaires on recense la collection Frank Ricciardelli. Restaurée il y a quelque temps déjà, la LG6 a été récemment repeinte dans un British Racing Green qui s'accorde parfaitement avec l'intérieur en cuir brun et la capote « double duck » (une couche de caoutchouc entre deux couches de toile) beige. Les magnétos ont été refaites très récemment et la voiture se présente dans un état « 100% », sous tous ses aspects. Vendues avec ses papiers d'immatriculation hollandaise.
€260,000 - 310,000

According to the Lagonda Club records, only 63 short-wheelbase production LG6s were built between 1937 and 1940, of which only 50 are known by the Club to survive. Some 25 are thought to be drophead coupés, making this car extremely rare.
The Lagonda LG6 drophead coupé presented here, chassis number '12334', was delivered to its first owner on 24th August 1938 via London motor dealers, University Motors. It was originally registered with the Middlesex number 'MG 6128' from a series issued to the dealership, which also handled MG cars.

'12334' become known to the Lagonda Club as early as 1957 when it was acquired by Club member P J C Endorry. The car was later in the collection of Lagonda enthusiast D S Vernon in Chichester before being shipped to the USA, where it was owned by Desmond Fitzgerald of Connecticut and Terence Gooding of Santa Fee, New Mexico. In the intervening years the car has been owned by various Lagonda Club members, and exclusively by them between 1967 and 2005, while its recent provenance includes the Frank Ricciardelli Collection. An older restoration, the LG6 has recently been repainted in British Racing Green livery, which is complemented by brown leather interior trim and beige 'double duck' convertible hood. The magnetos have only recently been rebuilt and the car is described as in '100%' condition throughout. Offered with Netherlands registration papers.









342

Livrée neuve au Marqués de Álava, l'actuel second propriétaire depuis 1955

RENAULT TYPE G 8 HP SÉRIE B MONOCYLINDRE TONNEAU 4 PLACES 1902 CARROSSERIE CLÉMENT-ROTHSCHILD

Châssis type 6 série B 058

Moteur n° 7843

Les premières années du XXe siècle furent l'âge d'or pour Renault qui inscrivait la marque dans la durée et assurait l'existence qui la mènerait jusqu'à nos jours. Imaginée par Louis Renault en 1898, l'architecture moteur avant avec propulsion par les roues arrière préfigurait celle des voitures modernes et fut souvent copiée par les autres. Grâce à un financement important, la production de l'usine de Billancourt se fit rapidement à grande échelle, la demande étant stimulée par les performances des modèles Renault lors des grandes courses de ville à ville si populaires en France à l'époque des balbutiements de l'industrie automobile.

Présentée au service des mines au début de 1902, la Renault Type G était une automobile particulièrement bien construite avec un robuste châssis de tubes, un moteur monocylindre, une transmission à trois vitesses et un efficace refroidissement par deux radiateurs jumeaux, placés de chaque côté du capot moteur.

The early years of the 20th Century were a heyday for the Renault marque, arguably setting the brand up for the longevity which has secured its existence to this day. Initiated in 1898 by Louis Renault, the Renault's front-engined, rear-drive design presaged that of the modern car, and was frequently copied by others. With strong funding production at the Billancourt factory was soon under way on a large scale, demand for its products being enhanced by the performance of Renault cars in the great inter-city races so popular in France in the incubation of the industry.

Offered to the Service des Mines in early 1902, the Type G Renault was an exceptionally finely built automobile featuring a solid steel tubed frame, single cylinder engine, 3 speed transmission and ample cooling from twin radiators placed on either side of the engine cover.



Renault la présentait comme une quatre place et comme toutes les autres Renault de cette période, le seul élément extérieur était son moteur, fourni par l'expert le plus réputé de cette spécialité, De Dion-Bouton. Il allait falloir attendre une autre année pour voir Renault construire ses propres moteurs. Étrangement, la Type G était répertorié comme une 6 CV par l'administration française, mais le moteur De Dion utilisé affichaient un alésage de 100 mm et une course de 110 mm donnant une cylindrée de 864 cm3, bien supérieure aux 700 cm3 qui équipait les propres voitures de De Dion-Bouton données pour 6 CV. Au cours de la production la course fut allongée à 120 mm, portant la cylindrée à 943 cm3. Ce dernier moteur, selon la nomenclature De Dion était un 8 CV, les Type G étaient donc largement motorisées pour leur puissance annoncée.

Particulièrement séduisante et très représentative des Renault de cette époque, la Type G que nous proposons ici est probablement l'un des modèles de ce dernier type à moteur agrandi, si l'on se fie à sa plaque constructeur indiquant une série B. Hautement authentique et originale, cette Type G arrive pour la seconde fois seulement sur le marché, étant restée 60 années de suite en la possession de son second propriétaire.

On sait que la Renault a été livrée neuve à Madrid au Marqués de Álava et fut la 182e automobile immatriculée dans cette ville, par ses soins. Au milieu des années 1950, elle passa aux mains de l'actuel propriétaire.

Renault stated this to be a four seater model and as with all Renaults of this early period their power unit was the sole 'bought in' component, being supplied by the acknowledged experts in that field, De Dion Bouton. It would be another year before Renault elected to make their own engines. Rather interestingly the Type G was rated by French standards at 6CV/6 horsepower, but the De Dion engines units used were initially of 100mm bore and 110mm stroke, equating to a capacity of 864cc, considerably larger than the 700cc unit that powered De Dion's own 6hp cars. Somewhere along production they were offered with a longer 120mm stroke increasing their capacity to 943cc. The latter engines, by De Dion's own nomenclature were rated at 8hp, so they were certainly appropriately powered.

An extremely attractive and archetypal example of Renaults of this era, the car we offer is thought to be one of the later larger engined variants based on its Série B build plate designation. A highly authentic and original Type G, it comes to the market for only the second time in its life and after 60 consecutive years in this custody.

The Renault is known to have been supplied new to Madrid to the Marqués de Álava and in his hands became only the 182nd automobile to have been registered in this city. Some time in the middle 1950s, it passed into the current ownership.










M 182

Ce gardien consciencieux a confié à Bonhams qu'à l'époque où il en avait pris possession, elle montrait une fatigue considérable et qu'une rénovation attentive avait été entreprise. Bien que cette restauration ait aujourd'hui elle-même pris une certaine patine, il est évident que la voiture a été parfaitement entretenue tout au long de sa vie et conserve l'aspect qu'elle avait lorsqu'elle était neuve. Il faut tout particulièrement souligner sa très élégante et sportive carrosserie tonneau qui selon la plaque au tableau de bord est l'œuvre de la carrosserie Clément-Rothschild, une firme ayant des liens avec le constructeur Clément. Elle assure le confort de son conducteur et du passager avant grâce à deux sièges baquet individuels, tandis que deux personnes peuvent prendre place à l'arrière.

Au cours des deux dernières décennies, la Renault a été régulièrement utilisée et, pour assurer son bon fonctionnement, une magnéto et une bobine plus modernes ont été installées.

Cette Renault particulièrement raffinée de la catégorie Veteran fournira à son prochain propriétaire, le troisième en onze décennies, un modèle éligible pour les manifestations populaires organisées par le club des Teuf-teuf et le club Renault Frères en France, tout aussi bien que par le Veteran Car Club et le De Dion-Bouton Club de Grande-Bretagne.

Bonhams recommande une attention toute particulière pour cette magnifique voiture de la catégorie Veteran.
€90,000 - 120,000

This custodian has reported to Bonhams that by the time it passed to him it was showing considerable age, and so a sympathetic refurbishment was undertaken. Although this work has itself now gained an appealing patina, it is very clear that throughout its life the car has been well preserved and remains in the same form as it would have been when new. Of particular note is its handsome sporting tonneau coachwork, which according to its dashboard was supplied by Carrosserie Clément-Rothschild, themselves being connected to the Clément automobile manufacturing house. This provides comfort for its driver and front passenger in individual 'bucket' seats, while the rear section adds further capacity for at least two more.

Within the last decade the Renault has been regularly exercised and in order to assist its running, more modern magneto and coil system have been fitted.

A very fine Veteran motor car, the Renault will provide its next owner, being only the third in more than 11 decades, with a car eligible for the popular events organised by the Club Teuf-Teuf and Renault Frères Club in France as well as the Veteran Car Club and De Dion Bouton Club in Great Britain.

Bonhams recommend close inspection of this magnificent veteran motor car from long term private ownership.



343

Aux mains de son premier propriétaire pendant 35ans
L'un des 3 seulement construits

CITROËN DS 21 LE DANDY COUPÉ 1965
CARROSSERIE HENRI CHAPRON

Châssis n° 4460002

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction avant », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, alors que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique à assiette constante aux quatre roues, des freins, un embrayage et une direction assistés. Aucune autre voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. The newcomer's startling appearance had been determined by the requirements of aerodynamic efficiency while beneath the shark-like, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years.





Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes. Cette dernière, l'une des plus élégantes voitures des années 1960, était l'œuvre du célèbre carrossier parisien Henri Chapron qui avait baptisé son premier modèle de cabriolet DS, La Croisette. La version décapotable de Chapron ne fut d'abord pas approuvée par Citroën, l'obligeant à acheter des voitures complètes plutôt que des châssis nus, mais le constructeur finit par plier et se mit à construire son propre cabriolet « usine » sur le châssis allongé du break ID. Chapron continua à construire ses propres versions cabriolets Le Caddy et Palm Beach, ainsi que plusieurs variantes limousines et coupés, la plus populaire de ces dernières étant la Le Dandy dont 50 unités furent construites entre 1960 et 1972.

Cet exemplaire superbe de l'une des plus rares Citroën carrossées par Chapron conserve sa couleur d'origine verte avec un intérieur en cuir noir et dispose d'une transmission manuelle à quatre rapports. Le vendeur nous informe qu'il s'agit d'un modèle de la troisième génération et l'un des trois seulement construits sous cette forme. La voiture est restée aux mains de son premier propriétaire à Paris jusqu'en 2000 et se trouve aujourd'hui aux mains de son troisième propriétaire seulement. Elle a été entièrement restaurée en Hollande il y a une dizaine d'années et est décrite comme étant en très bon état général. Elle a figuré dans le bulletin annuel Citroën DS, elle est vendue avec son certificat du club hollandais et ses papiers d'immatriculation hollandaise.
€160,000 - 220,000

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible). One of the most stylish cars of the 1960s, the latter was the creation of Parisian coachbuilder, Henri Chapron, who called his first such model 'La Croisette'. At first the conversion was not approved by Citroën, forcing Chapron to buy complete cars rather than rolling chassis, but eventually the factory relented and went on to produce its own usine version on the longer chassis of the ID Break (estate) model. Chapron continued to build his own Le Caddy and Palm Beach cabriolets together with various limousines and coupés, the most popular of the latter being Le Dandy, approximately 50 of which were completed between 1960 and 1972.

This superb example of one of Chapron's rarer coachbuilt Citroëns is finished in its original colour combination of green with black leather upholstery, and has the four-speed manual transmission. We are advised by the vendor that it is a '3rd generation' model and one of only two made in this form. The car remained with first owner in Paris until 2000 and is currently in the hands of only its third owner. It was completely restored in Holland around ten years ago and is described as in generally very good condition. Previously featuring in the Citroën DS Yearbook, the car is offered with Club Holland certificate and Netherlands registration papers.







344

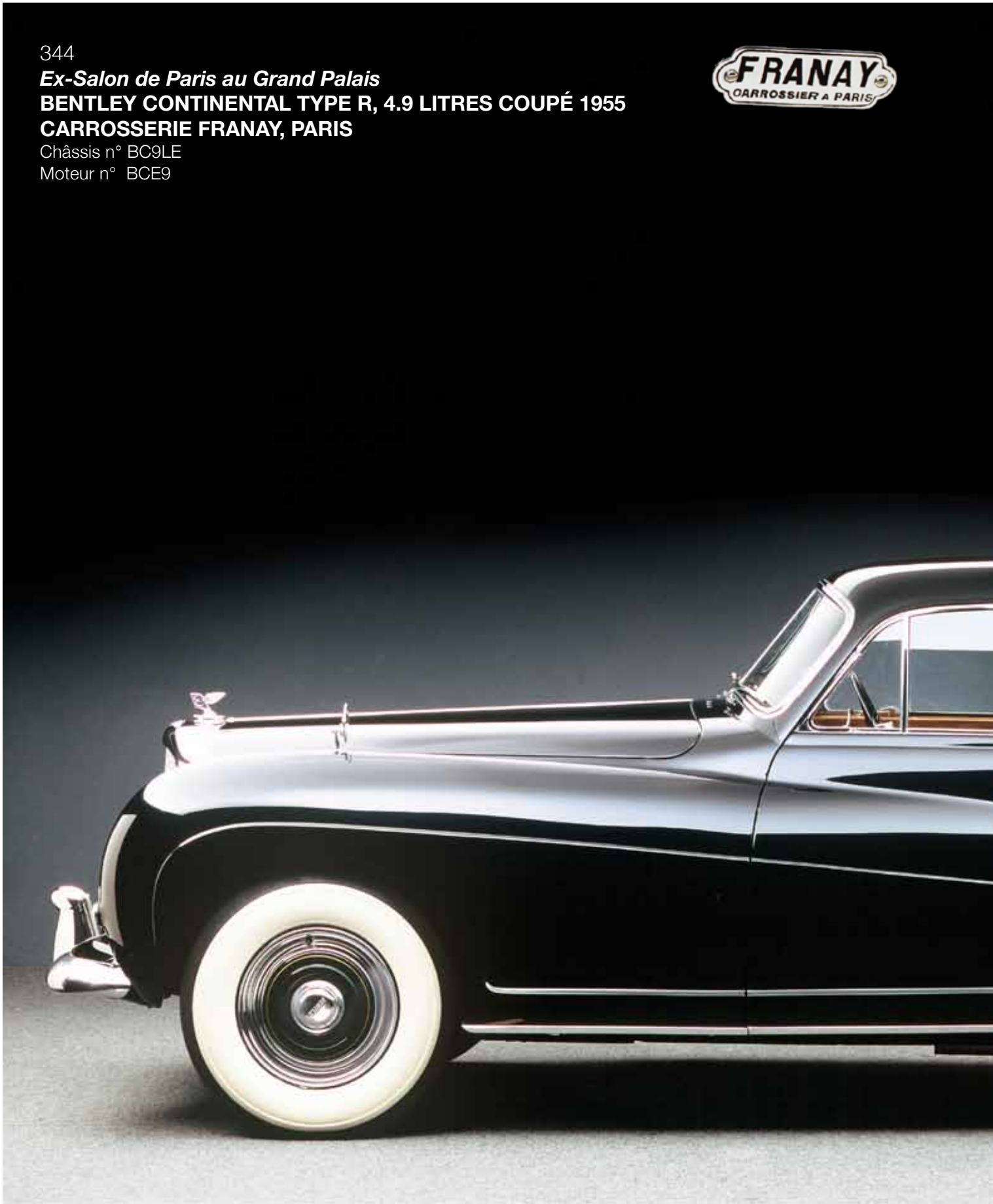
Ex-Salon de Paris au Grand Palais

BENTLEY CONTINENTAL TYPE R, 4.9 LITRES COUPÉ 1955

CARROSSERIE FRANAY, PARIS

Châssis n° BC9LE

Moteur n° BCE9



« Le vocabulaire peu précis et un peu limité de l'automobile, ne permet pas d'exprimer en mots le gouffre qui sépare la Continental d'une voiture moyenne, dans tous les domaines qui ont un sens en matière de sécurité à haute vitesse. À l'accélération, au freinage, en courbe, en tenue de route, en réponse aux commandes, cette Bentley est au niveau des voitures de compétition modernes et même supérieure à certaines. » Raymond Mays, *The Autocar*, 2 octobre 1953.

Sans conteste la plus adulée des Bentley d'après-guerre, le modèle Continental reposant sur le châssis de la Type R était une berline deux portes sportive, destinée aux performances de grand tourisme raffinées. La plupart furent carrossé en fastback par H. J. Mulliner, seule une poignée étant exportée pour être habillée par d'autres carrossiers européens. Celle que nous proposons ici – châssis n° BC9LE – fut livrée neuve à la carrosserie Franay à Paris et fait partie de cinq modèles carrossés par cet artisan français de grande réputation.

Jean-Baptiste Franay avait fondé sa société en 1903, la direction étant reprise par son fils Marius en 1922. Franay travaillait sur des châssis prestigieux et se forgea une excellente réputation en remportant plusieurs concours d'élégance dans les années 1930. Sa prestigieuse liste de clients incluait le roi d'Angleterre Édouard VIII et les rois de Roumanie, de Suède, d'Égypte et du Maroc.

'The vocabulary of motoring being a lame and limited thing, it is difficult to put into words the gulf that separates a Continental from the average car in all the qualities that have a bearing on safety at speed. In acceleration, in braking, in cornering power, in roadholding, in responsiveness to the controls, this Bentley is the equal of modern racing cars, and superior to some.' – Raymond Mays, *The Autocar,* 2nd October 1953.

Without question the most celebrated of post-war Bentleys, the Continental model on the R-Type chassis was a two-door sports saloon intended for effortless high-speed touring in the grand manner. Most were bodied in fastback style by H J Mulliner, with only a relative handful being shipped abroad for bodying by European coachbuilders. That offered here – chassis number 'BC9LE' – was despatched new to Carrosserie Franay in Paris and is one of only five bodied by this highly respected French coachbuilder.

Jean-Baptiste Franay had founded the company in 1903, control passing to his son Marius in 1922. Franay worked on prestigious chassis and gained an excellent reputation, winning several Concours d'Élégance awards in the 1930s. Its prestigious client list included Great Britain's Edward VIII and the kings of Romania, Sweden, Egypt and Morocco.



Après la seconde guerre, l'industrie automobile convertie à la construction monocoque et les taxes prohibitives appliquées aux voitures de luxe françaises rendirent la vie extrêmement difficiles pour les quelques carrossiers français qui avaient survécu. La société Franay cessa ses activités de carrosserie en 1955, après la construction de la Citroën 15/6 présidentielle du président René Coty, après quoi Marius se tourna vers la photographie, devenant propriétaire des Laboratoires LTC Franay à Boulogne-Billancourt. BC9LE n'a pas seulement l'honneur d'être la dernière voiture dessinée par Franay, c'est aussi la toute dernière des 208 Continental produites.

Décrite par le magazine Autocar comme « une nouvelle étape dans l'évolution des Bentley d'après-guerre », la berline sportive Continental devint synonyme de performances faciles et de grand raffinement, dès sa présentation sur châssis Type R en 1952. Sa construction par soudure permettait d'apporter une modification particulièrement attendue au châssis Rolls-Royce de série, sous la forme d'un coffre agrandi grâce à des modifications aux ailes et à la suspension arrière. La Type R de série était une voiture performante et nerveuse, capable d'atteindre les 170 km/h en silence et prenait seulement 10 seconde pour passer de 0 à 80 km/h, malgré un poids frôlant la tonne.

La Continental améliorait encore la combinaison inhabituelle de performances élevées associées à un raffinement extrême pour la porter à un niveau encore jamais atteint. Contrairement aux Type R de série « tout acier », la Continental adoptait un type de carrosserie traditionnelle, la plupart étant habillées d'aluminium, plus léger, par H. J. Mulliner avec une carrosserie fastback testé en soufflerie.

Post-WW2, the motor industry's switch to unitary chassis/body construction, coupled with the punitive taxes applied to luxury cars in France, made life extremely difficult for the few surviving French coachbuilders. Carrosserie Franay ceased coachbuilding in 1955 after the construction of René Coty's Citroën 15/6 presidential saloon, after which Marius turned to photography, owning the Laboratoires LTC Franay in Boulogne-Billancourt. 'BC9LE', not only has the distinction of being the final car designed by Marius Franay, it is also the very last of the 208 R-Type Continentals made.

Described by The Autocar as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction in 1952 on the R-Type chassis. Of all-welded construction, the latter enabled the incorporation of a much-needed improvement to Rolls-Royce's standard bodywork in the shape of an enlarged boot together with associated changes to rear wings and suspension. The standard R-Type was a lively performer, achieving 106mph in silence and reaching 50mph from standstill in 10 seconds despite a kerb weight approaching two tons.

The Continental raised this already superlative combination of high performance and exceptional refinement to hitherto unattained levels. Unlike the ordinary 'standard steel' R-Type, the Continental was bodied in the traditional manner, most being completed with the lightweight, aluminium, wind tunnel-developed fastback body of H J Mulliner.



Au cours de sa conception, Bentley déploya toute sa science pour maintenir le poids de la Continental le plus bas possible, conscient du fait que c'était là le moyen le plus efficace d'obtenir les performances les plus élevées.

Le six cylindres Rolls-Royce avec l'admission au-dessus de l'échappement était passé de 4 257 cm3 à 4 556 cm3 en 1951 et avait été installé dans la Continental avec un taux de compression augmenté, sa puissance maximale restant bien entendu tenue secrète, mais estimée à environ 153 ch. Avec le temps, la Continental prit – inévitablement - un peu de poids, compensé par un accroissement de la cylindrée du moteur portée à 4 887 cm3 sur les séries D et E, à partir de mai 1954. Les performances de la Continental aurait été jugées excellentes pour une vraie sportive, mais pour une berline 4/5 places elles étaient tout simplement exceptionnelles ; une vitesse de pointe de 190 km/h, les 160 km/h atteints sur le troisième rapport, les 80 km/h en moins de 9 secondes et une vitesse de croisière de 160 km/h soutenue sans effort.

Construite essentiellement pour l'exportation dans un premier temps, la Continental était probablement, une fois les charges et les taxes locales acquittées, la voiture la plus chère du monde, tout autant que la plus rapide pour emmener quatre adultes et leurs bagages. « La Bentley est un tapis volant moderne qui raccourcit les distances et amène ses occupants à destination aussi frais et dispos qu'ils étaient au départ » concluait *Autocar.*

In developing the Continental, Bentley Motors made every effort to keep its weight to the minimum, knowing that this was the most effective way to achieve the maximum possible performance. Rolls-Royce's six-cylinder, inlet-over-exhaust engine had been enlarged from 4,257cc to 4,556cc in 1951, and as installed in the Continental benefited from an increase in compression ratio - the maximum power output, of course, remained unquoted but has been estimated at around 153bhp. As the Continental matured, there was – inevitably – an increase in weight, which was offset by the introduction of a 4,887cc engine on the 'D' and 'E' series cars, commencing in May 1954. The Continental's performance figures would have been considered excellent for an out-and-out sports car but for a full four/five seater saloon they were exceptional: a top speed of 120mph, 100mph achievable in third gear, 50mph reached in a little over 9 seconds and effortless cruising at the 'ton'.

Built for export only at first, the Continental was, once delivery charges and local taxes had been paid, almost certainly the most expensive car in the world as well as the fastest capable of carrying four adults and their luggage. 'The Bentley is a modern magic carpet which annihilates great distances and delivers the occupants well-nigh as fresh as when they started,' concluded Autocar.







Le châssis BC9LRE carrossé par Franay est unique avec sa carrosserie coupé deux portes en aluminium, dotée de petits ailerons, un tic stylistique très en vogue à l'époque. C'est l'une des 43 Continental Type R à conduite à gauche et l'une des neuf à transmission automatique. La voiture avait été commandée par M. Choumert de Paris et lui avait été livrée par Franco-Britannic Automobiles, le distributeur Bentley en France. Le chauffeur de la Franco-Britannic prit livraison du châssis roulant sur les quais de Boulogne et le conduisit aux ateliers Franay à Levallois-Perret, assis sur un cageot. Le châssis à conduite à gauche était fourni complet avec quelques panneaux de carrosserie H. J. Mulliner, des sièges allégés, un jeu de lattes de plancher avant et des pare-chocs de Continental Wilmot-Breedon. Les autres équipements hors série comprenaient un chauffage de tableau de bord, des flèches de direction, un compteur en kilomètres, des phares français, des antibrouillards et un klaxon quatre tons. La voiture finie fut livrée à M. Choumert le 28 mai 1955 et fut exposée en octobre de la même année sur le stand Franay du 42e Salon de l'Automobile de Paris qui se tenait encore au Grand Palais.

En janvier 1960, M. Choumert rendit la Bentley à Franco-Britannic Automobiles qui la vendit à M. Labadens. Cinq ans plus tard, la Continental était à nouveau vendue par Franco-Britannic à son troisième propriétaire, un certain M. Sarntier. En janvier 1969, elle quitta la France pour les États-Unis et passa aux mains d'Arthur Wagman, un avocat du Maryland. Il garda BC9LE pendant les 21 années suivantes pour la vendre en 1990 à un autre propriétaire américain, un certain B. D. Cooney. La Bentley avait été complètement restaurée lorsque l'actuel propriétaire l'acheta en juin 1999. Elle conserve ses numéros de moteur et de châssis concordants.

Marius Franay's 'BC9LE' is unique, carrying two-door aluminium coupé coachwork featuring modest tail fins, the latter a styling device much in vogue at the time. It is one of 43 left-hand drive R-Type Continentals and one of only nine with automatic transmission. The car was ordered by a Monsieur Choumert of Paris and delivered to him via Franco-Britannic Automobiles, Bentley's distributor in France. FBA's driver collected the rolling chassis from the Boulogne dockside and drove it to Franay's works at Levallois-Perret, seated on a crate. The left-hand drive chassis was supplied complete with some H J Mulliner panels and lightweight seats, a set of front floorboards, and Wilmot-Breedon Continental bumpers. Other special features included a dashboard heater, flashing indicators, km/h speedometer, French-type headlamps, fog lamps, reversing lamps, and four high-frequency horns. The completed car was delivered to M Choumert on 28th May 1955 and in October of that same year was displayed on Franay's stand at the 42nd Paris Salon de l'Automobile, held at La Grand Palais.

In January 1960 M Choumert traded the Bentley back to Franco-Britannic Automobiles, who sold the car on to its second private owner, a Monsieur Labadens. Some five years later the Continental was sold again by Franco-Britannic, passing to its third owner, a Monsieur Sarntier. In January 1969 the Bentley left France for the United States, passing into the ownership of Arthur Wagman, an attorney in Maryland. Wagman would keep 'BC9LE' for the next 21 years before selling it in 1990 to another US-based owner, one B D Cooney. The Bentley had been fully restored when the current owner purchased it in June 1999. It retains matching chassis and engine numbers.



En possession du vendeur, la Continental a participé au Concorso d'Eleganza de la Villa d'Este en 2003 et au 4e concours d'élégance européen annuel de Düsseldorf en 2004 où elle a remporté sa classe. La voiture est entièrement noire avec très peu de chromes et des pneus à flanc blanc contrastants, tandis que son intérieur est tendu de drap beige avec moquettes assorties. Les boiseries intérieures, y compris le tableau de bord, sont vernies polies. Le compartiment moteur est très propre et soigné dans ses moindres détails. La voiture est livrée avec sa trousse à outils complète, son manuel d'entretien d'origine et la plaque d'immatriculation française du premier propriétaire. La documentation fournie comprend la copie de la fiche châssis de Bentley Motors, le passeport FIVA, un bilan Dekra (1996), ses papiers d'immatriculation allemande, un rapport d'inspection technique et des numéros de différents magazines dans les quels figure la voiture.

Magnifique d'aspect, BC9LE représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire de la plus fameuse des Bentley d'après-guerre, idéale pour faire la tournée des concours ou pour des voyages « gran turismo » que suggère son nom évocateur.
€850,000 - 1,150,000

While in the vendor's care the Continental has participated in the Concorso d'Eleganza Villa d'Este, in 2003, and the fourth annual European Concours d'Élégance at Düsseldorf in 2004 where it won its class. The car is finished entirely in black with minimal brightwork and contrasting whitewall tyres, while the interior is trimmed in beige leather with matching carpets. Interior woodwork, dashboard included, is highly polished. The engine bay is clean and well detailed, and the car comes complete with a full tool kit, its original handbook and the first owner's original French registration plate. Accompanying documentation consists of Bentley Motors copy chassis cards, FIVA passport, DEKRA report (1996), German registration papers, technical inspection and copies of various magazines featuring the car.

Beautifully presented, 'BC9LE' represents a rare opportunity to acquire a unique example of the most famous post-war Bentley, ideally suited to the concours circuit or for the Gran Turismo motoring its evocative name suggests.

1
La Continental R Franay presentée sur le stand. Franay pendant le Salon de Paris au Grand Palais, 1955







1

345 *

Un des 39 exemplaires produits en volant à gauche d'origine

ASTON MARTIN DB 5 CABRIOLET 1965

Châssis n° DB5/C/1920/L

Moteur n° 400/2057



« De plus en plus d'automobiles atteignent désormais la « tonne » (les 100 miles à l'heure), mais celles qui peuvent le faire avec la même facilité et la même rapidité que les Aston se comptent sur les doigts de la main. La stabilité à haute vitesse et la sécurité ne sont pas choses faciles à maîtriseret, avec une rare clientèle pour en amortir le prix, les coûts de production ne vont pas en diminuant,compte tenu de la quantité de travailexigée. La DB 5 occupe donc une place à part sur le marché, une place tout en haut, tant en termes de performances, qu'en termes de prix à payer pour ce privilège », Autocar, 18 septembre 1964.

Dévoilée en 1963, la DB 5 était une évolution de sa devancière DB 4 qui avait représenté,au moment de son apparition en 1958, un véritable pas de géant dans l'évolution d'Aston Martin après la guerre. Avec ses proportions classiques, la carrosserie dessinée par Touring établissait un style instantanément identifiable qui allait caractériser la marque pour un bon moment, jusqu'en 1970. Le moteur de la DB 4 était toujours un six cylindres tout alliage à double arbre à cames en tête, mais l'ancien bloc 3 litres, conçu par W. O. Bentley, avait été remplacé par un nouveau, signé Tadek Marek. Éprouvé en compétition, avant de trouver place sous le capot de la DB 4, le nouveau moteur de 3,670 cm3 était du type « carré », ses dimensions d'alésage-course étant de 92 par 92 mm, et il développait sa puissance maximale de 240 ch à 5,500 tr/min. La boîte de vitesse David Brown était une nouvelle boîte à quatre rapports, tous synchronisés.

'More and more cars today reach the magical "ton" but those which can do it with the same ease and rapidity of the Aston can be counted on the fingers of one hand. High-speed stability and safety is not cheap to engineer, and with few people to pay the price, production costs are never reduced by the quantity of the work. The DB5 therefore fills a unique corner of the market, a corner at the top end both in the way it performs and the price one pays for the privilege.' – Autocar, 18th September 1964.

Introduced in 1963, the DB5 was a development of the preceding DB4 that had represented such a giant step forward in Aston Martin's post-war evolution on its arrival in 1958. Classically proportioned, the Touring-designed body established an instantly recognisable look that would stand the marque in good stead until 1970. The DB4's engine was still an all-alloy twin-overhead-camshaft 'six' but the old W O Bentley-designed 3.0-litre unit had been superseded by a new design by TadekMarek. Proven in racing before it entered production in the DB4, the new 3,670cc engine featured 'square' bore and stroke dimensions of 92x92mm and developed its maximum power of 240bhp at 5,500rpm. The David Brown gearbox was a new four-speed all-synchromesh unit.













Le type de construction de la carrosserie Superleggera de Touring, qui faisait appel à une structure tubulaire légère, sur laquelle reposaient les panneaux de carrosserie en alliage d'aluminium, était incompatible avec le châssis multi-tubulaire de la DB 2/4, aussi l'ingénieur Harold Beach avait-il du élaborer un nouveau châssis très rigide de type plate-forme. On avait repris la suspension avant à roues indépendantes, les bras triangulés de la DB 2/4 offrant deux triangles inégaux, tandis qu'à l'arrière, la DB 4 avait recours à un essieu rigide avec parallélogramme de Watt à la place de la barre Panhard de sa devancière. Cinq séries de DB 4 se succédèrent au cours de l'évolution graduelle du modèle vers la DB 5. Les typiques phares carénés de la DB 5 étaient apparus sur la DB 4 GT et la DB 5 reprenait les dimensionsde la dernière DB 4, la série V.

Le moteur 3 995 cm3 de la DB 5, inauguré par la Lagonda Rapide, développait 282 ch et était associé à un boîte à quatre rapports avec overdrive, une « vraie » boîte à cinq rapports ZF étant montée en série par la suite. Les autres améliorations concernaient l'adoption d'un alternateur, des freins à disque Girling à la place des Dunlop, des vitrages Sundym, des vitres électriques et un témoin de pression d'huile, montés en série. La DB 5 était également proposée en version cabriolet (le nom de Volante ne sera appliqué aux cabriolets Aston Martin qu'à partir de la DB 6), tandis que le carrossier indépendant Harold Radford proposait une transformation en *shooting brake*. 1 021 DB 5 furent construites entre juillet 1963 et septembre 1965, un total qui comptait seulement 123 cabriolets et 12 *shooting brake*. Sur les 123 cabriolets, seuls 39 quittèrent l'usine avec la conduite à gauche, faisant de celle qui est proposée ici un modèle particulièrement rare.

Touring's Superleggera body construction, which employed a lightweight tubular structure to support the aluminium-alloy body panels, was deemed incompatible with the DB2/4-type multi-tubular spaceframe, so engineer Harold Beach drew up an immensely-strong platform-type chassis. Independent front suspension was retained, the DB2/4's trailing links giving way to unequal-length wishbones, while at the rear the DB4 sported a live axle located by a Watts linkage instead of its predecessor's Panhard rod. Five series were built as the model gradually metamorphosed into the DB5. The latter's distinctive cowled headlamps had first appeared on the DB4GT and the newcomer was the same size as the lengthened Series V DB4.

The DB5's 3,995cc engine, first seen in the Lagonda Rapide, produced 282bhp and was mated to a four-speed, overdrive-equipped gearbox, a 'proper' ZF five-speed unit being standardised later. Other improvements included alternator electrics, Girling disc brakes instead of Dunlops, Sundym glass, electric windows and an oil pressure gauge as standard equipment. The DB5 was also offered in convertible form (the 'Volante' name would not be applied to the soft-top Aston until the DB6's arrival) while independent coachbuilder Harold Radford offered a shooting brake conversion. 1,021 DB5s were manufactured between July 1963 and September 1965, a total that included a mere 123 convertibles and 12 shooting brakes. Of the convertibles, only 39 left the factory in left-hand drive configuration, making that offered here an exceedingly rare car.









Livrées aux États-Unis, DB5/C/1920/L a été achetée neuve par Charline Breeden, héritière de la fortune Boettcher, amassée par Charles Boettcher dans les industries de la quincaillerie, du sucre, du ciment et du rail au Colorado, à la fin du XIXe siècle. Le bon de commande, vendu avec la voiture, spécifie que celle-ci était vert Goodwood avec intérieur en cuir Connolly beige et énumère des équipements non de série, comme l'air conditionné Normalair, la radio Bosch Köln, le couvre-tonneau Everflex fauve, les roues fils chromées et les écrous de fixation à trois oreilles. Un seul autre propriétaire est mentionné, Donald J. Sceats, un médecin de Pueblo, dans le Colorado. Il est fait mention de « sa lettre du 6 novembre (transmise à M. Swallow le 22 novembre 1968) qui assure que cette voiture a été entièrement restaurée par Dan Morgan de Pueblo, dans le Colorado ».La documentation au dossier indique qu'il y a eu plusieurs propriétaires entre Mrs Breeden et le Dr Sceats.

Peu après son acquisition par le Dr Sceats, l'Aston a connu des problèmes mécaniques et a été retirée de la circulation. Plusieurs années plus tard, en 1989, cette mise à l'écart parvint aux oreilles de Stephen Bell de Classic Investments Inc., mais ce ne fut pas avant 2007 qu'il put enfin acheter la voiture à son propriétaire de longue date. M. Bell entreprit alors une bienveillanterestauration, préservant l'authenticité de la DB 5, et la revendit à M. Tom Price, un collectionneur d'Aston Martin Californien. Au cours de la restauration, le moteur d'origine a été refait et la carrosserie restaurée, mais l'intérieur et la capote n'ont pas été touchés.

Delivered new to the USA, 'DB5/C/1920/L' was purchased new by Charline Breeden, heiress to the Boettcher fortune amassed by Charles Boettcher in the hardware, sugar, cement and railroad industries in Colorado during the late 19th Century. The accompanying copy order form states that the car was originally finished in Goodwood Green with beige Connolly hide interior, and lists Normalair air conditioning, a Bosch Koln radio, tan Everflex tonneau cover, chromed wire wheels and 3-ear hubcaps as factory fitted non-standard equipment. Only one additional owner is listed: Donald J Sceats, MD of Pueblo, Colorado. Reference is made to his 'letter of November 6th (passed to Mr Swallow on November 22nd 1968) stating that this car has been completely rebuilt by Dan Morgan of Pueblo, Colorado.' Additional documentation on file indicates that there had been a handful of owners – including dealers – between Ms Breeden and Dr Sceats.

Soon after its acquisition by Dr Sceats, the Aston developed engine trouble and was taken off the road. Many years later, in 1989, its whereabouts became known to Stephen Bell of Classic Investments Inc, but it would be 2007 before he managed to buy the car from its long-term owner. Mr Bell carried out a sympathetic restoration, maintaining the DB5's originality, and then sold it to Mr Tom Price, an Aston Martin collector from California. During restoration the original engine was rebuilt and the exterior cosmetically restored, while the original interior and top were left un-restored.









La finition a été assurée par le grand spécialiste de la marque Kevin Kay Restorations, et porte sur la restauration des réservoirs d'essence, le remplacement des arrivées d'essence, une nouvelle tête d'allumeur, un nouveau câbled'allumage, la réfection des carburateurs, une nouvelle pompe à essence SU, la restauration de l'intérieur du capot, un nouvel échappement inoxydable, une remise à neuf du compartiment moteur, de nouveau caoutchouc d'étanchéité, différents petits travaux électriques, pour un total de 21 000 dollars. Un nouvel embrayage a été installé en 2011. Depuis la restauration, la voiture,élément d'une prestigieuse collection comprenant une Ferrari 250 GTO, une Aston Martin DB 4 GT Zagato et une Jaguar Type C,a été parfaitement entretenue. L'actuel propriétaire a acquis l'Aston Martin en avril 2014.

Aujourd'hui, la voiture est en excellente état, n'ayant parcouru que 23 000 miles (37 000 km) d'origine. La peinture,appliquéeavec un professionnalisme de haut niveau, a bien résisté, montrant peu de trace d'usure ou de vieillissement, tandis que la carrosserie est saine etconserve un excellent ajustage de ses panneaux. On devine une fissure de contrainte au coin inférieur gauche de la découpe du coffre, une retouche de peinture à la jonction entre le capot et l'entrée d'air et quelques autres défauts mineurs. Les chromes sont en bon état général, de même que les vitres et les phares, bien que l'on remarque deux zones de léger fendillement sur le carénage de phare droit. Rénové avec une nouvelle lunette, des joints et un ciel intérieurneufs, la capote d'origine du cabriolet est en excellent état. La voiture repose sur ses roues Borrani restaurées et chaussées de pneus Dunlop.

Finishing work was undertaken by highly regarded marque specialists Kevin Kay Restorations, including restoration of the fuel tanks, new fuel senders, new distributor cap, new ignition leads, rebuilt carburetors, new SU fuel pump, restoration of the bonnet underside, new stainless steel exhaust system, engine compartment detailing, new weather stripping, miscellaneous electrical works, etc at a total cost of approximately $21,000. A new clutch was fitted in 2011. Since restoration the car has been properly maintained as part of a prestigious collection that includes a Ferrari 250 GTO, Aston Martin DB4 GT Zagato and Jaguar C-Type. from where the current owner purchased the Aston.

Today, the car is in generally excellent order, having covered only some 23,000 miles from new. Applied to very high standards, the paintwork is holding up well, with few signs of wear or ageing, while the body is straight and displays excellent panel fit. There is a stress crack at the bottom left corner of the boot aperture, some bridging of the paint at the crease between the bonnet and the bonnet scoop, and a few other minor blemishes. The chrome is in generally excellent condition, as is the glass and lamps, though there are two areas of light crazing in the right headlight cover. Refurbished with a new rear window, seals and headlining, the original convertible top is in excellent condition. The car sits on its restored Borrani wire wheels, which are shod with Dunlop tyres.






THE FOLLOWING INFORMATION MUST
QUOTED IN ALL CORRESPONDENCE
CHASSIS Nº DB5/C/1920/L
ENGINE Nº 400/2057







L'intérieur affiche une belle patine, avec un cuir fauve joliment fripé et quelques craquelures au siège conducteur, tandis que l'on remarque quelques irrégularités dans le cuir, au sommet du bloc d'instruments du tableau de bord. Les moquettes sont en très bon état et le tableau de bord lui-même est en parfait état avec des instruments, des boutons et des commandes superbes .Une radio Blaupunkt d'époque a été installée et le volant à jante en bois est parfait. Restauré avec une exigence de très haut niveau et très propre, le compartiment moteur est particulièrement fouillé dans le respect de l'origine, s'enorgueillissant d'un câblage d'allumage et d'un bocal de lave-glace Lucas conformes à ceux d'origine. Le coffre arbore une moquette très acceptable, probablement d'origine, et se présente lui aussi sous son meilleur jour.

D'une élégance suprême et particulièrement séduisant, ce rare cabriolet DB 5 à numéros concordants représente une occasion inespérée pour le collectionneur averti qui désire ajouter cette sportive britannique emblématique à son écurie. Il est vendu avec sa trousse à outils et son cric, ainsi que la copie du bon de commande, différentes factures de restauration, des photographies de la restauration (copies), un contrat de vente (avril 2014) et un titre de propriété de l'état de Californie, mentionnés plus haut.
€1,600,000 - 1,900,000

The interior has a delightful patina, with some creasing to the original tan hides and some cracks to the driver's seat, while there is some unevenness to the leather on top of the dashboard instrument binnacle. The carpets are in very good condition and the dashboard itself is excellent, with superb instruments, switches and controls. A period Blaupunkt radio is fitted and the wood-rimmed steering wheel is excellent. Restored to high standards and very clean, the engine bay is nicely detailed and presents correctly, boasting correct ignition leads and glass Lucas windscreen washer reservoir. The boot has decent carpeting, possibly original, and is correctly presented too.

Supremely elegant and highly desirable, this rare, matching numbers DB5 Convertible represents a wonderful opportunity for the discerning collector to add this iconic British sports car to his or her stable. It comes complete with tools and jack, and is offered with the aforementioned copy order form, sundry restoration invoices, (copy) restoration photographs, sales agreement (April 2014) and State of California Certificate of Title. A possible once in a life time opportunity for the discerning collector.



346

Présenté en remarquable état d'origine

RENAULT TN4B AUTOBUS PARISIEN 1931

Châssis n° 485562
Moteur n° 3354

Fondé en 1898, la firme qui allait devenir le plus grand constructeur automobile français commença petitement avec un prototype unique à moteur De Dion de 1 ¾ ch. Dès le départ, l'ingénierie Renault était de la meilleure qualité. Renault construisait aussi bien des automobiles que des taxis, des autobus et des véhicules commerciaux, avant la première guerre mondiale et pendant les hostilités se diversifia dans la fabrication de munitions, d'avions militaires et de véhicules blindés. À la fin de la guerre, cette diversification avait fait de Renault la plus grande entreprise de France.

Founded in 1898, the company that would become France's biggest automobile manufacturer started humbly enough, with a solitary 1¾hp De Dion-engined prototype. From the outset Renault engineering was of the highest quality. As well as motor cars, Renault manufactured taxis, buses and commercial vehicles in the years before WWI, and during hostilities branched out into munitions, military aircraft and armoured vehicles. By the war's end this diversification had seen Renault establishing as France's biggest manufacturing enterprise.



Présenté en 1929, le châssis commercial TN était équipé d'un quatre cylindres à essence de 5 883 cm3 développant 58 ch qui lui donnait une vitesse de pointe de 40 km/h.

Le neveu du conducteur se souvient que cet autobus TN4B fut exploité par la société des docks ardennais de Charleville-Mézières jusqu'en 1970. Il fut ensuite vendu à l'agence Renault qui a fermé ses portes en 2013. Cet autobus n'a donc connu que deux propriétaires depuis son origine.

Ce bus parisien TN4B avec sa plate-forme arrière à accès direct est l'un des plus anciens survivants de ces bus légendaires si typiques du paysage parisien avant la seconde guerre jusqu'aux années 1960.

Il est toujours équipé de son très rare intérieur d'origine, sièges, cloche, plaques émaillées indiquant le nombre de passagers, etc…

Il n'a jamais été restauré et a été remisé pendant quarante ans. On nous signale que le moteur, la transmission, l'électricité sont tous en état de marche et que le véhicule est dans son état d'origine non restauré en dehors du siège conducteur qui a été modifié. Une fiche d'identification officielle du véhicule éditée par le ministère de l'intérieur français fait partie du lot qui est proposé pour la préservation ou la restauration et vendu strictement en l'état.
€35,000 - 45,000
Sans Réserve

Introduced in 1929, the Renault TN commercial chassis was powered by a 5,883cc four-cylinder petrol engine that produced 58 horsepower, which was good enough for a top speed of 40km/h.

The driver's nephew recalls that this TN4B bus was operated in Charleville-Mézieres, France by the Société des Docks Ardennais up to 1970. The vehicle was then sold to a Renault agency that closed in 2013. The bus has therefore had only two owners from new.

This TN4B Bus "Parisien" with its rear platform with direct access is one of the oldest surviving legendary busses which were so typical of the Parisian road scenes before World War II and up to the 1960s.

This bus is still fitted with its very rare original interior; seats, bell, enamel plates with indications for passengers, etc.

It has never been restored and was stored for the last 40 years. We are advised that the engine, transmission and electrics are working and that the vehicle is original and un-restored apart from the driver's seat, which has been modified. There is an official French "Fiche d'Identification du Véhicule" issued by the French Ministry of the Interior with this Lot, which is offered for preservation or restoration and sold strictly as viewed.









347
HORCH 853 CABRIOLET 1938
Châssis n° 853400
Moteur n° B50887

Un des « pères fondateurs » de l'industrie automobile allemande, August Horch né à Winningen en 1868, reçut suivit une formation technique dans une école d'ingénieurs à la suite de laquelle il travailla pour un constructeur de machines marines à Leipzig. Il fut ensuite directeur des usines automobiles de Karl Benz à Mannheim, mais un désaccord à propos de l'approche trop conservatrice de son employeur l'incita à rechercher des commanditaires afin de pouvoir financer sa propre entreprise qui allait être fondée en 1904 à Zwickau, en Saxe, sous la raison sociale Horch & Cie Motorwagenwerke AG.

Horch estimait dépassées les « voitures sans chevaux » à moteur arrière de Benz et sa première automobile de 1900 était dotée d'un moteur bicylindre monté à l'avant et d'un pont arrière moteur mû par un arbre de transmission, première application de cette innovation en Allemagne. Suivirent des modèles à quatre et six cylindres et Horch participa activement aux épreuves d'endurance et aux courses de l'époque. Pourtant, cette politique sportive finit par opposer Horch à ses associés et à précipiter son départ en vue de fonder une nouvelle société. Sous la raison sociale « Audi », la nouvelle entreprise de Horch allait plus tard fusionner avec la firme originale dans le cadre du groupe Auto Union.

One of the founding fathers of the German automobile industry, August Horch was born in Winningen in 1868, and following an technical education at engineering school, worked for a marine engine manufacturer in Leipzig. His next job was managing Karl Benz's motor works at Mannheim, but frustration with his employer's conservative approach prompted Horch to seek financial backing for his own venture, which would be incorporated as Horch & Cie Motorwagenwerke AG in 1904 in Zwickau, Saxony.

Horch regarded Benz's rear-engined 'horseless carriages' as outdated, and his first automobile of 1900 featured a front-mounted, twin-cylinder engine and shaft-driven rear axle, the first time this latter innovation had been seen in Germany. Larger four- and six-cylinder models followed, and Horch became active in the trials and competitions of the day, though ultimately this policy would bring August into conflict with his fellow directors and force his departure in 1909 to found a new company. Known from 1910 as 'Audi', Horch's new venture would later be united with his original company as part of the Auto Union





En 1932, la société entra dans le groupe Auto Union avec Audi, DKW et Wanderer. Dans les années 1930, Horch produisit une pléthore de variations sur ses modèles signalant de simples modifications de cylindrée, d'empattement et de style de carrosserie, mais des voitures toujours nettement destinées au segment du grand luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux de Mercedes-Benz.

Introduite pour le millésime 1936, le Type 853 de 4, 9 litres était propulsé par un huit-cylindres en ligne à 1 ACT et dix paliers conçu par Fiedler et installé dans un châssis solidement construit doté d'une boîte de vitesses à quatre rapports avec surmultiplié et d'un freinage hydraulique assisté. Cabriolet sportif, élégant et rapide (140 km/h), la 853 fut produite jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, la production ne dépassant pas 950 exemplaires de ces voitures exclusives. Après la guerre,, l'usine Horch de Zwickau se retrouva en Allemagne de l'est où elles finirent par être remises en service afin de produire l'utilitaire Trabant, triste fin pour une noble marque qui avait figuré parmi les plus prestigieuses du monde.

Le châssis n° 853400 est habillé d'une élégante carrosserie de cabriolet dont la livrée deux tons bleu et gris souligne l'élégance et l'harmonie des lignes. La voiture a été totalement restaurée en 1990 y compris une remise en état du moteur « à neuf » et une réfection des garnitures en cuir gris avec passepoils rouge. Le dossier contient des photos des travaux de restauration et le certificat de l'ASI qui l'accompagne précise que la carrosserie et les organes mécaniques ont été restaurés conformément à l'origine. La voiture est offerte avec une copie du manuel d'utilisation (en allemand), de ses anciens papiers d'immatriculation italiens et de sa carte grise et de son contrôle technique français. Digne de figurer dans les collections les plus exclusives, cette 853 représente une rare occasion d'acquérir une des automobiles des années 1930 parmi les plus luxueuses et les plus raffinées.
€300,000 - 400,000

In 1932 the company became part of the Auto Union together with Audi, DKW and Wanderer. Horch produced a veritable plethora of model variations in the 1930s, ringing the changes on engine capacity, wheelbase and styles of coachwork, but all were aimed squarely at the prestige end of the market where Horch was the only serious domestic rival to Mercedes-Benz.

Introduced for the 1936 season, the 4.9-litre Type 853 was powered by a Fiedler-designed, single-overhead-camshaft, ten-bearing straight eight mounted in a solidly built chassis boasting a four-speed overdrive gearbox and servo-assisted hydraulic brakes. A stylish and fast (140km/h) sports cabriolet, the 853 was produced up to the outbreak of WW2, by which time only 950 of these exclusive cars had been built.
After WW2, Horch's Zwickau factory ended up on the eastern side of a divided Germany where it would eventually be pressed into service manufacturing the utilitarian Trabant - a sad end to a once noble marque that had ranked among the world's very best.

Chassis number '853400' carries a stylish cabriolet body, the two-tone blue/grey livery emphasising its elegant and graceful lines. The car was fully restored in 1990, including overhauling the engine to 'like new' condition and re-trimming the interior in red-piped grey leather. There are photographs of the restoration on file and the accompanying ASI identity certificate notes that the body and mechanicals have been restored to original specification. The car also comes with a copy of the owner's manual (in German), its old Italian registration papers, French Carte Grise and Contrôle Technique (2012). Worthy of inclusion in the most exclusive private collection, it represents a rare opportunity to acquire one the most luxurious and refined cars of the 1930s.







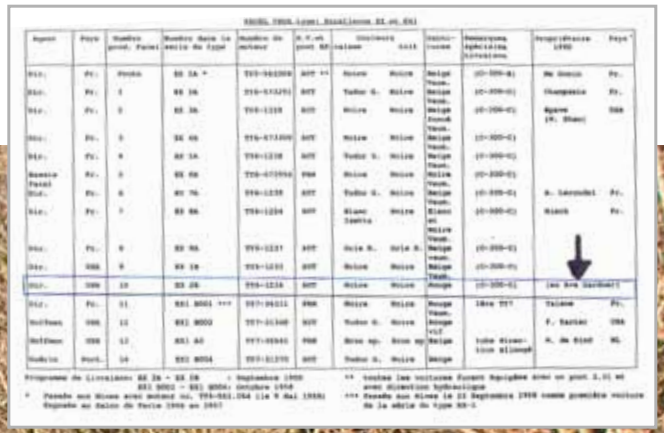
348

Ex-Ava Gardner; l'une des dix construites
FACEL VEGA EXCELLENCE « 1E SÉRIE » BERLINE 1958

Châssis n° EX2B
Moteur n° TY61237

Au cours de sa brève existence, la marque française Facel Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes particulièrement élégantes, luxueuses et rapides. Au sommet de la gamme, on trouvait l'Excellence, une berline de luxe prestigieuse, très performances et extrêmement onéreuse qui coûtait près de 4 000 000 de francs, soit l'équivalent de presque quatre Citroën DS. Seul modèle quatre portes de Facel-Véga, l'Excellence était construite sur le châssis allongé du coupé et recevait une carrosserie longue et basse, sans pilier central, avec des « porte-suicide » à l'arrière (ouvrant à contre-sens). Après les dix premiers modèles équipés du légendaire moteur V8 à haute performance Chrysler Hemi de 6.4 litres, les versions suivantes reçurent le bloc à culasse en coin, la production du Hemi ayant été arrêtée.

In its relatively short life, the French firm of Facel Véga produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious and fast. At the very pinnacle of these was the Excellence, a glamorous, high-performance and extremely expensive luxury saloon that cost almost 4,000,000 francs, or roughly as much as four Citroën DS saloons. Facel Véga's only four-door model, the Excellence was based on a lengthened FV coupé chassis and featured striking, low-slung, pillar-less coachwork, the rear 'suicide' doors being hinged at the rear. After the first ten cars had been completed with Chrysler's legendary high-performance 6.4-litre 'Hemi' V8 engine, the succeeding versions were equipped with the 'Wedge' unit, production of the 'Hemi' having ceased.



L'extrait du régistre Facel Vega Excellence mentionnant Ava Gardner avec le chassis EX2B'



On pouvait choisir entre la boîte manuelle Pont-à-Mousson à quatre rapports ou la Chrysler Torqueflite automatique et, au fil des évolutions, on pouvait choisir les options direction et freins assistés, air conditionné et vitres électriques pour son Excellence. Le magnifique intérieur tendu de cuir était toujours luxueusement aménagé et proposait même une trousse de maquillage logée au dos de l'accoudoir central arrière. Avec ses 360 ch disponibles, l'Excellence première série était la plus rapide des trois séries produites, malgré les puissances égales ou supérieures revendiquées par les deux suivantes. La production de l'Excellence prit fin en 1964, après seulement 156 exemplaires de cette magnifique voiture, la majorité appartenant à la deuxième série.

Cette très rare Facel-Véga Excellence de la première série est rendue encore plus attractive par son association avec la star Ava Gardner, sa première propriétaire, qui en prit livraison directement à l'usine. Dernière des dix produites, elle fut livrée en septembre 1958, alors qu'Ava Gardner s'apprêtait à tourner le film On the Beach avec Gregory Peck comme partenaire. Elle avait signé un contrat avec la MGM en 1941 et devait figurer dans de nombreux films de premier ordre des années 1950 aux années 1970, incluant Mogambo (1953), pour lequel elle fut nominée aux Academy Awards comme meilleure actrice. La propriété d'Ava Gardner est confirmée par le registre des châssis (copie au dossier) et une photographie d'elle avec la voiture figure également dans le dossier historique.

Restaurée il y a 10-15 ans, l'Excellence est décrite comme étant en bon état général, roulant et fonctionnant bien, avec un intérieur en cuir rouge à la jolie patine. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise.
€200,000 - 300,000

There was a choice of either the Pont-à-Mousson four-speed manual gearbox or Chrysler Torqueflite automatic transmission, and as time progressed the Excellence could be ordered with options such as power-assisted steering, power brakes, air conditioning and electric windows. The beautiful leather-trimmed interior was always lavishly appointed and featured a vanity kit housed in a compartment at the back of the centre armrest. With a maximum of 360 horsepower on tap, the '1st Series' Excellence was arguably the fastest of the three series produced, notwithstanding the equal or higher outputs claimed for its successors. Production of the Excellence ceased in June 1964 after only 156 of these magnificent automobiles had been made, by far the greater majority belonging to the '2nd Series'.

This ultra-rare Facel Véga Excellence '1st Series' is made all the more desirable by virtue of its association with film star Ava Gardner, it first owner, who took delivery directly from the factory. The last of the ten built, it was delivered in September 1958 when Ava would have been about to start work on the movie, 'On the Beach', co-starring with Gregory Peck. She had been signed by MGM Studios in 1941 and would appear in numerous high-profile movies from the 1950s to the 1970s, including 'Mogambo' (1953) for which she was nominated for the Academy Award for Best Actress. Ava Gardner's ownership is confirmed by the chassis records (copy on file) and there is also a photograph of her with this car in the history file.

Restored some 10-15 years ago, the Excellence is described as in generally good condition, running and driving well, and with a lovely, patinated, red leather interior. The car is offered with Netherlands registration papers.







349

Ex-Amschel Rothschild, aux mains du même propriétaire depuis 1978

AC COBRA 289 « MARK II » ROADSTER 1966

Châssis n° COB 6054

« La Cobra était la voiture des rêves de Carroll Shelby. Et ce fut Carroll Shelby – et lui seul – qui réalisa son rêve. Il est vrai qu'il arrivait au bon moment, mais qu'il a du s'accrocher. Quand la chance frappe à votre porte, vous ne voulez pas être laissé pour compte sur le bas-côté. » Richard J. Kopec Shelby American Guide, 1978.

À juste titre considérée comme l'une des plus grandes sportives de tous les temps, l'athlétique Cobra cracheuse de feu réussit à ravir le cœur des passionnés comme peu de ses contemporaines surent le faire. Convaincu qu'il y avait un moyen de combiner la technique d'un châssis européen et la puissance d'un V8 américain dans une sportive, le pilote texan vainqueur des 24 Heures du Mans Carroll Shelby concocta une alliance improbable entre AC Cars et la Ford Motor Company. L'Ace d'AC fournit son châssis tubulaire – conçu par John Tojeiro – dans lequel on fit entrer un des V8 « small block » de Ford.

'The Cobra was Carroll Shelby's dream car. And Carroll Shelby – and maybe only Carroll Shelby – was the person who made it happen. Granted, he came along at the right time, but he followed through. When opportunity knocks, you don't want to be outback in the outhouse.' – Richard J Kopec, 'Shelby American Guide' 1978.

Rightly regarded as one of the all-time great classic sports cars, the muscular, fire-breathing Cobra succeeded in capturing the hearts of enthusiasts like few of its contemporaries. Convinced that a market existed for a sports car combining European chassis engineering and American V8 power, Le Mans-winning Texan racing driver Carroll Shelby concocted an unlikely alliance between AC Cars and the Ford Motor Company. The former's Ace provided the simple twin-tube chassis frame - designed by John Tojeiro - into which was persuaded one of Ford's lightweight, small-block V8s.







On s'était aperçu qu'il était plus léger que le six cylindres de la Ford Zephyr qu'utilisait AC, offrant de plus une puissance bien supérieure. Pour encaisser ce surcroît de puissance, le châssis AC fut renforcé avec des tubes de plus gros diamètre et reçut des freins à disque aux quatre roues. Pesant à peine 76 kg de plus que l'AC Ace à moteur Bristol mais développant le double de puissance et de couple, la Cobra offrait des performances à couper le souffle, couvrant le 0 à 100 km/h en 4, 4 secondes et atteignant les 160 km/h en moins de 12 secondes, des chiffres exceptionnels au regard des normes de ce début des années 1960 et toujours respectables de nos jours.

Le prototype 260 (4, 2 litres) roula pour la première fois en janvier 1962, la production démarrant un peu plus tard la même année. Au départ réservée au marché américain, les Cobra –sans moteur – arrivaient d'Angleterre pour être finies chez Shelby, en Californie, et ce ne fut pas avant 1963 qu'AC Cars à Thames Ditton construisit la première Cobra complète aux spécifications européennes. Après 75 exemplaires construits, le moteur 289 (4, 7 litres) fut adopté en série en 1963. Une direction à crémaillère fut ensuite installée, puis, en 1965, un nouveau châssis plus rigide, monté sur ressorts hélicoïdaux, fit son apparition pour recevoir le V8 Ford 427 (7 litres) qui, dans sa version compétition, était capable de fournir plus de 400 ch. Une carrosserie plus musclée avec des passages de roue élargis et une calandre de radiateur agrandie donnait à la Cobra 427 son allure définitive qui fut si souvent copiée. Environ 1000 Cobra de tous types seulement furent construites entre 1962 et 1967, mais la popularité du modèle était telle que la production reprit en 1982, sous la houlette d'Autokraft à Brooklands.

It was discovered that the latter was lighter than the six-cylinder Ford Zephyr unit that AC was using yet with vastly greater potential. To cope with the projected power increase, the Ace chassis was strengthened with heavier gauge tubing and supplied fitted with four-wheel disc brakes. Weighing a mere 1½cwt more than a Bristol-engined Ace yet endowed with double the power and torque, the Cobra turned in a breathtaking performance, racing to 60mph in 4.4 seconds and reaching the 'ton' in under 12, exceptional figures by early 1960s standards and none too shabby even today.

The 260ci (4.2-litre) prototype first ran in January 1962, with production commencing later that year. Exclusively for the USA initially, Cobras - minus engines - were sent from England to be finished off by Shelby in California, and it was not until late in 1963 that AC Cars in Thames Ditton got around to building the first fully finished cars to European specification. After 75 cars had been built, the 289ci (4.7-litre) unit was standardised in 1963. Rack-and-pinion steering was the next major up-date; then in 1965 a new, stronger, coil-suspended chassis was introduced to accommodate Ford's 427ci (7.0-litre) V8, an engine that in race trim was capable of producing well in excess of 400bhp. Wider bodywork, extended wheelarch flares and a bigger radiator intake combined to create the definitive - and much copied - Cobra 427 look. Only 1,000-or-so Cobras of all types were built between 1962 and 1967, but such was the model's enduring popularity that production was resumed in 1982 under the auspices of Brooklands-based Autokraft.



Mais, pour Brian Angliss, l'histoire de la Cobra s'était arrêtée en 1967. Le patron d'Autokraft avait fait des affaires en restaurant des Cobra et en fournissant des pièces détachées, si bien que dans les années 1980, il avait racheté les droits du nom AC, ainsi qu'une quantité de gabarits et d'outillage de l'usine de Thames Ditton.

La liste du Shelby World Registry est d'une concision rassurante. Elle indique que le châssis numéro COB 6054 fut construit avec la conduite à droite et livré le 14 février 1966 à Victor Talford-Cook dans le Berkshire, au Royaume-Uni. Immatriculée JGF 272D la Cobra resta aux mains de Talford-Cook pendant les quelques années qui suivirent, avant d'être vendue à la fin des années 1960 à un homme d'affaire britannique, le regretté Amschel Rothschild, membre de la dynastie de banquiers du même nom. L'un des gentlemen drivers les plus talentueux d'Angleterre, et membre influent du VSCC aux côtés de Patrick Lindsay et Neil Corner, Rothschild posséda et courut au volant de voitures comme la Maserati 250 F et la BRM P25 de Formule 1 et fut l'un des anciens vainqueurs du Peter Collins Memorial Trophy à Silverstone.

Le propriétaire actuel, lui aussi amateur expérimenté, a acheté la Cobra chez John Harper en janvier 1978 et l'a faite transformer en conduite à gauche par la firme Autokraft de Brian Angliss, avant de l'emmener chez lui au Danemark. Les factures détaillées d'Autokraft figurent au dossier avec le bon d'achat de 1978, un certificat du MoT (1977-1978) et une copie d'une ancienne immatriculation au nom d'Amschel Rothschild.

But for Brian Angliss, the Cobra story would have ended in 1967. The Autokraft boss had built up a business restoring Cobras and supplying parts, and in the early 1980s acquired the rights to the AC name plus a quantity of jigs and tooling from the old Thames Ditton factory.

The listing in the Shelby World Registry is reassuringly concise. It states Chassis number 'COB 6054' was built in right-hand drive configuration and delivered on 14th February 1966 to Victor Talfourd-Cook of Berkshire, UK. Registered 'JGF 272D', the Cobra was kept by Talfourd-Cook for the next few years before being sold at the end of the 1960s to British businessman, the late Amschel Rothschild, a member of the famous banking dynasty of that name. One of the UK's most talented 'gentleman drivers' and very much part of the VSCC establishment alongside Patrick Lindsay and Neil Corner, Rothschild owned and raced Maserati 250F and BRM P25 Formula 1 cars, and was a past winner of the Peter Collins Memorial Trophy Race at Silverstone.

The current owner, another experienced amateur racer, purchased the Cobra via John Harper in January 1978 and had it converted from right- to left-hand drive by Brian Angliss's Autokraft company before taking it home with him to Denmark. Autokraft's detailed invoice is on file together with the 1978 purchase receipt, an expired MoT certificate (1977-1978) and a copy of the old-style UK V5 registration document in the name of Amschel Rothschild.



Amschel Rothschild en action dans '6054', Silverstone 1975
© Ferret Fotographics

Aux mains du vendeur, le moteur a été refait (vers 1999) et la carrosserie repeinte (au début des années 2000). La voiture conserve son bloc moteur d'origine et sa boîte de vitesses T10L aux spécifications d'origine, ainsi que tous ses équipements de protection aux intempéries et son hardtop. JGF 272D a couru pour la dernière fois en 2006 et aura été révisée pour la vente. Les documents additionnels fournis comprennent un formulaire d'identité de véhicule historique de la FIVA, les papiers d'immatriculation danoise et diverses photographies de la Cobra en course au Danemark dans les années 1980.

La voiture est en parfait état de marche et en bon état général, arborant la patine d'une restauration déjà ancienne. Elle conserve encore beaucoup de son authenticité, notamment le numéro de châssis estampillé sur le crochet d'ouverture du coffre. La Cobra peut être conservée telle quelle ou remise dans sa configuration avec conduite à droite. Si l'on prenait ce parti, une bonne occasion de rafraîchir la voiture, plus ou moins complètement, s'offrirait au nouveau propriétaire.

Nous vous proposons donc aujourd'hui une véritable Cobra 289 avec toute sa documentation et son historique sans tache qui n'a connu que trois propriétaires depuis son origine et a été choyé aux mains de son dernier propriétaire durant les 37 dernières années.
€600,000 - 700,000

While in the vendor's care the engine has been rebuilt (circa 1999) and the body repainted (in the early 2000s). The car retains its original cylinder block and original-specification T10L gearbox, and comes with full weather equipment and a hardtop. 'JGF 272D' last raced in 2006 and will have been serviced in readiness for the sale. Additional accompanying documentation consists of a FIVA Historic Vehicle Identity Form, Danish registration papers and sundry photographs of the Cobra racing in Denmark in the 1980s.

The car is fully operational, is in generally good order throughout but now displaying the patina of an older restoration. It retains much originality, including the chassis number stamping on the hook of the boot lid lock. The Cobra could be kept as is or re-configured back to right hand drive. Should the latter route be chosen, the opportunity to refresh the car, to a greater or lesser extent, presents itself to the new owner.

So here we offer for you today, a genuine Cobra 289 with a fully documented and unblemished history having had just three private owners from new and cosseted in single ownership for the past 37 years.









350

Autrefois la propriété du regretté David Uihlein

BUGATTI TYPE 57 COUPÉ VENTOUX 1936

Châssis n° 57345
Moteur n° 57345 282
Carrosserie n° 57 1146

« La voiture file à 130 km/h avec la douceur et le confort qu'on est en droit d'attendre d'une Type 57... Nous sommes prêt à croire que Jean Bugatti a parcouru les 435 kilomètres vers Paris en moins de trois heures et demie avec sa Type 57 – une moyenne de 124 hm/h... » Motor Sport, mai 1939.

Au début des années 1930, Ettore Bugatti avait acquis une réputation sans précédent avec ses voitures aux performances éblouissantes, tant sur route que sur circuit. Les plus grands pilotes de course du monde remportaient de nombreux succès à bord des productions de l'usine de Molsheim et les choisissaient aussi souvent comme moyen de transport quotidien. Du fait de la longévité de son succès, Ettore Bugatti s'était obstinément attaché à ses moteurs à simple arbre à cames, n'adoptant le système de contrôle des soupapes par double arbre à cames, plus moderne, qu'après les incitations répétées de son fils ainé Jean, sur la Type 50 de 1930.

'The car sped along at 80mph with the comfort and quietness one associates with the Type 57... We were quite willing to believe that Jean Bugatti has achieved the 435 kilometres to Paris in just under 1½ hours in the Type 57 - an average of 77mph...' - *Motor Sport,* May 1939.

By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track; the world's greatest racing drivers enjoying countless successes aboard the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport. Because of its lengthy run of success, Ettore Bugatti remained stubbornly committed to his single-cam engine, only adopting the more advanced double-overhead-camshaft method of valve actuation, after much prompting by his eldest son Jean, on the Type 50 of 1930. From then on Jean Bugatti took greater responsibility for design, his first car being the exquisite Type 55 roadster.









À partir de là, Jean prit une part de plus en plus importante dans la conception des modèles, sa première création étant le superbe roadster Type 55. Il fut suivi d'un modèle de la même veine, la Type 57. Plus grande que la Type 55, la Type 57 adoptait un moteur à huit cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3, 3 litres très moderne, logé dans un châssis Bugatti, plus traditionnel. La gamme témoignait de la grande influence de Jean et offrait enfin une grande routière civilisée capable de concurrencer les Delage et Delahaye. La Type 57 sous ses diverses formes attira des clients éclairés qui exigeaient le meilleur, parmi lesquels le « roi de la vitesse », sir Malcolm Campbell.

La Type 57 reçut des carrosseries de la meilleure qualité, construites dans une grande variété de styles, mais ce n'était pas un simple « jouet de riche », comme en attestent ses deux victoires aux 24 Heures du Mans. La preuve, s'il en fallait une, que les gênes ancestraux n'avaient pas été abandonnés en créant cette voiture capable de concurrencer les Rolls-Royce et Bentley. Les chiffres de production témoignent de son succès. Quelques 680 exemplaires de Type 57, tous modèles confondus, furent produits entre 1934 et 1940 et la Type 101 d'après-guerre reprenait le même châssis. Bien que de nombreuses Type 57 aient été carrossées sur mesure, les carrosseries les plus populaires étaient construites sur des dessins de Jean Bugatti par le carrossier attitré de la marque, Gangloff de Colmar, situé à quelques kilomètres des usines de Molsheim. L'un des dessins de Jean était le Ventoux, un coupé quatre places deux portes à pare-brise incliné, qui reprenait le nom du sommet provençal, étape incontournable du Tour de France et course de côte réputée de longue date.

Cette Ventoux première série, numéro de châssis 57345, est dans un état d'origine remarquable. Elle a été commandé neuve en décembre 1935 par l'agent Bugatti de Lyon, Arnaud, pour son premier propriétaire, André « Charles » Chauvenet, un éminent chirurgien de Sèvres et l'un des clients privilégié de Bugatti.

He followed that with a design of equal stature: the Type 57. A larger car than the Type 55, the Type 57 was powered by a 3.3-litre, double-overhead-camshaft straight eight of modern design housed in Bugatti's familiar Vintage-style chassis. The range showed the strong influence of Jean Bugatti and at last gave the marque a civilised grande routière to match those of rivals Delage and Delahaye. The Type 57 in all its forms attracted discerning owners who were satisfied only with the best, among them 'speed king' Sir Malcolm Campbell.

The Type 57 attracted coachwork of the finest quality executed in a startling variety of styles but was no mere rich man's plaything, as evidenced by two outright wins at Le Mans. Proof, if it were needed, that ancestral virtues had not been abandoned when creating a car fit to rank alongside Rolls-Royce or Bentley. Its success is revealed by the production figures: some 680 examples of all Type 57 models were produced between 1934 and 1940, and the post-war Type 101 was based on its chassis. However, although many Type 57s were fitted with bespoke bodies, the most popular coachwork was built to Jean Bugatti's designs by the marque's preferred carrossier, Gangloff of Colmar, just a few miles from the Bugatti works at Molsheim. One of Jean's own designs was the Ventoux, a two-door four-seat coupé with steeply raked windscreen, which took its name from the forbidding Provençal mountain best known for its role as a regular Tour de France stage and long-established motoring hill climb.

A 1st Series Ventoux, chassis number '57345' remains outstandingly original. The car was ordered new in December 1935 by the Lyonnaise Bugatti agent Arnaud on behalf of its first owner, André 'Charles' Chauvenet, a prominent surgeon from Sèvres and one of Bugatti's most favoured clients.



Construite en janvier/février 1936, elle a reçu son moteur d'origine numéro 57345 (nomenclature interne 282) qu'elle a conservé. Elle a été achevée et facturée le 14 mars 1936 et livrée peu de temps après. Chauvenet l'a faite équiper du carburateur inversé en option. 57345 est également dotée de freins hydrauliques aux quatre roues ce qui en fait l'un des premiers exemplaires à en être équipé. Le carburateur originel est compris dans la vente, ainsi qu'un certain nombre de pièces. La carrosserie est du premier type avec le coffre à séparation et l'une des rares sans marchepied.

Peu avant la seconde guerre, André Chauvenet déménagea à Paris et la Type 57 fut remisée. Elle a particulièrement bien vieilli et elle fut mise en vente par la famille Chauvenet en 1960 par l'intermédiaire du respectable marchand parisien Edgar Bensoussan. Achetée par J. W. Harrison d'Arlington en Virginie et expédiée aux États-Unis, elle fut inscrite à l'American Bugatti Club et a toujours été considéré comme une référence en termes d'origine et de conformité. Une diapositive datant de 1959/1960 atteste que la voiture était en bon état au moment de son acquisition par Harrison.

En 1967, Harrison vendit la Type 57 au collectionneur David Uihlein dans le Wisconsin qui, au lieu de la considérer comme une pièce de musée, en fit un usage régulier, jusqu'à ce que sa santé ne lui permette plus. Propriétaire de plusieurs rares Alfa Romeo d'avant-guerre, David Uihlein collectionnait uniquement des modèles originaux non restaurés et considérait la Type 57 Ventoux comme l'un des exemplaires les plus conformes et les plus originaux qu'il ait vus. Elle fut bien entretenue, tant mécaniquement qu'extérieurement, avec une attention particulière portée à la préservation de son authenticité.

Assembled in January/February 1936, the car was fitted from new with engine number '57345' (with internal number '282'), which it retains. It was completed and invoiced on 14th March 1936 and delivered shortly thereafter. Chauvenet had the car fitted with the optional downdraft carburettor. '57345' also has four-wheel hydraulic brakes, making it one of the earliest known examples with this feature. The original carburettor is included in the sale together with a substantial quantity of spare parts. The body is early 1st Series with the separate partitioned boot, and is one of few without running boards.

Shortly before the outbreak of war, André Chauvenet moved to Paris and the Type 57 was placed in storage. It survived remarkably well and in 1960 was sold on the Chauvenet family's behalf by the respected Parisian classic car dealer Edgar Bensoussan. Bought by J W Harrison of Arlington, Virginia and shipped to the USA, the Type 57 was registered with the American Bugatti Club and has always been considered a benchmark of originality and correctness. A colour transparency dating from circa 1959/60 shows that car was in good condition at the time of Harrison's acquisition.

In 1967 Harrison sold the Ventoux to collector David Uihlein of Wisconsin, who rather than treat the car as a 'museum piece' drove it regularly well into the 1990s until his health declined. Owner of a number of rare pre-war Alfa Romeos, David Uihlein only collected original and un-restored motor vehicles and considered the Type 57 Ventoux one of the most original and correct examples he had ever encountered. While in his ownership the car was well maintained both mechanically and cosmetically, with careful attention paid to preserving its originality.



Pendant plus de quarante années, David Uihlein a profité de cette Type 57, qui lorsqu'elle fut vendue, après sa mort, était pratiquement dans le même état que lorsqu'elle était neuve. Cette Bugatti est depuis 2013 la propriété de son vendeur au Royaume-Uni. C'est aujourd'hui l'une des très rares de son type à ne pas avoir été restaurée, ce qui contribue à sa grande valeur.

57345 a conservé son moteur d'origine 57345, sa boîte de vitesse 113, son pont arrière 585 et sa carrosserie 1146. Les panneaux de carrosserie et les garnitures intérieurs sont estampillés 57 et son numéro de carrosserie, 1146, est inscrit dans l'alliage des principaux panneaux. Tous les panneaux sont originaux et ne portent aucune trace d'accident, de rouille ou de réparation. La peinture d'origine, de type nitro-cellulosique, est dans un état de conservation impressionnant, tout en arborant les signes de près de 80 ans d'usage. Les initiales du propriétaire précédent ont été peintes à la main sur les deux portes et la voiture est vendue avec sa magnifique clé de contact originale, finement ouvragée.

57345 est peinte en bleu de France et noir avec un intérieur en cuir fauve impeccable et apparemment d'origine, ne montrant que quelques légères traces d'usure, compte tenu de son âge et de l'usage précautionneux qui en a été fait. Les instruments de bord et les manettes, en principe tous originaux, sont bien conservés et tous opérationnels, tandis que les vitres paraissent également d'origine sans traces de décoloration ou de délitation.

Tous les éléments du châssis sont conformes et d'origine, sans trace de dommage ou de réparation. Les liaisons au châssis n'ont apparemment jamais été démontées laissant penser que la carrosserie n'a jamais été séparée de son châssis. La suspension avant, en parfait état de fonctionnement, est conforme et d'origine, sans trace de dommage ou de réparation, tout comme les quatre freins hydrauliques.

For more than 40 years David Uihlein enjoyed the Type 57, which when sold after his death was essentially the same as when it had been delivered new. The Bugatti has been in the current UK-based vendor's care since early in 2013 and is full E.U. duties paid. Today it is one of the very few of its type left in un-restored condition, and accordingly is highly valued.

Chassis number '57345' retains its original engine '57345', gearbox '113', rear axle '585' and body '1146'. Body panels and trim components are stamped '57' and the body number, '1146', is stamped on the alloy coachwork's main panels. All panels are original and without any signs of accident damage, corrosion or past repairs. Paintwork is original nitro-cellulose, which is in surprisingly good condition while displaying the inevitable signs of almost 80 years use. The former owner's initials have been hand-applied to both doors and the car comes with its original ignition key, the latter intricately fashioned and quite beautiful.

'57345' is finished in French Blue and black, with original and apparently unaltered tan leather interior showing signs of only moderate wear and tear commensurate with age and careful use. Apparently all original, the instruments and controls are well preserved and fully functional, while all glass appears original and shows no signs of damage, discoloration or de-lamination.

All chassis elements are original and correct, showing no signs of either damage or repair. Indeed, the body mounts appear never to have been undone, suggesting that the body has never been separated from the chassis. Functioning properly, the front suspension is original and correct, with no signs of damage or repair, likewise the four-wheel hydraulic brakes.



Les blocs moteur, supérieur et inférieur, et la culasse sont d'origine, sans trace de fêlure, de dommage ou de réparation, bien que les habituelles traces de fuite d'huile soient visibles. La compression est excellente dans chaque cylindre et on ne signale ni fumée, ni bruits inquiétants lorsque le moteur tourne.

La boîte de vitesse est d'origine, sans fêlure, ni dommage, ni aucune trace de réparation, malgré les mêmes traces d'huile habituelles que sur le moteur. L'arbre de transmission, le tube de réaction, l'essieu et la suspension arrière sont tous d'origine et en excellent état, à l'exception des joints élastiques en toile qui auraient besoin d'être remplacés. Les roues fil sont également d'origine, conformes et en très bon état général, y compris la roue de secours. Les quatre roues sont chaussées de pneus ballon Englebert qui, à plus de 50 ans, ne sont montés que pour les besoins de l'exposition, de même que la roue de secours montée en Pirelli.

La documentation accompagnant la voiture comprend les notes manuscrites de David Uihlein datant des années 1960 et 1970, ses instructions de démarrage pour la voiture, divers rapports et autres documents et plusieurs bulletins et manuels.

Une fois chaussée de pneus plus appropriés, cette exceptionnelle Type 57 Ventoux fera une monture idéale pour le tourisme, le rallye, le plaisir de la conduite et les catégories « origine » à n'importe lequel des prestigieux concours d'élégance internationaux, tels que Pebble Beach, Amelia Island, etc... Une alléchante perspective pour son futur propriétaire.
€380,000 - 480,000

The engine's upper and lower blocks and cylinder head castings are original, showing no signs of cracks, damage or repairs, though the customary oil leaks are evident. Compression is reported as excellent in all cylinders and there is no smoke or worrying noises when the engine is running.

The gearbox is original, showing no signs of cracks, damage or repairs, though like the engine it does leak oil. The drive shaft, torque tube, rear axle and rear suspension are original and in generally excellent condition apart from the canvas flexible couplings, which need replacing. The wire wheels too are original, correct and in generally good condition, including the spare. However, the four road wheels are shod with Englebert 'Ballon' tyres which, being 50-plus years old, are fit only for display purposes, likewise the Pirelli spare.

Accompanying documentation consists of David Uihlein's hand written notes dating from the 1960s and 1970s; his starting instructions for the car; sundry records and other documents; and various manuals and bulletins. There is also a report on the car on file by marque authority David Sewell.

Once re-shod with a new set of appropriate tyres, this exceptional Type 57 Ventoux would be an ideal candidate for touring, rallies, leisure driving and the 'preservation' class at any of the world's most prestigious concours events: Pebble Beach, Villa d'Este, Amelia Island, etc. An enticing prospect for the fortunate next owner.




904
YUY


904 YUY








57345
282


ETTORE BUGATTI
MOLSHEIM BAS RHIN

351

ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT CABRIOLET 1947
CARROSSERIE PININ FARINA

Châssis n° 915405
Moteur n° 926952









« L'actuelle Alfa Romeo cache un magnifique châssis, comme toujours à quatre roues indépendantes et un six cylindres atmosphérique à double arbre à cames en tête... » The Autocar, 11 juillet 1947.

Son usine du Portello ayant été dévastée par les bombardements pendant la guerre, Alfa Romeo ne reprit pas la construction d'automobiles avant 1946, avec l'inévitable reconduction d'un modèle d'avant-guerre, la 6C 2500 sous diverses formes, qui allait être l'outil de la reconstruction de la marque milanaise. Dernière Alfa Romeo à châssis séparé, la 2500 avait fait ses débuts en 1939 et était une évolution de sa devancière 2300. Dessiné en interne, mais très influencée par le travail de Touring, le coupé cinq places Freccia d'Oro (flèche d'or) était fabriqué en parallèle avec des versions coupés et cabriolets, confiées à des carrossiers comme Pinin Farina, Touring et Ghia, et une berline six/sept place sur un empattement plus long.

'The current Alfa Romeo conceals as beautiful a chassis as ever with four-wheel independent suspension and a six-cylinder twin overhead camshaft un-supercharged engine...' - The Autocar, July 11th 1947.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over, the 6C 2500 in a variety of new guises forming the basis of the Milanese marque's post-war recovery. Destined to be the last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was a development of the preceding 2300. Styled in-house but strongly influenced by Touring, the five-seater Freccia d'Oro (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupe and cabriolet versions featuring bodies by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater berlina on a longer wheelbase.



La réputation de constructeur de voitures pour Gentlemen drivers d'Alfa Romeo était entretenue par la 2500 et, bien que le châssis à caisson n'ait plus été du dernier cri, il offrait une suspension indépendante, des freins généreusement dimensionnés, une direction très directe et un inhabituel levier de vitesse au volant particulièrement doux. Le moteur était, bien sûr, la dernière mouture du 6 cylindres à double arbre à cames en tête de 2 443 cm3 développé en compétition et dont la cylindrée avait été obtenue par réalésage du 2 300. La puissance s'échelonnait de 90 ch sur la version Sport à un seul carburateur à 105 ch sur la version Super Sport à trois carburateurs. La plupart de ces rares voitures étaient habillés sur mesure, en coupé à carrosserie Superleggera par la carrozzeria Touring, le reste recevant des carrosseries cabriolets, réalisées par Pinin Farina.

Cette Alfa Romeo 6C 2500 Sport arbore une carrosserie cabriolet quatre places signée Pinin Farina. La fin des années 1940 fut une période d'intense créativité pour Pinin Farina, le châssis 6C 2500, surtout dans sa version Super Sport, offrant au maestro la liberté d'expérimenter de nouvelles lignes et des concepts novateurs.

The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art it boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick column-mounted gearchange. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300. Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carburettor Super Sport.

Most of these bespoke, hand-built cars were bodied as Superleggera coupés by Touring, while the remainder received cabriolet coachwork by Pinin Farina.

This Alfa Romeo 6C 2500 Sport carries four-seater cabriolet coachwork by Carrozzeria Pinin Farina. The late 1940s was a period of exceptional creativity for Pinin Farina, the 6C 2500 chassis allowing the Italian maestro the freedom to experiment with new lines and design solutions.







Le châssis numéro 915405 fut livré neuf à la Societa per il commercio del prodotti Alfa Romeo, l'agent Alfa Romeo de Lugano, en Suisse. La voiture passa les quelques années suivantes autour du fameux lac suisse, mais son premier moteur tomba en panne à un moment ou un autre et fut remplacé par un bloc de 1950 numéro 926952 (le moteur original était le 926226).

Au milieu des années 1970, la voiture fut vendue et arriva à Autohaus Düsseldorf où elle resta remisée pendant plusieurs années en attente de restauration.

En 1999, la voiture fut achetée par le très respecté Norbert Kemkes de Neuss, en Allemagne. Kemkes restaura l'Alfa Romeo qui après ce travail reçut le « Best of Show » à l'Essen Motor Show en 2009. Le vendeur a acheté la voiture cette même année. La documentation fournie comprend les factures de restauration, un rapport d'inspection technique, une carte d'identité FIVA, des papiers d'immatriculation hollandaise et un reportage photographique de la restauration. Décrite comme étant en excellent état de restauration dans tous ses aspects, 915405 représente une magnifique opportunité d'acquérir une Alfa Romeo classique, éligible à tous les rallyes historiques les plus importants, aux concours d'élégance et autres prestigieuses manifestations.
€300,000 - 400,000

Chassis number '915405' was delivered new to 'Societa per il commercio del prodotti Alfa Romeo', the Alfa Romeo agent in Lugano, Switzerland. The Alfa spent the next several years around the famous Swiss lake but at some time its first engine failed and was replaced by the 1950-built unit '926952' (the original engine was '926226').

In the mid-1970s the car was sold and came to Autohaus Düsseldorf where it remained in storage for many years waiting to be restored.

In 1999 the car was bought by the highly respected restorer Norbert Kemkes from Neuss, Germany. Kemkes restored the Alfa, which after completion won the 'Best of Show' award at the 2009 Essen Motor Show. The current vendor purchased that car that same year. Accompanying documentation consists of restoration invoices, technical inspection, FIVA Identity Card, Netherlands registration papers and a photographic record of the restoration. Described as in 'excellent restored' condition throughout, '915405' represents a wonderful opportunity to acquire a classic Alfa Romeo eligible for all the most important historic rallies, Concours d'Élégance events and other prestigious gatherings.



352

L'un des 424 exemplaires et livrée neuve en France

FIAT DINO 2.4 SPYDER 1971
CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 1258

Au milieu des années 1960, Ferrari a besoin d'un moteur deux litres dérivé de la série, pour la nouvelle Formule 2, et conçoit la Dino à moteur central comme base pour le recevoir. Face à la tâche difficile de produire 500 exemplaires par an pour se conformer aux exigences de l'homologation, Ferrari se tourne vers Fiat. Il en résulte un accord de construction par Fiat du V6 Dino quatre arbres, et la production d'un modèle dérivé.

Lancée sous la forme du spyder Pininfarina au Salon de Turin 1966, la Fiat-Dino est équipée du moteur 2 litres 160 ch placé à l'avant de façon conventionnelle. Il s'agit de la première Fiat bénéficiant en série d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et d'un différentiel autobloquant. Dotée d'une carrosserie acier, cette nouvelle-venue reçoit une boîte de vitesses Fiat à cinq rapports, une suspension avant à roues indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux, un essieu arrière rigide et quatre freins à disques. L'année suivante est lancé un coupé sur châssis à empattement plus long et carrosserie Bertone.

In the mid-1960s, Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT.

Launched in Pininfarina-bodied Spyder form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard. Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year.







En 1969, la cylindrée du moteur V6 passe à 2 418 cm3 alors qu'une boîte ZF et une suspension arrière indépendante type Fiat 130 par bras tirés sont adoptées simultanément. La puissance monte à 180 ch (DIN) à 6 600 tr/mn. Les modifications esthétiques sont peu nombreuses : dans le cas du spyder, elles se bornent à une nouvelle grille de calandre, une garniture de pare-chocs en caoutchouc et des cabochons de roues différents, alors que l'habitacle reçoit un changement de vitesse amélioré et que le coffre se couvre de moquette. Elégant véhicule pour quatre personnes, la Fiat-Dino franchit la barre des 100 km/h en 8,3 secondes et frôle 210 km/h, accompagnée de toutes les bonnes sonorités "ferrariesque". La production cesse en 1972.

Livré neuf de couleur bleue foncée et immatriculé pour la première fois le 18 juin 1971 en France, ce spyder Fiat-Dino a été la propriété de l'homme politique connu Dr. André Lacroix, qui a occupé les fonctions de conseiller municipal de Thionville, conseiller général de Moselle et conseiller régional de Lorraine. Achetée ensuite par le vendeur la voiture a été complètement restaurée (moteur et carrosserie) par le Garage Francorchamps, à Bruxelles, entre 1985 et 1990 (voir le dossier comportant des factures totalisant environ 400 000 BEF et des photos des travaux effectués). Le compteur de vitesses n'affiche que 13 442 km. Ce magnifique et rare spyder Fiat-Dino, de provenance privée de longue date, se présente en état "concours", carrosserie bleue et sellerie bordeaux immaculée.
€100,000 - 150,000

In 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc, a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension being adopted at the same time. Power went up to 180bhp (DIN) at 6,600rpm. Styling changes were few; in the Spyder's case being confined to a new front grille, rubber centre strips in the bumpers and different wheel centres, while the interior benefited from improved switchgear and a carpeted boot. A stylish conveyance for four, the FIAT Dino raced to 60mph in around 8 seconds and could reach 130mph while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

Delivered new in dark blue and first registered on 18th June 1971 in France, this FIAT Dino Spyder was previously owned by the well-known French politician Dr. André Lacroix, who at different times occupied the posts of Conseiller Municipal de Thionville, Conseiller General de Moselle and Conseiller Regional de Lorraine. Purchased by Lacroix on 18th April 1980, the car was fully rebuilt (engine and bodywork) by Garage Francorchamps, Brussels between 1985 and 1990 (see invoices totalling circa BEF 400,000 and full photographic record on file). The odometer currently displays a total of only 13,422 kilometres and this beautiful and rarest of the FIAT Dino Spyders from long term private ownership is presented in concours condition, sporting blue coachwork with an immaculate burgundy interior.



353

Ex-Michael L. Amalfitano
JAGUAR XK150 3.8 LITRES ROADSTER 1958

Châssis n° S830812DN
Moteur n° V3973-8 (moteur d'origine - voir texte)

Cette XK 150 a été restaurée par l'un de ses précédents propriétaires, un collectionneur américain passionné, le regretté Mike Amalfitano. Il a profité de la restauration pour améliorer la voiture, avec des suspensions améliorées (amortisseurs, ressorts et bras longitudinal) pour une meilleure tenue de route, freins élargis, boîte de vitesses à cinq rapports, électricité par alternateur, et direction assistée électriquement.

Le moteur a été refait par le spécialiste Jaguar Philips Garage de Birmingham au Royaume-Uni et porté aux spécifications du 3.8 litres S et même au-delà, notamment avec l'adaptation de carburateurs Weber 45 DCOE, de pistons Cosworth 10, 5 : 1, d'une culasse straight port avec soupapes d'admission de 1, 857 pouces à ressorts renforcés Kent, d'un équilibrage du vilebrequin, d'un volant moteur allégé, d'un carter et d'une pompe à huile de XJ6 et d'un allumage électronique (factures au dossier). L'une des faiblesses de la XK, le refroidissement du moteur, a été résolu par l'adoption un radiateur en aluminium sur mesure, d'un réservoir à débordement fait main et d'un ventilateur électrique (le moteur d'origine a été conservé et fait partie du lot, de même que la boîte de vitesses originale et un ensemble d'outils).

This XK150 Roadster was restored by one of its previous owners, American enthusiast and collector, the late Mike Amalfitano. In the course of the rebuild he also improved the car, incorporating upgraded suspension (shock absorbers, springs and radius arms) for better handling; larger brakes; a five-speed gearbox; alternator electrics; and electric power-assisted steering.

The engine was built by Jaguar specialist Phillips Garage in Birmingham, UK and upgraded to the ultimate 3.8-litre 'S' specification and beyond, including a trio of Weber 45DCOE carburettors; 10.5:1 Cosworth pistons; straight port cylinder head with 1.875" inlet valves and Kent heavy duty springs; balanced crankshaft; lightened flywheel; XJ6 oil pump and sump; and electronic ignition (invoice on file). One of the XK's weaknesses, engine cooling, was addressed with a bespoke aluminium radiator, fabricated aluminium overflow tank and an electric fan. (The original engine was retained and is included with the Lot, as is the original gearbox and a tool kit).







Une restauration extérieure, incluant un travail minutieux de préparation de la carrosserie et une impressionnante laque noire, fut entreprise en 2002/2003 par Automotive Restorations de Stratford, dans le Connecticut. L'intérieur a été regarni en cuir fauve, doux et souple, avec moquettes passepoilées en cuir, toutes impeccablement cousues et ajustées. Un magnifique volant de style classique à quatre branches polies et jante en bois laminée de belle taille complète l'intérieur. Le soin apporté au travail, tant à la carrosserie qu'à la mécanique, est de la plus haute qualité.

Toujours méticuleusement entretenue, la XK n'a connu qu'une utilisation limitée depuis sa restauration, lorsque la collection de Michael Amalfitano fut vendue aux enchères à Quail Lodge par Bonhams en 2010 à un passionné résidant au Royaume-Uni. Le vendeur a acheté la Jaguar en 2012. La voiture n'ayant pratiquement pas roulé depuis sa restauration, elle avait besoin d'une remise en route qui fut mené pour un coût de 10 000 € (factures au dossier) par les spécialistes du modèle Twyford Moors de Portsmouth. Elle reçoit un logotype S, mais ce n'en est pas une, bien que ses performances soient largement de ce niveau, sinon meilleures que celles d'une 3.8 litres S. Un imprimé d'un passage au banc figurant au dossier indique que le moteur développe 264 ch et il n'y a aucune raison de mettre en doute la parole du propriétaire lorsqu'il affirme que la voiture « vole ». Environ 4 000 km ont été parcourus depuis la restauration d'Amalfitano. La documentation fournie comprend toutes les factures mentionnées ci-dessus, le titre de propriété américain, une copie de la facture Bonhams (2010), diverses photographies de la restauration, des factures de travaux récents et des papiers d'immatriculation belge.
€100,000 - 140,000

The cosmetic restoration, including meticulous bodywork preparation and a repaint in stunning black livery, was undertaken in 2002/2003 by Automotive Restorations in Stratford, Connecticut. The interior was reupholstered in soft, supple tan leather with leather-bound beige carpets, all stitched and fitted impeccably. A beautiful classic-style steering wheel with four polished spokes and a generously sized laminated wooden rim completes the interior. The workmanship, both cosmetic and mechanical, is to the highest standards.

Always fastidiously maintained, the XK had seen only limited use since completion when the Michael Amalfitano Collection was auctioned in 2010 at Bonhams' Quail Lodge Sale where it was sold to a UK-based enthusiast. The current vendor purchased the Jaguar in 2012. As the car had seen virtually no use since restoration, it required extensive re-commissioning, which was carried out at a cost of €10,000 (invoices on file) by model specialists Twyford Moors from Portsmouth. Although badged as an 'S' it is not, although the performance is well up to, if not better than, that of a stock 3.8-litre 'S'. A dynamometer printout on file shows that the engine produces 264bhp, and we have no reason to doubt the owner when he says that the car 'flies'. Approximately 4,000 kilometres have now been covered since Amalfitano's restoration. Accompanying documentation consists of the aforementioned invoices; US Certificate of Title; copy of Bonhams invoice (2010); sundry restoration photographs; invoices for recent work; and Belgian registration papers.









354
FORD THUNDERBIRD CABRIOLET 1960
Châssis n° 0Y73Y152444





Conçue pour concurrencer la Corvette, la sportive de Chevrolet, l'emblématique Thunderbird fit ses débuts en octobre 1954. Présentée sous la forme d'une deux place, elle était censée attirer une jeune clientèle soucieuse de son image et elle battit la Corvette à plates coutures dans cette guerre commerciale, grâce à son moteur V8 et à son raffinement bien supérieur. En 1958 une version agrandie à quatre places, la « Square Bird » (Thunderbird carrée) fut dévoilée, première de la lignée à faire appel à une structure monocoque.

Cette attirante Thunderbird quatre places, l'une des américaines les plus désirables d'après-guerre, reçoit le moteur Interceptor de 5 766 cm3 (352 ci) et la boîte automatique à trois rapports. On ne connaît pas les détails de son histoire, sinon qu'elle était au Québec (Canada), en 1989. Elle a récemment reçu un moteur complètement neuf et elle conserve sa radio d'origine et sa capote rétractable en parfait état de marche. Le rapport d'expertise de 2013 décrit la voiture comme ayant eu sa carrosserie restaurée il y a plus de vingt ans et souligne que celle-ci est en bon état général ayant été très peu utilisée depuis. Plus récemment, elle a été l'objet une remise à niveau mécanique.

Utilisée avec plaisir par son propriétaire pour quelques sorties de loisirs, la voiture est vendue avec le rapport d'expertise mentionné plus haut, différentes factures récentes pour pièces, ses papiers d'immatriculation québécois annulés (1989), une brochure de Ford Thunderbird 1960 et des papiers d'immatriculation belges.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

Conceived to challenge Chevrolet's Corvette sports car, the iconic Thunderbird debuted in October 1954. Introduced in two-seat 'personal car' form, the Thunderbird was intended to appeal to image-conscious younger customers, and it beat the Corvette hands down in the sales war thanks to its superior V8 engine and greater refinement. For 1958 a larger, four-seat 'Square Bird' version was introduced, this being the first of the line to adopt unitary construction.

One of the most desirable and sought-after of all post-war American automobiles, this attention grabbing four-seat Thunderbird has the 352ci (5,766cc) Interceptor engine and three-speed automatic gearbox. Details of the car's previous history are unknown, other than the fact that it was in Quebec, Canada in 1989. A complete new engine was fitted recently and the car retains its original radio, while the retractable hood is in correct working order. The accompanying 2013 condition report (expertise) describes the car as an older (20-plus years) cosmetic restoration that remains in generally good condition having seen little use since, while benefiting from more recent mechanical updating.

Enjoyed recently by the owner in various 'fun' rallies, the car is offered with the aforementioned expertise, sundry recent invoices for parts, cancelled Quebec registration (1989), a 1960 Ford Thunderbird brochure, and Belgian registration papers.



355
Unique exemplaire vendu neuf au Portugal
STUDEBAKER PRESIDENT SPEEDSTER COUPÉ 1955
Châssis n° 7165284





Œuvre de deux des plus grands stylistes automobiles de tous les temps – Raymond Loewy et Virgil Exner – les sensationnelles Studebaker du nouveau millésime se distinguaient par une ligne d'aile avant continue, des capots surbaissés et, dans le cas du coupé Starlight, par une originale glace arrière très enveloppante. Coupé hard-top surbaissé, la Speedster était le modèle le plus cher de la gamme supérieure President et elle était équipée d'origine de presque toutes les options alors disponibles. Sa motorisation consistait en un moteur V8 à soupapes en tête de 4 249 cm3 donnant 185 ch . Cataloguée à 3 253 dollars, la Speedster proposée uniquement en 1955 ne fut produite qu'à 2 205 exemplaires. Elle figure donc aujourd'hui parmi les voitures américaines de production d'après guerre les plus rares et les plus recherchées.

L'exemplaire proposé ici est un des 424 coupés produits sous cette livrée bicolore et un des 81 assemblés pour l'exportation. Il s'agit aussi du seul coupé vendu neuf au Portugal où il resta aux mains de son propriétaire pendant 25 ans. Cette voiture est équipée d'une boîte automatique à trois vitesses et surmultiplicateur complétée des systèmes démarrage en côte, anti-avancement au ralenti et roue libre. Parmi les autres caractéristiques notables, citons la direction et les freins assistés, la sellerie cuir à motifs en losange et coutures façon sellier (« Shoemaker Stitched »), la radio à boutons poussoirs, le compteur Stewart-Warner gradué jusqu'à 260 km/h, le compte-tours « 8 000 tours », les indicateurs de direction, la montre électrique, les glaces teintées, le klaxon trois tons, les essuie-glace à deux vitesses et les feux antibrouillard en nacelles sous le pare-chocs. Décrite comme étant en bon état ave un moteur « fonctionnant parfaitement », cette rare mais ultra classique américaine est offerte avec son contrôle technique en cours de validité et ses papiers d'immatriculation au Portugal.
€35,000 - 55,000
Sans réserve

Created by two of the greatest automobile stylists of all time - Raymond Loewy and Virgil Exner - the sensational new Studebakers featured a straight-through front wing line, lowered bonnets and, in the case of the Starlight Coupé, an astonishing wrap-around rear window. A low-slung hardtop coupé, the Speedster was the most expensive model in the top-of-the-line President range and came equipped with almost every conceivable 'extra' as standard. Its power unit was a 259.2ci (4,249cc) overhead-valve V8 engine producing 185bhp. Priced at $3,253, around $800 more expensive than the next costliest Studebaker, the Speedster was listed for 1955 only, with a total of 2,215 completed. Today it is one of the rarest and most collectible of post-war American production cars.

The example offered here is one of only 424 produced in this colour scheme and one of only 81 made for export. It is also the only one exported new to Portugal, where it was owned by the same individual for 25 years. The car has the three-speed automatic transmission with 'Hill Holder', 'Anti-creep' and 'Downhill Freewheel'. Other noteworthy features include power steering and brakes; 'Shoemaker Stitched' diamond-quilted leather upholstery; push-button radio; Stewart-Warner 160mph (260km/h) speedometer; 8,000rpm tachometer; turn signals; electric clock; tinted glass; triple horns; two-speed windscreen wipers; and fog light bumperettes. Described as in generally good condition, with engine 'running perfectly', this ultra-rare classic American is offered with current technical inspection and Portuguese registration papers.



356
FORD FAIRLANE 500 GALAXIE SKYLINER CABRIOLET 1959
Châssis n° B9RW103574





Présentée comme le haut de gamme de Ford en 1955, la Fairlane s'opposait à la Bel Air de Chevrolet et était proposée dans six variantes de carrosserie. Bien plus chère que le cabriolet Sunliner, la Skyliner proposait un hardtop qui, d'une simple pression sur un bouton, se rétractait automatiquement dans le coffre. Pour sa dernière année de commercialisation, en 1959, la Skyliner, remotorisée et redessinée, fut incluse dans la gamme supérieure Galaxie, tout en conservant son nom de Fairlane 500.

Ce rare et historique exemple d'exubérance technique américaine a été assemblé à l'usine Ford de San José le 17 octobre 1959 dans une livrée bicolore d'origine noir corbeau/blanc colonial. La voiture reçoit un V8 5, 442 cm3 de 225 ch à carburateur double corps (3 645 cm3 sur les papiers d'immatriculation) et est équipée de la transmission automatique Cruise-O-Matic et des feux de rétroviseurs optionnels. Repeinte il y a environ vingt ans, date depuis laquelle elle a été peu utilisée, la voiture a récemment fait l'objet d'une révision mécanique et est décrite comme étant en bon état général, y compris son intérieur. La carrosserie a été repeinte en rouge/blanc au cours de la restauration. Acheté par son actuel propriétaire en 2011, la voiture est vendue avec ses titres canadiens (Québec) et américains (Floride) annulés, diverses factures d'entretien, un magazine ou figure la Fairlane 500 Skyliner, un prospectus commercial Ford de 1959 et des papiers belges d'immatriculation et de contrôle technique sur lesquels la première date d'immatriculation est erronée, 15/09/1959. Très rare en dehors des États-Unis, la Skyliner concurrence les premières Thunderbird pour le titre de « plus désirable des Ford de collection ».
€30,000 - 40,000
Sans Réserve

Introduced as Ford's top-of-the-range model in 1955, the Fairlane was rival to Chevrolet's successful Bel Air and came in six different body styles. Considerably more expensive than the conventional Sunliner convertible, the Skyliner featured a hardtop that, at the touch of a button, automatically retracted back into the boot. For its last year of production in 1959 the Skyliner was both re-engineered and restyled, becoming part of the new range-topping Galaxie line-up though continuing to be badged as a 'Fairlane 500'.

This rare and historic example of Detroit's engineering exuberance was assembled at Ford's San Jose plant on 17th October 1959 and originally finished in two-tone Raven Black/Colonial White. The car is powered by the 332ci (5,442cc) 225bhp V8 engine with two-barrel carburettor (3,654cc on registration papers) and has the three-speed Cruise-o-matic automatic transmission and optional lights in the external mirrors. Cosmetically restored over 20 years ago, since when it has very little use since, the car benefits from a recent mechanical check over and is described as in generally good condition, interior included. The body was repainted in red/white during the restoration. Purchased by the current owner in 2011, the car comes with cancelled Canadian (Quebec) and US (State of Florida) title deeds; sundry maintenance invoices; magazine featuring the Fairlane 500 Skyliner; 1959 Ford sales brochure; and Belgian registration papers/technical inspection dated June 2012. Arbitrarily chosen by the Belgian authorities, the date of first registration is incorrectly recorded as 15/09/1959. A great rarity outside the USA, the Skyliner rivals the classic early Thunderbird for the title of 'most collectible Ford of the 1950s'.



357
FIAT-ABARTH 695 SS ASSETTO CORSE BERLINE COMPÉTITION 1970
Châssis n° 2497485/0913
Abarth n° Abarth 106/0913
Moteur n° ABA 206/3067366





Une des cinquante (environ) survivantes des 200 voitures construites, cette FIAT-Abarth 695 SS AC a été homologuée par l'Automotoclub Storico Italiano (ASI). Immatriculée pour la première fois en Italie le 23 juin 1970, elle est accompagnée d'une copie du document d'immatriculation original. Ses débuts ne sont pas connus, mais on pense qu'elle a couru en Italie et en Belgique dans les années 1970.

En 1986, l'Abarth fut mise hors circulation et fut achetée en 2005 par un collectionneur italien ami du propriétaire actuel. Ce dernier ne l'acheta que l'année dernière (2014). En 2010, la voiture avait fait l'objet d'une restauration 'depuis la coque nue', le moteur et la boite 5 vitesses d'origine furent entièrement restaurées. Seule transformation, la boite de vitesses a été synchronisée pour une utilisation plus sportive. La voiture est livrée avec sa pompe à essence électrique d'origine et sa barre anti roulis sur le train avant caractéristique de la version 695 SS Assetto Corsa.

Restauré et regarni en vinyle noir, l'intérieur offre un seul siège baquet équipé d'une ceinture de sécurité avec un toit ouvrant noir sur toute la longueur. La voiture qui roule sur des roues de 10 pouces originales chaussées de pneus Dunlop Racing corrects pour la période. Avec sa boîte « 5 », son poids de 500 kg et sa puissance de 48 ch, cette voiture dépasse 170 km/h. Elle se présente en excellent état général, après une méticuleuse restauration et prête à courir. Les bonnes FIAT-Abarth 695 SS AC sont rares et celle-ci fait partie des plus belles que nous ayons vues. Caractéristique de l'Abarth dérivée de la FIAT 500 dans son ultime configuration, cette belle 695 SS AC est offerte avec le document ASI sus- mentionné, ses papiers d'immatriculation italiens, une copie de ses papiers d'immatriculation à Gênes, l'Estratto Cronologico mentionnant ses quatre propriétaires, un certificat d'authentification de FIAT France (2014) et un document de l'Automobile Club d'Italia.
€45,000 - 65,000

One of only 50-or-so survivors of 200 cars made, this FIAT-Abarth 695SS AC has been accredited by the Automotoclub Storico Italiano (ASI). The car was first registered in Italy on 23rd June 1970 and comes with a copy of the original registration document. Its early history is not known, though it is believed to have raced in Italy and Belgium in the 1970s.

In 1986 the Abarth was taken off the road, returning to use in 2005 when it was acquired by an Italian collector and friend of the current owner. The latter bought it only last year (2014). In 2010 the car had been treated to a 'body-off' restoration, the orignal engine and 5 speed gearbox were completely overhauled and a synchromesh operation was added to the gearbox. The car comes with its original electric fuel pump and its orignal stabilizer bar on the front axle for the 695 SS version Assetto Corsa.

Restored and re-trimmed in black vinyl, the interior boasts a single bucket seat complete with safety belt, and a full-length black sunroof. It rolls on original 10" wheels shod with period-correct Dunlop Racing tyres. With its five-speed gearbox, 500kg weight and 48hp power output, this car has a top speed in excess of 170km/h. It is presented in generally excellent condition, fastidiously restored and ready to use. Good examples of the FIAT-Abarth 695SS AC are extremely hard to find these days, and without doubt this is the one of the best we have seen. Representing the FIAT 500-derived Abarth in its ultimate configuration, this beautiful 695SS AC is offered with the aforementioned ASI document; Italian registration papers; a copy of the Genova registration papers; Estratto Cronologico listing the four different owners; FIAT France authentication certificate (2014) and an Automobile Club D'Italia document.

358

DELAHAYE 235 MS COUPÉ 1952
CARROSSERIE HENRI CHAPRON

Châssis n° 818066

Les premières productions de Delahaye manquaient un peu de panache, mais en 1935, arriva la première Delahaye d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque, la T 135 Coupe des Alpes. Sportive raffinée, elle était propulsée par un six cylindres 3, 2 litres à soupapes en tête développant 110 ch grâce à trois carburateurs Solex, une boîte à quatre rapports synchronisés ou une boîte Cotal, des roues fil à serrage central et des freins Bendix.

Delahaye améliora le modèle l'année suivante avec la T 135 MS 3, 5 litres de 120/130 ch, dont la version sport se faisait rapidement un nom en compétition gagnant les 24 Heures du Mans en 1937 et 1938. La 135 changea radicalement l'image de Delahaye qui passa de la fiabilité sans panache aux performances sportives raffinées, balayant le slogan « solide comme une Delahaye », bien que les produits de la marque restassent tout aussi bien conçus.

Delahaye's early products tended to be rather lacklustre, but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image: the T135 Coupe Des Alpes. A fine sporting car, the T135 was powered by a 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve engine producing 110bhp on triple Solex carburettors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels and Bendix brakes.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3½-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, winning the Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938. Without doubt, the 135 transformed Delahaye's image from that of staid dependability to stylish high performance, banishing the saying 'solide comme une Delahaye', although the firm's products remained as well engineered as ever.



Le modèle réapparut après la guerre, avec le moteur 3, 5 litres et resta en production jusqu'en 1951, lorsqu'il fut remplacé par la plus moderne 235. Celle-ci adoptait un moteur plus puissant que sa devancière développant 152 ch, grâce à une culasse redessinée et trois carburateurs qui lui autorisaient un bon 180 km/h, en fonction du type de carrosserie.

Delahaye ne possédant pas de carrosserie intégrée, tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants faisant de chaque voiture un modèle unique. Les 135 et 235 attirèrent les carrossiers français les pus en vue et la plupart de leurs créations sur ces châssis font partie des exemples les plus remarquables de l'art automobile de l'époque. Les partenariats occasionnels avec des carrossiers comme Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock ou Figoni & Falaschi ont donné naissance à de véritables chefs-d'œuvre automobiles.

L'une des 83 voitures construites entre octobre 1951 et mai 1954, cette Delahaye 235, châssis numéro 818066, est habillée d'une élégante carrosserie coupé par l'un des carrossiers parisiens les plus influents, Henri Chapron, dont l'atelier a toujours été réputé pour l'élégance de ses créations. À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, cette Delahaye, est équipée d'une boîte Cotal électrique semi-automatique et reçoit une livrée vert foncé avec un intérieur en cuir beige/cognac. La voiture a été restaurée en 1992 et est décrite par le vendeur comme étant en bon état général. Elle a été immatriculée dans le Vaucluse en 1992 par le dernier propriétaire et est vendue avec sa carte grise. Élégante et racée, cette Delahaye 235 représente une occasion unique pour le connaisseur d'apprécier le meilleur de la carrosserie française sur l'ultime évolution d'un châssis victorieux au Mans
€160,000 - 190,000

The model reappeared post-WW2 with the 3½litre engine and lasted in production until 1951 when it was superseded by the upgraded 235. The latter featured a more powerful engine than its predecessor, producing a maximum of 152bhp courtesy of a redesigned cylinder head and triple carburettors, which was good enough for a top speed of 182km/h (113mph) depending on the type of body.

Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents, making every car unique. The 135 and 235 attracted the attention of France's finest coachbuilders, and many of their works on these chassis are among the most striking examples of automotive art of the period. It was a most fortuitous partnership, resulting in memorable automotive sculpture from the likes of Saoutchik, Chapron, Franay, Graber, Pennock and Figoni et Falaschi.

One of only 83 built between October 1951 and May 1954, the unique Delahaye 235 offered here, chassis number '818066', features handsome coupé coachwork by the influential Parisian carrossier, Henri Chapron, whose company was always renowned for the style and elegance of its work. Right-hand drive like many high quality French cars of the period, it has the Cotal electrical semi-automatic gearbox and is finished in dark green with beige/cognac leather interior. The car was restored in 1992 and is described by the vendor as in generally good condition. It was registered in the Vaucluse district in 1992 by the last owner and comes with its French Carte Grise. Elegant and stylish, while at the same time offering good performance, this Delahaye 235 represents a wonderful opportunity for the connoisseur to enjoy the very best of French coachbuilding expressed on the ultimate development of a Le Mans-winning chassis.











359

Un seul propriétaire de 1968 à 2014

FIAT DINO SPIDER 1967

CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 000190

Moteur n° 135 AS 000535

Au milieu des années 1960, Ferrari avait besoin d'un moteur 2 litres de série pour la nouvelle Formule 2 et conçut la Dino à moteur central pour disposer d'un tel moteur. Devant l'énorme tâche que constituait la construction de 500 exemplaires dans l'année pour l'homologation, Ferrari demanda l'aide de Fiat, l'accord débouchant sur la construction du V6 Dino à quatre arbres à cames par ce dernier et sur un modèle inattendu pour Fiat. Dévoilé sous la forme d'un spider à carrosserie Pininfarina au Salon de Turin en 1966, la Fiat Dino recevait le moteur 2 litres de 160 ch de façon conventionnel à l'avant et se distinguait pour être la première Fiat à être dotée d'un moteur à quatre arbres à cames en tête et différentiel à glissement limité en série.

In the mid-1960s Ferrari needed a 2.0-litre production-based engine for the new Formula 2, conceiving the mid-engined Dino to provide the necessary basis. Faced with the daunting task of building 500 units per annum to meet the homologation requirements, Ferrari turned to FIAT for assistance, the resulting agreement for the latter to build the Dino's four-cam V6 engine leading to a spin-off model for FIAT. Launched in Pininfarina-bodied Spyder form at the 1966 Turin Show, the FIAT Dino carried its 2.0-litre, 160bhp engine ahead of the driver in conventional manner and was notable as the first FIAT to employ four overhead camshafts and a limited-slip differential as standard.







Dotée d'une carrosserie en acier, la nouvelle Fiat recevait une boîte de vitesses Fiat à cinq rapports et une suspension avant indépendante à double triangulation et ressorts hélicoïdaux, un essieu arrière rigide et des freins à disque aux quatre roues. Un coupé à carrosserie Bertone, sur un empattement allongé, fit son apparition l'année suivante. En 1969, la cylindrée du V6 était portée à 2 418 cm3, et une boîte ZF, ainsi qu'une suspension arrière indépendante à bras oscillants longitudinaux de Fiat 130 étaient adoptées. Quelques retouches stylistiques mineures furent apportées. Élégant moyen de transport pour quatre personnes, la Fiat Dino abattait le 0 à 100 km/h en quelque 8 secondes et atteignait les 210 km/h accompagnée de l'enivrant vacarme d'une Ferrari. La production prit fin en 1972.

Ce délicieux spider Fiat Dino est équipé du léger moteur en alliage d'aluminium de 2 litres (le moteur 2, 4 litres avait un bloc en acier). Il a été livré neuf en 1968 par le concessionnaire Fiat de Turin à son premier propriétaire qui l'a conservé jusqu'en 2014. La voiture a toujours été bien entretenue et stockée dans un garage et a été partiellement restaurée à l'occasion du mariage de la fille du propriétaire, en 2009, recevant une couche de peinture de son rouge d'origine, une nouvelle capote et une révision générale. On pense qu'aucune soudure n'a été jugée nécessaire à l'époque et que seulement 500 km ont été parcourus depuis ce rafraîchissement. Rare occasion d'acquérir une Fiat Dino de première main à la provenance limpide, cette voiture est vendue avec son libretto et son carnet d'entretien originaux.
€100,000 - 130,000

Steel bodied, the newcomer employed a FIAT five-speed gearbox and featured independent front suspension by means of wishbones and coil springs, a live rear axle and disc brakes all round. A longer-wheelbase Coupé model with Bertone coachwork appeared the following year and in 1969 the V6 engine's capacity was increased to 2,418cc, a ZF gearbox and FIAT 130-type trailing-arm independent rear suspension being adopted at the same time. Styling changes were few. A stylish conveyance for four, the FIAT Dino raced to 60mph in around 8 seconds and could reach 210km/h while making all the right Ferrari-esque noises. Production ceased in 1972.

This delightful early Fiat Dino Spider has the lightweight all-aluminium 2.0-litre engine (the later 2.4-litre engines had cast-iron blocks). The Dino was delivered new in 1968 via the FIAT dealer in Turin to its first private owner (still its only registered owner) who kept the car until 2014. The car has always been well maintained and kept garaged, and when the owner's daughter got married in 2009 it was partially restored, receiving a fresh coat of paint in its original red, a new hood and a general service. It is believed that no welding was found necessary at that time, and that only some 500 kilometres have been driven since this refurbishment. Representing a rare opportunity to acquire what is effectively a 'one owner' FIAT Dino possessing exceptional provenance, the car is offered with its original old-style Italian libretto and the original service book.





360

FERRARI 365 GTC/4 *BERLINETTA* 1972 CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 15823

Modèle rare à la carrière courte qui faisait le joint entre la 365 GT 2+2 et la 365 GT4 2+2, la 365 GTC/4 fut dévoilée au Salon de Genève en 1971. Contemporaine de la vénérée « Daytona », la 365 GTC/4 utilisait un châssis identique et une version a carter humide du V12 à quatre arbres à cames en tête de 4 390 cm3 de celle-ci avec une puissance légèrement inférieure – 320 ch – associé à une boîte à cinq rapports conventionnelle, à la place de la transaxle de la « Daytona ». La culasse avait été aménagée pour recevoir des carburateurs horizontaux et avait permis au carrossier Pininfarina de réaliser une ligne de capot élégante et basse. « Discrète, sobre et élégante dans son ensemble, avec des subtilités qui s'apprécient en la contemplant attentivement. On pourrait dire qu'il s'agit d'une Ferrari dédiée à l'enthousiaste averti », écrivait *Road & Track*.

Dans l'ensemble plus civilisée et plus facile à conduire que la lourde Daytona, la rapide 365 GTC/4 recevait une direction assistée ZF et des freins servo-assistés en série, l'air conditionné en option et un intérieur particulièrement luxueux, équipé de sièges individuels rabattables à l'avant et de sièges d'appoint à l'arrière.

A short-lived and rare model that bridged the gap between production of the 365GT 2+2 and 365GT4 2+2, the 365GTC/4 was first shown at the Geneva Motor Show in 1971. A contemporary of the awe-inspiring Daytona, the 365GTC/4 used a similar chassis and a wet-sump version of the former's 4,390cc four-cam V12 in a slightly lower - 320bhp - state of tune, which was coupled to a conventional five-speed gearbox rather than the Daytona's transaxle. Cylinder heads revised to accommodate side-draught carburettors enabled stylist Pininfarina to achieve an elegant, low profile bonnet line. 'In all, a graceful, clean and understated design with subtleties one discovers only by looking it over carefully. One might say this model is a Ferrari for the mature enthusiast,' observed *Road & Track.*

Altogether more civilised and easy to drive than the heavy Daytona, the rapid 365GTC/4 came with ZF power steering and servo-assisted brakes as standard, the option of air conditioning, and an especially luxurious interior featuring individual reclining front seats and occasional rear seats.





En dépit d'un raffinement accru, la 365 GTC/4 ne le cédait en rien à ses concurrents en termes de performances, abattant le 400 m départ arrêté en moins de 16 secondes avec une vitesse maximale de plus de 240 km/h. Quand le modèle fut abandonné, en octobre 1972, la production totalisait seulement 500 exemplaires, ce qui en fait un modèle particulièrement désirable aujourd'hui.

Construit en septembre 1972, le châssis numéro 15823 a été livré neuf à Holmes aux États-Unis dans une une livrée rouge avec intérieur en cuir noir. En 2000, la Ferrari revint en Europe via le garage Francorchamps en Belgique et fut doté d'un compteur gradué en km/h qui a été réglé, pense-t-on, en fonction du kilométrage déjà parcouru. Le certificat de conformité Ferrari acquis par l'intermédiaire du Garage Pozzi, l'importateur français, et daté d'août 2009, enregistre une distance parcourue de 51 961 km. On pense donc que les 66 000 km environ, affichés aujourd'hui au compteur, correspondent au kilométrage d'origine.

Repeinte en gris, la Ferrari a bénéficié d'une nouvelle garniture des sièges avant, d'un remplacement du système d'échappement (celui d'origine a été conservé), de freins révisés et a reçu un ventilateur d'appoint. Aux mains de son actuel propriétaire depuis 2011, la voiture est vendue avec son manuel d'instructions, sa carte grise française et son contrôle technique.
€200,000 - €260,000

In spite of the increasing emphasis on refinement, the 365GTC/4 gave nothing away to its rivals in the performance stakes, racing through the standing quarter mile in under 16 seconds on its way to a top speed in excess of 150mph. By the time the model was withdrawn in October 1972, production had totalled only 500 units, making the 365GTC/4 eminently collectible today.

Completed in September 1972, chassis number '15823' was delivered new to Holmes in the USA and originally was finished in red with black leather interior. In 2000 the Ferrari returned to Europe via Garage Francorchamps in Belgium and was fitted with a 'km/h' speedometer which, it is believed, was set to reflect the mileage already covered. The accompanying Ferrari Certificate of Conformity, acquired via Garage Pozzi, the French importer, and dated August 2009, records the distance covered at that time as 51,961 kilometres. It is believed that the current odometer reading – circa 66,000 kilometres – is the distance covered from new.

Refinished in grey, the Ferrari benefits from re-upholstered front seats, new tyres, a replacement exhaust system (original available), overhauled brakes and the addition of an extra cooling fan. In the current owner's hands since 2011, the car is offered with instruction manuals, French Carte Grise and Contrôle Technique.









361

LANCIA STRATOS GROUPE 4 COUPÉ 1974

Châssis n° 829 ARO 001815
Moteur n° 829 A 018
Carrosserie n° 377



Modèle d'homologation construit en série limitée, la Lancia Stratos est historiquement importante étant la première voiture d'un grand constructeur conçue spécialement pour le rallye. Fer de lance de Lancia pour la saison de rallye international dans les années 1970, la Stratos de série de 1972, dessinée par Bertone, était propulsée par un moteur V6 Ferrari Dino de 2, 4 litres logé dans un robuste caisson à structure monocoque enrobé dans une carrosserie en fibre de verre. Avec ses 190 ch, la Stradale (version route) était donnée pour 225 km/h.

Les Groupe 4 rallye d'usine étaient bien sûr beaucoup plus puissantes. Après sa première victoire majeure à la Targa Florio en 1974, la Stratos domina la scène du rallye international, remportant le championnat du monde des rallyes en 1975 et 1976 et le championnat d'Europe des rallyes en 1976 et 1977. La Stratos permit également à Makku Alen de remporter le premier titre de champion du monde des conducteurs en 1978.

A limited-production 'homologation special', the Lancia Stratos is historically significant as the first car from a major manufacturer conceived specifically for rallying. The spearhead of Lancia's international rally campaign in the 1970s, the Bertone-styled production Stratos of 1972 was powered by the 2.4-litre Ferrari Dino V6 engine, which was housed in a robust steel monocoque body tub clad in glassfibre coachwork. With 190bhp on tap, the Stradale (road) version was good for 225km/h.

The works Group 4 rally cars were, of course, considerably more powerful. After its initial major victory in the 1974 Targa Florio, the Stratos went on to dominate international rallying, winning the World Rally Championship of Makes in 1975 and 1976, and the European Rally Championship in 1976 and 1977. The Stratos also helped Markku Alen to the inaugural World Drivers' Championship in 1978.







Aussi incroyable que cela puisse paraître aujourd'hui, la majorité des 400 voitures requises pour l'homologation restèrent invendues en raison du manque de clients. Presque aussitôt après sa cessation d'activité en compétition, la valeur historique de la voiture fut cependant reconnue et les prix commencèrent à grimper.

Cet éblouissant exemplaire de voiture à la réussite exceptionnelle en compétition, construit par l'une des marques les plus remarquables de l'histoire de l'automobile, a commencé sa vie sous la forme d'une version « Stradale », immatriculée à Bergame, en Italie. Elle fut ensuite achetée par le pilote de rallye toscan Melani et immatriculée à Florence. Melani convertit la Stratos en voiture de rallye aux spécifications du Groupe 4 en 1977/1978 et l'engagea dans divers rallyes locaux, notamment au XIIIe Casciana Terme en Toscane en 1981 et au 3e rallye Proserpina en Sicile.

Incredible as it may seem today, the vast majority of the 400 cars required for homologation remained unsold due to lack of demand. Almost as soon as it ceased active competition though, the car's historic significance was recognised and prices soared.

This stunning example of a supremely successful competition car from one of the most distinguished marques in automotive history started life as a 'Stradale' model, registered in Bergamo, Italy. Subsequently it was purchased by Tuscan rally driver Melani and registered in Florence. Melani converted the Stratos to Group 4 Rally specification during 1977/78 and campaigned it in various local rallies, including the 'XIII Casciana Terme' in Tuscany in 1981 and the 3rd 'Rally Proserpina' in Sicily.









Plus récemment, la Stratos a été achetée par le spécialiste italien du rallye historique Keysport qui l'a repeinte en blanc et restaurée, pour courir à nouveau dans des rallyes historiques. Pilotée par Bianchini, la voiture a participé au 26e Circuito Rally de San Marin en 2005 et au rallye historique de San Remo la même année. En 2006, cette Stratos historique a été acquise par Andrea Forghieri, qui l'a à nouveau faite préparée pour les rallyes historiques et l'a faite passer du blanc à l'orange. Il a participé à divers rallyes historiques dont le San Remo Rally Strorico 2006, le Trofeo Florio 2006 et les éditions 2006 et 2007 du rallye de l'île d'Elbe.

Proposée à la vente par son propriétaire suivant, qui vient de faire réviser le moteur par l'atelier officiel Ferrari Bonini près de Reggio Emilia, la voiture est présentée restaurée avec son libretto italien, son passeport ASI et ses papiers FIA.
€420,000 - 500,000

In more recent times the Stratos was purchased by Italian Historic Rally specialists 'Keysport', who changed the colour to white and restored it, again for competition in historic rallies. Driven by Bianchini, the car competed in the 2005 '26th Circuito Rally' in San Marino and the Historic San Remo Rally of the same year. In 2006 this historic Stratos was purchased by Andrea Forghieri, who again had it prepared for historic rallying and changed the colour from white to orange. He competed in various historic rallies including the 2006 San Remo Rally Storico, Trofeo Florio 2006 and the 2006 and 2007 editions of the Rally Isola d'Elba.

Now offered for sale by the succeeding owner, who has just had the engine serviced by the official Ferrari workshop Bonini near Reggio Emilia, the car is presented in restored condition and comes with Italian libretto, ASI passport and FIA papers.

1
'001815' pendant le 13ieme Rally Casciana Terme en Toscane, 1981

2
'001815' pendant le 3ieme Rally Proserpina en Sicile


1


2



362

Conduite à gauche d'origine, livrée neuve en Suisse

ASTON MARTIN DB 4 SÉRIE 2 COUPÉ 1960

Châssis n° DB4/306/L

Moteur n° 370/333



Lancée au Salon de Londres en 1958, l'Aston Martin DB 4 démontrait avec panache que les constructeurs anglais pouvaient battre les Italiens à leur propre jeu quand il s'agissait de Grand Tourisme ultime. Avec ses proportions classiques, instantanément identifiable dès sa présentation, la carrosserie de la DB 4 dessinée par Touring établissait un style qui allait caractériser la marque, avec seulement quelques retouches mineures, jusqu'en 1970. « Reprenant la tradition bien établie du coupé sportif compact, l'Aston Martin DB 4 3, 7 litres porte la modernité à son point culminant. Ce luxueux coupé deux places qui peut emporter quatre adultes si nécessaire, atteignit presque les 225 km/h sur le mile (1, 61 km) aller-retour chronométré. Qui plus est, nous avons pu enregistrer les reprises à partir de 16 km/h en restant sur le même rapport », rapportait le magazine The Motor.

La DB 4 devait à son moteur de pouvoir offrir cette rare combinaison de performances sans restriction et de souplesse. Conçu par Tadek Marek, le nouveau moteur six cylindres tout alliage à double arbre à cames en tête de la DB 4 affichait des dimensions d'alésage-course « carrées », de 92 mm, donnant une cylindrée de 3 670 cm3 et développait sa puissance maximale de 240 ch à 5 500 tr/min. La boîte de vitesse David Brown était une nouvelle boîte à quatre rapports, tous synchronisés.

Launched at the London Motor Show in 1958, the Aston Martin DB4 emphatically demonstrated that a British manufacturer could better the Italians at their own game when it came to constructing the ultimate Gran Turismo. Classically proportioned and instantly recognisable from the moment of its introduction, the Touring-styled DB4 established a look that would survive, with only minor revisions, until 1970. 'Following in the classic tradition of close-coupled sports saloons, the 3.7-litre DB4 Aston Martin carries orthodox modernity to its highest pitch. A luxurious two-seat saloon which can carry four adults when necessary, it recorded almost 140mph as a two-way mean speed over the measured mile. Yet we were able to record acceleration figures from 10mph in the same gear ratio,' reported The Motor magazine.

That the DB4 was able to manifest this rare combination of unrestrained high performance and civilised docility was down to its magnificent engine. A new design by Tadek Marek, the DB4's all-alloy, twin-overhead-camshaft six featured 'square' bore and stroke dimensions of 92mm for a displacement of 3,670cc and developed its maximum output of 240bhp at 5,500rpm. The David Brown gearbox was a new four-speed all-synchromesh unit.









Un nouveau châssis très rigide de type plate-forme remplaçait le châssis multi-tubulaire de la DB 2/4, jugé incompatible avec le type de construction de la carrosserie Superleggera de Touring qui avait recours à sa propre structure allégée en tubes pour recevoir les panneaux de carrosserie en alliage d'aluminium. La suspension avant à roues indépendantes par bras triangulés de la DB 2/4, laissait place à des triangles inégaux, tandis qu'à l'arrière, la DB 4 avait recours à un essieu rigide avec parallélogramme de Watt à la place de la barre Panhard de sa devancière.

Les capacités de grande routière de la DB 4 étaient ainsi résumées par The Motor : « Performances, tenue de route et confort sont intimement associés sur l'Aston Martin DB 4 pour en faire la plus séduisante des voitures. Une de celles avec laquelle on peut entreprendre de longs périples à grande vitesse avec le minimum de risque et d'inconfort et le maximum de plaisir », ce qui reste encore vrai aujourd'hui.

Selon la fiche de construction Aston Martin (copie au dossier), cette DB 4 a été livrée le 15 juillet 1960 à son premier propriétaire, dans la région du Jura bernois, en Suisse, par l'importateur Patthey.

An immensely strong platform-type chassis replaced the DB2/4's multi-tubular spaceframe, the latter being considered incompatible with Touring's Superleggera body construction that employed its own lightweight tubular structure to support the aluminium-alloy body panels. The DB2/4's trailing-link independent front suspension gave way to unequal-length wishbones while at the rear the DB4 sported a live axle located by a Watts linkage instead of its predecessor's Panhard rod.

The DB4's peerless credentials as a Grande Routière were summed up thus by The Motor: 'Performance, controllability and comfort have been combined in the Aston Martin DB4 to make it a highly desirable car: one in which long journeys can be completed very quickly indeed with the minimum of risk or discomfort and the maximum of pleasure,' all of which remains equally true today.

According to the Aston Martin build sheet (copy on file) this DB4 was delivered new on 15th July 1960 to its first owner in the Jura-Bernois region of Switzerland via importers Patthey.



Ses caractéristiques comprennent des roues entièrement chromées et un radiateur d'huile et la couleur d'origine de la voiture était un bleu Wedgewood avec intérieur en cuir gris.

Elle a été achetée par le père du vendeur en 1998, et il lui a offerte en cadeau lorsqu'il a obtenu son diplôme universitaire. Elle avait déjà été restaurée lorsqu'il l'avait achetée chez Keller, le principal concessionnaire Aston Martin de Genève, et elle fut exportée en Italie, le pays d'origine du vendeur. La voiture est restée en Italie jusqu'en 2012, lorsqu'elle fut transportée à la résidence familiale de Lanzarote et reçut une immatriculation espagnole de véhicule historique.

La voiture a toujours été bien entretenue avec une révision du faisceau électrique en 2008 et une réfection des freins en 2010. Elle est décrite comme en très bon état général. Lorsqu'elle résidait à Lanzarote, la voiture était démarrée une fois par semaine pour s'assurer qu'elle soit prête à partir à la première occasion. Elle est vendue avec les documents mentionnés ci-dessus, la fiche d'usine, une copie de son ancienne immatriculation italienne et ses papiers d'immatriculation historique espagnole.
€350,000 - 400,000

Its specification included fully chromed road wheels and an oil cooler, and the car was originally finished in Wedgewood Blue with grey leather interior.

In 1998 the Aston was purchased for the current vendor by his father as a present to mark the attainment of the son's university degree. It was purchased in already restored condition via Aston Martin main dealers Keller in Geneva, and subsequently imported into the vendor's native Italy. The car remained in Italy until 2012 when it was brought to the family's residence in Lanzarote and registered with Spanish Historic registration documents.

The car has always been well maintained, benefiting from attention to the electrics in 2008 and a brake overhaul in 2010, and is described as in generally very good condition. While in Lanzarote the car has always been started once a week to ensure that it is ready for use whenever needed. It is offered with the aforementioned copy built sheet, a copy of the older Italian registration and current Spanish Historic registration documents.







363 Ω

FERRARI F40 BERLINETTA 1990
CARROSSERIE PAR PININFARINA

Châssis n° ZFFGJ34B000084052



Annoncée en 1987 afin de célébrer les 40 ans de Ferrari comme constructeur, la F40 était alors la supercar par excellence avec ses 320 km/h annoncés. Inévitablement, on la compara avec sa rivale, la Porsche 959, mais si la voiture allemande représentait un tour de force technologique d'avant-garde, la F40 concrétisait les valeurs traditionnelles de Ferrari. D'une conception assez simple, la F40 réunissait une puissance considérable, une masse limitée, une suspension expérimentée en course, des pneus généreusement dimensionnés et une aérodynamique raffinée afin d'atteindre un niveau de performance presque égal à celui de la Porsche 959 infiniment plus complexe.

Announced in 1987 to celebrate Enzo Ferrari's forty years as a carmaker, the 200mph F40 was the ultimate supercar. Inevitably, comparisons were made with the rival Porsche 959, but whereas its German rival represented a cutting-edge, technological tour de force, the F40 exemplified traditional Ferrari values. A relatively straightforward car, the F40 relied on enormous power, low weight, race-bred suspension, generously sized tyres and excellent aerodynamics to achieve a level of performance near-identical to that of the infinitely more complex 959.







Développée sur la base de la 288 GTO produite en série limitée, la F40 était un coupé biplace doté d'un moteur V8 monté longitudinalement dans le châssis (et non pas transversalement comme sur les 308/328), une architecture qui simplifiait l'installation des deux turbocompresseurs IHI refroidis par eau. Porté de 2 855 cm3 sur la 288 GTO à 2 936 cm3 sur la F40, le moteur à quatre ACT et 32 soupapes délivrait 478 ch à 7 000 tr/min (soit 20 pour cent de plus que le 288) avec promesse de 200 ch de plus en cas de montage du kit spécial d'usine.

Sur l'un des points, la F40 rivalisait avec la 959 pour l'innovation : il s'agissait de la méthode de fabrication du châssis et de la caisse qui représenta une nouvelle dérogation aux pratiques habituelles pour une routière Ferrari. Exploitant la grande expérience de Ferrari dans la mise en œuvre de la technologie des composites en Formule 1, le châssis F40 comprenait un treillis tubulaire complété de panneaux de Kevlar collés qui apportaient une rigidité en torsion supérieure à celle d'une structure en métal sans pénaliser la légèreté. La fibre de carbone fut utilisée pour les portes, le capot, la porte de coffre et autres panneaux démontables.

Grâce à l'utilisation d'une soufflerie et de l'informatique, Pininfarina produisit une caisse capable de générer suffisamment d'appui sans créer une traînée excessive tout en évitant les excroissances aérodynamiques qui se multiplient sur toutes sortes de voitures de compétition. Néanmoins, il était impossible de se méprendre sur les antécédents de la F40 dessinée avec vigueur dès qu'on montait à bord, les sièges très enveloppants, l'absence de moquettes et de garnitures et les glaces coulissantes en Perspex concourant à renforcer cette impression de voiture de course à peine déguisée.

Developed from the limited-production 288GTO, the F40 was a two-seater, mid-engined coupé that mounted its V8 power unit longitudinally in the chassis (rather than transversely like the 308/328) a layout that greatly simplified the accommodation of the twin water-cooled IHI turbochargers. Enlarged from the 288GTO's 2,855cc to 2,936cc for the F40, the four-cam, 32-valve motor produced 478bhp at 7,000rpm (some 20 percent up on the 288) with the promise of a further 200bhp if the optional factory tuning kit was specified.

In one of its aspects the F40 did rival the 959 for innovation, and that was the method of body/chassis construction, which represented a new departure for a Ferrari road car. Drawing on Ferrari's considerable experience in the use of composite technology in Formula 1, the F40 chassis comprised a tubular steel spaceframe with bonded-on panels of Kevlar, resulting in torsional stiffness greatly exceeding that of a metal-only structure without the penalty of excess weight. Carbon fibre was used for the doors, bonnet, boot lid and other removable panels.

Using a wind tunnel and computer projection, Pininfarina produced a body that generated sufficient downforce without excessive drag, while avoiding the aerodynamic excrescences that adorn so many out-and-out competition cars. Nevertheless, there was no mistaking the pugnaciously styled F40's antecedents as one climbed inside, the body-contoured seats, absence of carpeting and trim, and sliding Plexiglas windows only serving to reinforce its image as a thinly disguised race-car.









Ferrari sous-estima énormément la demande potentielle en faveur de la F40, son offre la plus coûteuse, et les premières voitures livrées changèrent vite de main parfois à un prix trois fois supérieur au prix du catalogue. Lorsque la production fut arrêtée en 1992, un eu plus de 1 300 F40 avaient été produites.

Cette Ferrari F40 a été livrée neuve le 4 février 1990 à Stefano Bonati et elle n'aurait eu que trois propriétaires depuis l'origine. équipée des appréciables glaces montantes, elle est peinte dans sa teinte d'origine Rosso Corsa et chaussée des corrects pneus Pirelli P Zero. Entretenue par un concessionnaire Ferrari en 1991 (à 4 900 km), elle a été accidentée deux ans plus tard et réparée professionnellement (aux spécifications d'origine) par Vaccari et Peraro. Le compteur affiche actuellement près de 5 500 km, kilométrage présumé parcouru depuis la reconstruction.

Décrite comme étant en excellent état général, la Ferrari a été entretenue par Munsterhuis Sportscars SV en novembre 2012 avec remplacement des courroies de distribution et, depuis son achat par le vendeur actuel en septembre 2013, elle a été suivie par Autoficcina de Chessington, Surrey , au Royaume-Uni. Offerte avec le document V5C britannique et son jeu complet de manuels et d'outils, « 84052 » représente une rare occasion d'acquérir un exemplaire à faible kilométrage du dernier modèle portant la marque personnelle du regretté Enzo Ferrari, son ultime création dans l'esprit de la légendaire 250 LM gagnante des 24 Heures du Mans.
€550,000 - 650,000

Ferrari greatly underestimated demand for the F40, its most expensive model, with early deliveries changing hands for in excess of three times the purchase price, and when production ceased in 1992 a little over 1,300 had been made.

This particular Ferrari F40 was delivered new on 4th February 1990 to one Stefano Bonati and is understood to have had only three owners from new. It has the desirable wind-up windows, is finished in its original colour of Rosso Corsa, and is shod with the correct Pirelli P Zero tyres. Reportedly serviced by a Ferrari dealer in 1991 (at 4,900 kilometres) it was involved in an accident two years later and professionally repaired (to original specification) by Vaccari and Peraro. The current odometer reading of circa 5,500 kilometres is presumed to be the distance travelled since the rebuild.

Described as in generally excellent condition, the Ferrari was serviced by Munsterhuis Sportscars SV in November 2012, including a change of timing belts, and since its acquisition by the current vendor in September 2013 has been looked after by Autoficcina of Chessington, Surrey, UK. Offered with UK V5C registration document and its complete set of books and tools, '84052' represents a rare opportunity to acquire a little-used example of the last model to bear the personal imprint of the late Enzo Ferrari, created by him in the spirit of the legendary Le Mans-winning 250LM.











364
Anciennement propriété de SAS le Prince Rainier III de Monaco
FIAT 500 C « TOPOLINO » BREAK BELVEDERE 1955
Châssis n° 518584





Introduite en 1946, la Fiat 500 B « Topolino » se distinguait de sa devancière par un moteur à soupapes en tête plus puissant qui sera repris sur la version finale du type, la 500 C redessinée de 1949, première FIAT équipée d'origine d'un système de chauffage et désembuage. Au moment de l'introduction de la 500 B, fut ajouté à la gamme un break Giardiniera (appelé aussi Belvedere) qui offrait quatre places et une capacité de bagages supérieure. Ces ultimes « Topolino » atteignaient un vrai 100 km/h tout en demeurant aussi économiques que les modèles précédents.

Très impressionné par la petite FIAT, le magazine *Autocar* conclut très favorablement son essai de la Giardiniera : « ...cette exceptionnelle petite voiture est une proposition des plus séduisantes, qu'on la juge du point de vue de l'agrément de conduite, de la consommation ou de ses qualités pratiques », un avis qui résume bien toutes les raisons de l'apprécier encore aujourd'hui.

Anciennement propriété de SAS le Prince Rainier III de Monaco, cette Belvedere est unique du fait de sa provenance princière comme de son état exceptionnel. Le propriétaire actuel a acquis la Topolino directement auprès de son fils, SAS le Prince Albert II de Monaco. Jamais offerte en vente publique et présentée dans un excellent état général, la voiture peinte en deux tons de vert a bénéficié d'une réfection totale du moteur et d'une remise en état des freins, embrayage et pneus. Cette Belvedere princière est accompagnée de sa carte grise française et de documents attestant sa provenance. Une occasion à ne pas manquer pour tout collectionneur sérieux.
€18,000 - 26,000

Introduced in 1946, the FIAT 500B 'Topolino' featured a more powerful overhead-valve engine that would be carried over to the model's final incarnation - the restyled 500C of 1949, which was the first FIAT to offer a heating/de-misting system as standard. At the same time as the 500B was introduced, a Giardiniera estate car (also known as the Belvedere) was added to the range, offering four-seat accommodation as well as increased luggage space. These later Topolinos were genuine 100km/h cars, though no less economical than their predecessors.

Highly impressed by the little FIAT, *Autocar* concluded its test report on a Giardiniera most favourably: '...this exceptionally small car is a highly attractive proposition, whether it be judged on the score of pleasure in driving, economy or all-round utility,' which pretty much sums up its appeal today.

Formerly belonging to SAS Prince Rainier III of Monaco, this Belvedere is unique on account of its princely pedigree and exceptional condition. The current owner purchased the Topolino directly from his son SAS Prince Albert II of Monaco. Never sold at auction or publicly previously and presented in generally excellent condition, the car is finished in two-tone green and benefits from a full engine rebuild, while the brakes, clutch and tyres have been renewed. This princely Belvedere is offered with French Carte Grise and paperwork attesting to its provenance. Surely an opportunity not to be missed for the serious collector.



365
Volant à gauche d'origine
ROLLS-ROYCE CORNICHE COUPÉ 1976
Châssis n° CRE 24043





Les ultimes modèles hors série de Rolls-Royce se trouvèrent limités à deux styles de carrosserie à deux portes : un coupé (ou coach) et un cabriolet, le premier arrivant en mars 1966 et le second en septembre 1967. Dérivées de la quatre-portes Silver Shadow, ces voitures étaient assemblées manuellement dans les meilleures traditions de la carrosserie britannique à base de matériaux de la meilleure qualité et selon un processus nécessairement long qui s'étendait sur 20 semaines pour le coupé et un peu plus pour le cabriolet plus complexe à assembler. Cette attention poussée portée aux détails se traduisait par un prix supérieur de 50 pour cent à celui de la berline Silver Shadow standard.

Néanmoins, la demande en faveur de ces alternatives plus attirantes que la Silver Shadow bien plus produite fut très forte dès le début au point de valoir à ces voitures une appellation spécifique – *Corniche* - en mars 1971.

Vendue neuve au Canada, cette Corniche Coupé relativement rare fut exportée en Belgique en 1995 avant d'être vendue et immatriculée dans la région de Bruxelles en 1996. La Corniche resta aux mains du même propriétaire jusqu'en 2005, date à laquelle elle fut vendue au propriétaire actuel en Belgique qui ne la conduisit occasionnellement qu'en week-end. Bénéficiant d'une peinture récente (décembre 2014), la voiture qui a conservé son intérieur d'origine en cuir beige est décrite comme étant en bon état général. Offerte avec ses papiers d'immatriculation et son certificat de conformité belges (1996).
€30,000 - 40,000

Rolls-Royce's final coachbuilt models were limited to just two, a two-door coupé or similar convertible, the former arriving in March 1966 and the latter in September 1967. Based in the four-door Silver Shadow, the cars were hand built in the best traditions of British coachbuilding using only materials of the finest quality, a necessarily lengthy process that took all of 20 weeks for the saloon and slightly longer for the convertible. This painstaking attention to detail resulted in a price some 50% higher than the standard four-door saloon's.

Nevertheless, demand for these more glamorous alternatives to the much more numerous Silver Shadow was strong right from the start, a state of affairs that resulted in them being given their own model name - '*Corniche*' - in March 1971.

Delivered new to Canada, this relatively rare Corniche Coupé was exported to Belgium in 1995 and registered in the Brussels area in 1996. The Corniche stayed with the same owner until 2005 when it was sold to the current vendor in Belgium, who drove it only occasionally at weekends. Benefiting from a recent (December 2014) re-spray, the car retains its original beige leather interior and is described by the vendor as in generally very good condition. Offered with Belgian registration papers and Belgian Certificate of Conformity (1996).

366

Livrée neuve à son Excellence l'ambassadeur de Roumanie en Grande-Bretagne

AUTOMOBILES EXCELSIOR ALBERT 1ER CHÂSSIS COURT CABRIOLET 1927

Châssis n° 2.433
Moteur n° 2.163



Produite pendant quelques années à la fin des années 1920 et au début des années 1930, l' Excelsior Albert 1er fut une automobile de grande qualité comparable aux Rolls-Royce et aux Hispano-Suiza. La société Excelsior avait vu le jour en 1903 à Bruxelles, fondée par un jeune ingénieur, Arthur de Coninck, sous la forme d'une agence de vente des moteurs Aster français que de Coninck utilisa aussi pour en équiper une poignée d'automobiles assez primitives. De Coninck construisit ensuite des modèles munis de moteurs Aster plus gros avant d'entreprendre la fabrication de ses propres moteurs et boîtes de vitesses à partir de 1907. Le rachat de l'usine de la défunte société Belgica à Saventhem près de Bruxelles permit à Excelsior de se développer et, en 1910, la firme introduisit son premier type à six cylindres, un modèle très moderne qui fit sensation.

Les six cylindres d'Excelsior furent considérées comme faisant partie des meilleures voitures à l'époque, ce que confirmèrent les succès obtenus en compétition. Une des six-cylindres Excelsior de course, un monstre d'une cylindrée de 9, 1 litres, finit sixième de Grand Prix de l'ACF 1912, tandis qu'une autre battait un record de vitesse sur 50 miles (80 km) à Brooklands.

En 1914, Excelsior mena dans les 500 Miles d'Indianapolis à deux tours de la fin avant de terminer à la cinquième place. À cette date, Excelsior avait une réputation de constructeur de voitures de qualité tant sur son marché intérieur qu'à l'exportation bien que la production fût très limitée avec un total de 250 voitures seulement sorties d'usine en 1913.

Built for only a few years during the late 1920s/early 1930s, the Excelsior Albert I was a high quality car ranking alongside those of Rolls-Royce and Hispano Suiza. The Excelsior company had been founded in 1903 in Brussels by a young engineer, Arthur de Coninck, as an agency for the French-made Aster engines, which Coninck also used to complete a handful of rather primitive automobiles. Coninck then built models using larger Aster engines before undertaking the manufacture of his own power units and transmissions from 1907. Purchase of the defunct Belgica company's factory at Saventhem near Brussels enabled Excelsior to expand, and in 1910 the firm introduced its first six-cylinder model, an advanced design that caused a sensation.

Excelsior's six-cylinder cars were considered among the best of that era, which was confirmed by their successes in competition. One of Excelsior's racing sixes, a monster of 9.1 litres, finished 6th in the 1912 French Grand Prix while another set a 50-mile World Speed Record at Brooklands.

In 1914 an Excelsior led the Indianapolis 500 with two laps to go, finally finishing in 5th place. By now Excelsior was established as a quality manufacturer in both domestic and export markets, though production remained on a relatively small scale, with only some 250 cars leaving the factory in 1913.



Malgré le démantèlement de l'usine par les occupants allemands pendant la Première Guerre mondiale, Excelsior fut en mesure de proposer une nouvelle voiture en 1919, l'Adex, une modèles à six cylindres caractérisé par des freins sur les quatre roues et, en 1923, par un moteur à 1 ACT de 5,3 litres. Pas plus de 100 exemplaires de ces voitures exclusives et coûteuses ne furent produits annuellement et la version sport disputa avec succès les épreuves d'endurance de l'époque, y compris les 24 Heures du Mans.

La famille royale de Belgique était cliente d'Excelsior depuis des années et, en 1926, la firme introduisit une version améliorée de l'Adex, le modèle « Albert 1er », du nom du roi des Belges. En 1926, une Albert 1er remporta le GP de Lille et la course de côte du Klausen (catégorie 5 à 8 litres) , tandis qu'en 1927, deux voitures terminaient 1e et 2e des 24 Heures de Spa-Francorchamps. Rendant compte de l'essai d'une Albert 1er dans son numéro de septembre 1927, le magazine *Motor Sport* la considéra sans aucun doute comme une automobile de grande classe et sans ostentation, « mais capable de performances égales à celles de n'importe quelle autre voiture à l'exception d'une voiture de course ».

Despite having its factory stripped by the occupying German forces in WWI, Excelsior was able to offer a new car in 1919, the Adex, a six-cylinder model featuring four-wheel brakes and, for 1923, an overhead-camshaft engine of 5.3 litres. Not more than 100 of these expensive and exclusive cars were made annually, and the sports version competed successfully in the long-distance events of the day, including Le Mans.

The Belgian royal family had been Excelsior customers for many years and in 1926 the firm introduced an improved version of the Adex, the 'Albert I', named after the Belgian king. In 1926 an Albert I won the Grand Prix de Lille and the Klausenrennen hill climb (5-8 litres category) while in 1927 a pair finished 1st and 2nd at the Spa-Francorchamps 24 Hours. Reporting on an Albert I in its September 1927 edition, *Motor Sport* magazine found it undoubtedly of high class and unostentatious, 'yet capable of a performance equal to anything except a racing car.'

L'Excelsior gagnant le premier prix d'avant guerre, Zoute Concours d'Elégance, Belgique 2014.







Cette Albert 1er châssis court fut commandée neuve par l'ambassadeur de Roumanie au Royaume-Uni sur le conseil de la reine de Roumanie, elle-même propriétaire d'une Excelsior. La voiture importée au Royaume-Uni par Hayward Automobile Ltd, King Street à Londres SW1, est habillée d'une carrosserie de cabriolet sport deux places réalisée par Snutsel & Fils, 59 rue Stevin à Bruxelles. La carrosserie est en aluminium à l'exception des ailes. Mais l'ambassadeur se trouva dans l'impossibilité d'en prendre livraison et l'Excelsior finit par être exportée vers l'Afrique du Sud où elle fut la propriété de trois éminents collectionneurs : MM E. Penny de Johannesburg, membre fondateur du Sports Car Club of South Africa, A. Taylor de Rivonia et Julian Simpson de Johannesburg.

En 2004, l'Excelsior fut réexpédiée en Belgique et restaurée pendant huit ans. Achevée en 2013, elle remporta un 1e Prix de classe au Concours d'élégance du Grand Prix du Zoute en 2014. Elle est éligible dans les manifestations historiques les plus prestigieuses comme Le Mans Classic, Spa Classic, le Klausenrennen, etc. Présenté en superbe état, cet élégant et rare pur sang belge est accompagné de ses papiers d'immatriculation, de son contrôle technique et de divers documents relatifs à l'histoire de la société Excelsior.
€350,000 - 400,000

In 1929 the company was taken over by Matthieu Van Roggen's Imperia together with Métallurgique and Nagant. Cars continued to be made in small numbers under the Imperia-Excelsior name for the next few years before the once-great Excelsior marque was dropped.

This Albert I on the short-wheelbase chassis was ordered new by the Romanian ambassador to Great Britain on the advice of the Queen of Romania, herself an Excelsior owner. The car was imported into the UK by Hayward Automobile Ltd of King Street, London SW1 and carries sporting two-seat cabriolet coachwork by Snutsel & Fils, rue Stevin 59, Brussels. The body is of aluminium construction with exception of the wings. In the event, the ambassador was unable to take delivery and the Excelsior ended up being exported to South Africa where it belonged to three prominent collectors: Mr E Penny of Johannesburg, founder-member of the Sports Car Club of South Africa; Mr A Taylor of Rivonia; and Mr Julian Simpson of Johannesburg.

In 2004 the Excelsior was shipped back to Belgium and restored over the course of the succeeding eight years. Completed in 2013, it was a 1st In class winner at the Zoute Grand Prix Concours d'Élégance in 2014 and is eligible for a variety of the most prestigious historic events such as the Le Mans Classic, Spa Classic, Klausenrennen, etc. Presented in beautiful condition, this rare and elegant Belgian thoroughbred is offered with Belgian registration papers, technical inspection and various documents relating to the Excelsior company's history.



367

Livrée neuve en Belgique

ALFA ROMEO 6C 2500 SUPER SPORT CABRIOLET 1948
CARROSSERIE PININ FARINA

Châssis n° 915566
Moteur n° 923668

« Cette Alfa Romeo cache un magnifique châssis à quatre roues indépendantes et un moteur six cylindres atmosphérique à double arbres à cames en tête … » *The Autocar*, 11 juillet 1947.

Son usine du Portello ayant été dévastée par les bombardements pendant la guerre, Alfa Romeo ne reprit pas la construction d'automobiles avant 1946, avec l'inévitable reconduction d'un modèle d'avant-guerre, la 6C 2500 sous diverses formes, qui allait être l'outil de la reconstruction de la marque milanaise. Dernière Alfa Romeo à châssis séparé, la 2500 avait fait ses débuts en 1939 et était une évolution de sa devancière 2300. Dessiné en interne, mais très influencée par le travail de Touring, le coupé cinq places Freccia d'Oro (flèche d'or) était fabriqué en parallèle avec des versions coupés et cabriolets, confiées à des carrossiers comme Pinin Farina, Touring et Ghia, et une berline six/sept place sur un empattement plus long.

'The current Alfa Romeo conceals as beautiful a chassis as ever with four-wheel independent suspension and a six-cylinder twin overhead camshaft un-supercharged engine…' - *The Autocar,* July 11th 1947.

Its Portello factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1946 with, inevitably, a pre-war carry-over, the 6C 2500 in a variety of new guises forming the basis of the Milanese marque's post-war recovery. Destined to be the last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939 and was a development of the preceding 2300. Styled in-house but strongly influenced by Touring, the five-seater *Freccia d'Oro* (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupe and cabriolet versions featuring bodies by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater *berlina* on a longer wheelbase.







La réputation de constructeur de voitures pour *Gentlemen drivers* d'Alfa Romeo était entretenue par la 2500 et, bien que le châssis à caisson n'ait plus été du dernier cri, il offrait une suspension indépendante, des freins généreusement dimensionnés, une direction très directe et un levier de vitesse au volant particulièrement doux. Le moteur était, bien sûr, la dernière mouture du 6 cylindres à double arbre à cames en tête de 2 443 cm3 développé en compétition et dont la cylindrée avait été obtenue par réalésage du 2 300.

La puissance s'échelonnait de 90 ch sur la version Sport à un seul carburateur à 105 ch sur la version Super Sport à trois carburateurs. Bien plus légère que la berline, la Freccia d'Oro pouvait facilement dépasser les 160 km/h. Le châssis Super Sport à empattement court fut produit jusqu'en 1951, date à laquelle 383 avaient été produits, la plupart de ceux-ci habillés sur mesure, à la main, en coupé à carrosserie *Superleggera* par la *carrozzeria* Touring, le reste étant confié à Pinin Farina.

Cette Alfa Romeo 6C 2500 SS arbore une carrosserie cabriolet deux places signée Pinin Farina. La fin des années 1940 fut une période d'intense créativité pour Pinin Farina, le châssis 6C 2500, surtout dans sa version Super Sport, offrant au maestro la liberté d'expérimenter de nouvelles lignes et des concepts novateurs. La construction du châssis numéro 915566 débuta en 1947. C'est l'une des très rares voitures de la première série de Pinin Farina avec une carrosserie allégée en aluminium (les deuxième série avaient une carrosserie en acier). Une fois terminée, la voiture fut livrée à l'agent Alfa Romeo Franz Gouvion à Bruxelles, en Belgique, en 1948. En 1960, son propriétaire d'alors, M. Ophorst, déménagea d'Anvers, en Belgique, à Rotterdam, en Hollande. La voiture fut achetée par la suite en 1979, par le collectionneur d'Alfa Romeo Roy Karstens, à Noordwijk, en Hollande.

En 1995, elle fut achetée par Maurice Kruseman de Maastricht, toujours en Hollande, et en 2008 passa aux mains de l'actuel propriétaire qui la fit entièrement restaurer. La restauration ne fut achevée qu'en 2013 et la voiture est décrite comme en excellent état général. Vendue avec les factures de restauration et ses papiers d'immatriculation hollandaise, 915566 représente une magnifique occasion d'acquérir une grande Alfa Romeo classique, éligible dans les plus importants rallyes historiques, concours d'élégance et autres prestigieuses manifestations.
€350,000 - 450,000

The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, for although the box-section chassis was no longer state-of-the-art it boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick column-mounted gearchange. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300.

Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carburettor Super Sport. Considerably lighter than the saloon, the latter could easily exceed 100mph. The short-wheelbase Super Sport chassis was manufactured until 1951, by which time 383 had been produced. Most of these bespoke, hand-built cars were bodied as Superleggera coupés by Touring, while the remainder received cabriolet coachwork by Pinin Farina.

This Alfa Romeo 6C 2500SS carries two-seater cabriolet coachwork by *Carrozzeria* Pinin Farina. The late 1940s was a period of exceptional creativity for Pinin Farina, the 6C 2500 chassis, especially the Super Sport version, allowing the Italian maestro the freedom to experiment with new lines and design solutions. Construction of chassis number '915566' commenced in 1947. It is one of Pinin Farina's very rare 1st Series cars with lightweight aluminium coachwork (the 2nd Series bodies were made of steel). After completion the car was delivered in 1948 to Alfa Romeo agent Franz Gouvion in Bruxelles, Belgium. In 1960 the then owner, a Mr Ophorst, moved from Antwerp, Belgium to Rotterdam, Netherlands. The car was subsequently purchased, in 1979, by the Alfa Romeo collector Roy Karstens in Noordwijk, Netherlands.

In 1995 it was bought by Maurice Kruseman in Maastricht, Netherlands and in 2008 passed to the current owner, who had it completely restored. The restoration was only completed in 2013 and the car is described as in generally excellent condition. Offered with restoration invoices and Netherlands registration papers, '915566' represents a wonderful opportunity to acquire a classic Alfa Romeo eligible for all the most important historic rallies, Concours d'Élégance events and other prestigious gatherings.



368

ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT CABRIOLET 1947
CARROSSERIE GHIA

Châssis n° 915358
Moteur n° 926175

Cet extraordinaire cabriolet Alfa Romeo 6C 2500 Sport « modello esclusivo » ne doit ses lignes, tracées en 1947, à nul autre qu'au talentueux Mario Felice Boano. C'est le dernier de quatre cabriolets art déco hors série, dont seuls deux ont survécu.

Cet élégant cabriolet, entièrement restauré, a logiquement remporté la catégorie Gentleman's Sports Car à la Villa d'Este en 2012. C'était sans doute son destin, car 65 ans auparavant, un de ses homologues avait remporté la Coppa d'Oro et l'Artistica Cerbiatta pour sa carrosserie alors flambant neuve, en 1947. Avec un tel pedigree, on ne s'étonnera pas que ce cabriolet ait figuré dans le numéro de janvier 2013 du magazine Ruotteclassiche, dans un article intitulé Un Ballo in Maschera – Un bal masqué.

This extraordinary 'modello esclusivo' 6C-2500 Alfa Romeo Sport Cabriolet was designed by none other than the gifted Mario Felice Boano in 1947. This is the last of four unique Art Deco convertibles, only two of which survive.

This stylish Cabriolet is fully restored and duly won the Gentleman's Sports Car class at the Villa d'Este Concours d'Elegance in 2012. Perhaps it was fate because 65 years prior a sister car won the Coppa d'Oro e l'Artistica Cerbiatta as a brand new design in 1947. With such credentials it is little wonder, this cabriolet was featured in the January 2013 issue of Ruoteclassiche magazine, in an extensive layout entitled "Un ballo in Maschera"- A Masked Ball.



L'ascendance du modèle Alfa Romeo 6C à moteur six cylindres remontait à 25 ans, de la 6C 1500 de 1927 jusqu'à la 6C 2500 Freccia d'Oro, dont la production avait pris fin en 1952. La marque Alfa Romeo peut à juste titre s'enorgueillir d'un statut légendaire et d'un rang élevé dans la hiérarchie des constructeurs. Elle survécut à la guerre bien que l'usine du Portello ait été complètement détruite par les bombes. Heureusement, l'outillage et les moules avaient été épargnés et la production reprit en 1946 après que 8 000 ouvriers aient reconstruit l'usine. À cette époque, les 6C 2500 étaient les voitures italiennes les plus chères, la plupart d'entre elles étant carrossées par Touring de Milan, d'autres carrossiers se chargeant de créer des versions personnalisées.

La voiture proposée aujourd'hui à la vente est l'un de ces modèles spéciaux, particulièrement rare, de cette catégorie exclusive. Mario Felice Boano avait repris la carrosserie Ghia après la mort de Giacinto Ghia, en 1944. Les ateliers Ghia avaient aussi été bombardés, en 1943, puis reconstruits. Les quatre cabriolets réalisés par Ghia diffèrent par de menus détails, mais se distinguent par leur excellente qualité de construction. Il s'agit du dernier des quatre construits et le seul en Europe. L'un a été détruit, un second, remanié, est méconnaissable et un troisième est au Japon.

The six-cylinder Alfa Romeo 6C model had a heritage spanning 25 years, evolving from the Vintage era 6C-1500 of 1927 to the 6C-2500 Freccia d'Oro, which finally ceased production in 1952. The Alfa Romeo marque can justifiably boast legendary status and a seat on the high table of automotive manufacturers. The company survived the war, even if though bombing in 1944 destroyed the Portello factory. Thankfully, the tooling and moulds had been preserved, and production resumed in 1946, after the 8,000 workers had rebuilt the plant. At that time the 6C-2500 was the most expensive car you could buy in Italy, and while most were bodied by Touring of Milan, other coachbuilders were employed to create individual statements.

The car for sale today is one of the exceptional, and exceptionally rare, models which fall into this exclusive category. Mario Felice Boano had taken over Carrozzeria Ghia after Giacinto Ghia died in 1944. The Ghia factory had also been bombed in 1943, and later rebuilt. All four Boano cabriolets differ in detail, but are notable for the superior quality of their construction. This is the last of the four to be built and the only one in Europe. One was destroyed, one was unrecognizably remodeled, and the other resides in Japan.







Ce cabriolet à numéros concordants est équipé du six cylindres à double arbre à cames en tête de 2 443 cm3 conçu par le légendaire Vittorio Jano. Avec sa culasse en aluminium et son bloc en acier, le coupleux moteur développe 95 ch et propulse la voiture à près de 160 km/h. La boîte à quatre rapports est commandée par un levier au volant.

Le dessin de Boano est toujours aussi spectaculaire après 65 ans. La carrosserie en aluminium est parfaitement ajustée sur une structure de petits tubes en acier, perforés pour gagner du poids. L'ensemble est très rigide pour éviter toute torsion et les serrures de portes sont conçues pour offrir une étanchéité maximale. Les ailes avant plongeantes adoptent une longue courbe descendante depuis leur sommet, au-dessus des phares carénés, jusqu'au pare-chocs arrière en trois éléments. Le pare-chocs avant en acier inoxydable, constitué de six éléments, forme une partie de la calandre, complétée par de petites entrées d'air, regroupées juste au-dessus, qui n'auraient pas été déplacées six ou sept ans plus tard. La voiture se reconnaît instantanément à son écusson Alfa Romeo, mais on ne trouve nulle part sur l'avant aérodynamique la calandre en forme d'écu, typique de la marque.

Les quatre voitures ont apparemment été livrées à Rome où celle-ci fut vendue en 1949. Elle arbore toujours sa plaque d'immatriculation originale, Roma 118253. La voiture disparaît ensuite – restant probablement dans les mêmes mains – pendant 21 ans.

This 'matching numbers' Ghia cabriolet is fitted with a 2,443cc, double-overhead cam, six-cylinder engine, designed by the legendary Vittorio Jano. With an aluminium head and cast iron block, the engine generates a torquey 95 bhp, and powers the car to almost 100 mph (160 kph). The four-speed manual transmission is operated by a column shift.

Boano's design remains arresting, 65 years later. The aluminium body is precisely fitted over a frame of small steel tubes, drilled to save weight. The whole structure is extremely stiff to prevent flexing and the door latches are especially designed to close securely. The swooping front wings follow a long trailing line from above the faired-in headlights, down to the three-piece rear bumper. The six-piece stainless steel front bumper forms part of the grille, and small intakes are grouped above it in a design that would not look out of place six or seven years later. The car can readily be identified by its Alfa Romeo badge, but the company's signature shield-shaped grille is nowhere to be seen in the smooth aerodynamic nose.

All four cars were apparently delivered to Rome, where this one was sold in 1949. It still carries its original license plate, 'ROMA 118253'. The car disappeared, possibly in long-term ownership, for 21 years.











Puis, en 1970, elle est repérée chez un concessionnaire du nom de Barberini. Quality Cars, un spécialiste renommé de Padoue, l'a restaurée dans sa livrée gris perle d'origine avec son intérieur en cuir rouge foncé, il y a dix ans. Le tableau de bord est peint en rouge foncé pour s'harmoniser avec le cuir et les compteurs sont également peints pour être assortis à l'intérieur.

L'habitacle est tout simplement spectaculaire, avec des panneaux et des garnitures parfaitement ajustés, soulignés par des parements de laiton chromés. Le magnifique volant n'aurait pas dépareillé un concept car d'un Motorama des années 1950 – un clin d'œil aux liens étroits entre Ghia et Chrysler et aux 17 concept cars qui attirent encore aujourd'hui les spectateurs de tous les concours d'élégance du monde. Extérieurement, la voiture affiche une sobre élégance pour mieux mettre en valeur les courbes de sa carrosserie avec des feux arrière parfaitement intégrés et des flèches de direction de chaque côté. Les carénages vitrés des phares ont été réalisés à la main et épousent la courbure de l'aile.

Toujours dans un état impeccable avec mécanique à l'avenant, immatriculée en Italie, certifiée par la FIVA, ce cabriolet Alfa Romeo art déco attirera les foules partout où il apparaitra, sans parler du plaisir de le conduire aux manifestations les plus exclusives de la planète, où il sera toujours le bienvenu.
€250,000 - 350,000

Then, in 1970, it was spotted at a dealership by the name of Barberini. Renowned experts Quality Cars of Padova restored the cabriolet in its original pearl grey colour, with dark red leather interior, ten years ago. The dash is painted dark red to compliment the leather trim and the large gauges are also colour matched to the interior.

The interior is simply spectacular, finished with perfectly fitting panels and trim and superb plated brass accents. The beautifully ribbed steering wheel would not look out of place on a 1950s Motorama concept – a reminder of the strong ties between Ghia and Chrysler and the 17 dream cars that still draw admirers at Concours d'Elegance everywhere. Externally, the car is elegantly understated to emphasize the curves of the bodywork, with unobtrusive faired-in tail lights and semaphore turn signals on the sides. The glass headlight covers are hand-made and curved into the fender lines.

Still in immaculate condition, and in a mechanical state to match, this Italian registered, FIVA certified Art Deco Alfa Romeo cabriolet is guaranteed to draw a crowd wherever it is shown, to say nothing of the pleasure in driving it to the most exclusive automotive venues in the world, at which it will be welcome.



369

Numéro 33 des 50 construites pour 1990

PORSCHE 911 TYPE 964 COUPÉ CUP 1990

Châssis n° WPOZZZ96ZLS409033

1 & 2
La 964 Cup pendant le G.P. De Belgique au Circuit de Spa-Francorchamps, Belgique 1991
© Daniel Delien

3
Rosenkranz ravi de sa quatrieme place, 24 heures de Nurburgring 1991

La légendaire 964 RS doit son existence à la 964 « Cup ». Porsche avait abordé le championnat Cup avec des 944 Turbo modifiées et le modèle 911/964 de 1989 donna le jour à la Carrera Cup et au championnat Cup dont la première édition eut lieu en Allemagne en 1990.

L'ingénieur compétition de chez Porsche, Roland Kussmaul, avait allégé la Carrera 2 à 1 120 kg en enlevant l'intérieur et en installant une chambre d'admission en plastique et en magnésium, un capot en aluminium et des roues spéciales de 8 et 9.5 pouces x 17, entre autres équipements spéciaux. Le moteur M64/01 de 3,6 litres et 260 ch fut repris et équipé d'un volant allégé, avec de nouveaux rapports de transmission, d'un différentiel à glissement limité et d'un ABS déconnectable donnant aux pilotes un modèle de compétition raffiné et rapide, le type 964 M001 Cup.

Cette voiture, châssis n° 33 des 50 unités produites pour la saison 1990, fut livrée neuve au pilote allemand chevronné Rolf Rosenkranz en avril 1990. Rosenkranz finit à une très crédible 20e place avec Uwe Alzen. Il était parrainé par Dorint Hotels et la comédie musicale « Starlight Express ».

The legendary 964 RS owes its existence to the 964 Cup. Porsche had pioneered the Cup Championship with modified 944 Turbos and the 1989 964 911 model gave rise to the Carrera Cup car and the Cup Championship, the first of which was in Germany in 1990.

Porsche racing engineer Roland Kussmaul lightened the Carrera 2 to a dry weight of 1120kgs with stripped interior, magnesium & plastic induction chamber, aluminium bonnet, unique 8" and 9.5"x17" wheels and more. The 3.6 litre M64/01 blueprinted engine had a light flywheel, revised gear ratios, LSD and ABS disabler: creating a refined, rapid racing car, the M001 type 964 Cup.

This car, chassis '33' of the 50 cars built for 1990 was delivered to experienced German driver Rolf Rosenkranz in April 1990. Rosenkranz came acreditable joint 20th with Uwe Alzen. He was supported by Dorint Hotels and the musical, Starlight Express.





1



2

En 1991, Rosenkranz prit part à certaines épreuves de la Cup associées à des courses du Championnat du Monde de F1 comme le GP de Grande-Bretagne à Silverstone et le GP de Belgique à Spa. Aujourd'hui, la voiture porte la livrée qu'elle avait au GP de Belgique 1991. Il se concentra aussi sur des épreuves plus longues de 100 à 200 km avec quelques succès.

La voiture prit le départ des 24 Heures du Nürburgring en 1991 où elle signa une belle 4e place, battue de peu par Jurgen Alzen. Rosenkranz vendit la voiture en 1992 et celle-ci demeura en Allemagne aux mains d'un propriétaire privé avant d'être vendue en 1998 à Philip Harris basé au Royaume-Uni qui signa beaucoup de succès à son volant dans les courses du Porsche Club et Intermarque. En 2001, la Porsche fut vendue à Ben Rapp qui continua de la faire courir.

Le propriétaire actuel acheta la voiture en 2013 et entreprit une restauration totale dans le respect des spécifications d'époque. Rolf Rosenkranz coopéra activement à cette aventure. La voiture est donc maintenant « comme neuve » avec un moteur récemment reconstruit et toutes ses pièces d'origine refaites et réassemblées. Elle a conservé ses numéros concordants et s'accompagne d'un Wagenpass, du document d'immatriculation au Royaume-Uni V5, du certificat d'authenticité Porsche et d'un copieux dossier photographique et historique documentant sa carrière en compétition et sa restauration. Il s'agit d'une voiture rare, plus rare encore dans cet état et totalement homologuée pour un usage routier. Elle peut participer à de nombreuses manifestations historiques et aux réunions de plus en plus nombreuses qui naîtront réservées à cette génération d'importantes Porsche.
€160,000 - 190,000

In 1991 Rosenkranz took part in some of the Cup races supporting Formula 1 such as the British GP at Silverstone and the Belgian GP at Spa. Today the car wears the 1991 Belgian GP Livery. He also focused greatly on long distance racing of typically 100-200kms with some successes.

The car also took part in the 1991 Nürburgring 24 hour race and finished a superb 4th place, just beaten by Jurgen Alzen. Rosenkranz sold the car in 1992 after which it rested in private hands in Germany before being sold to Philip Harris of the UK in 1998. Harris had huge success with the car in Porsche Club and Intermarque races. In 2001 the car was sold to Ben Rapp who continued to race it.

The current owner acquired the car in 2013 and embarked on a comprehensive restoration to original specification. Rosenkranz was very helpful in this task. The car is now 'as new' with a totally fresh engine rebuild and all original parts restored to the car. It has matching numbers, Wagenpass, UK V5, a Porsche Certificate of authenticity and a vast racing photographic and restoration record. This is a very rare car in even rarer condition and is even road registered. It is perfect for a number of historic events and the increasing number of events that will emerge for this generation of important Porsches.



3







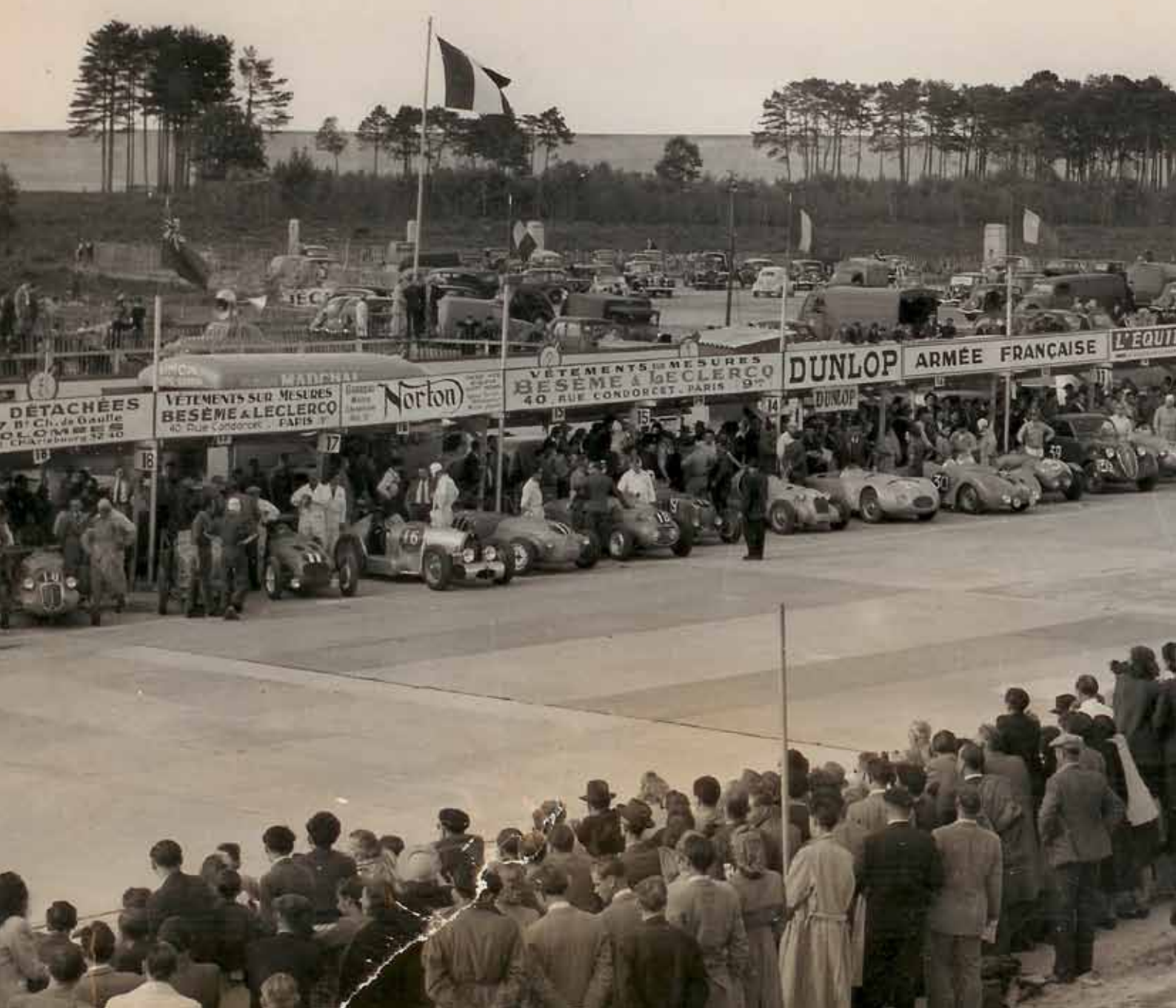
370

Ex-Just-Emile Vernet et Ex-AGACI

SIMCA 8 SPORT 1948

CARROSSERIE AUTOBLEU

Châssis n° HS 9154-48



Départ Bol d'Or, 1949
© Rosenthal

Cette voiture de sport compétition fut construite en 1948 par Autobleu, préparateur et producteur de pièces spéciales à Paris, en vue de participer au Bol d'or 1949, sur la base d'un châssis de Simca 8 (HS Type Course n° 3). Lors de ce Bol d'or, cette voiture a remporté la catégorie 1100 et terminé troisième au classement général pilotée solitairement par Just-émile Vernet qui courut les 24 heures du Mans à plusieurs reprises. Sa carrière en compétition s'étendit en effet des années 1930 aux années 1950. Il participa aux 24 heures du Mans 13 fois au volant de voitures Salmson, Lorraine, Riley, Simca, Renault et Vernet-Pairard.

Cette Simca Autobleu prit part à de nombreuses courses dans les années 1949-1950. Dans la Coupe d'Argent 1949, elle finit deuxième de sa catégorie et quatrième au général pilotée par Roger Eckerlein, tandis que Vernet la menait à la sixième place de sa classe à la course de côte de Bellevue. Pilotée par Eckerlein, la voiture finit cinquième de sa classe à la Coupe d'Argent 1950 et quatrième de sa catégorie et dixième au général aux 12 Heures de Paris de cette même année.

This racing sports car was built in 1948 by Autobleu - a Simca specialist based in Paris, France - to participate in the 1949 Bol d'Or endurance race. It was constructed on a genuine factory Simca 8 racing chassis (HS Type Course No. 3). At the '49 Bol d'Or this car won the 1100cc class and finished 3rd overall driven as a solo effort by Just-Emile Vernet, a many-times Le Mans competitor. Vernet enjoyed a lengthy racing career stretching from the 1930s into the 1950s. He competed at the Le Mans 24-Hour Race on 13 occasions driving Salmson, Lorraine, Riley, Simca, Renault and Vernet-Pairard.

This Simca Autobleu participated in many competitive events during 1949/1950. In the 1949 Coupe d'Argent it finished 2nd in class and 4th overall driven by Roger Eckerlein, while Vernet drove it to a 6th in class finish at that year's Course de Côte de Bellevue. With Eckerlein at the wheel the car finished 5th in class at the 1950 Coupe d'Argent and 4th in class and 10th overall at that year's 12 Heures de Paris.





Elle était inscrite au 12 Heures de Spa aussi mais ce n'est pas confirmé par des photos. Le dossier contient de nombreuses photos d'époque et la voiture est aussi accompagnée d'un historique compilé par M. François Jolly qui fait autorité sur la marque et sur l'histoire du sport automobile de cette époque.

La Simca fut vendue dans les années 1950 pour devenir une des trois voitures utilisées par l'école de pilotage de l'AGACI à Montlhéry alors que J-E Vernet en était le vice-président. L'AGACI remplaça le moteur d'origine par un « Rush » de 1 290 cm3 et conserva la voiture jusqu'en 1965.

En 1966, la Simca Autobleu fut découverte à Montlhéry par Jacques Potherat et Bernard Pigelet, passionnés de voitures de sport anciennes, qui l'achetèrent à l'AGACI. Quelques mois plus tard, la voiture fut vendue à M. Jacques Picard, carrossier en région parisienne et ami de la famille des propriétaires.

M. Picard n'utilisa cette voiture que pour des randonnées occasionnelles en vacances ou en week-end et, à la fin des années 1960, l'exposa dans son garage à Paris où elle demeura intacte pendant plus de 30 ans. Les propriétaires actuels, père et fils, achetèrent la Simca à M. Picard en 2000 et entreprirent de la restaurer totalement. Effectuée entre 2000 et 2005, cette restauration « depuis le châssis nu et jusqu'au plus petit boulon » concerna le démontage et la peinture du châssis et de la carrosserie et la réfection du moteur, de la boîte de vitesses, des organes de transmission et de roulement et du circuit électrique.

It was registered for the 12 Hours of Spa as well although this is not confirmed by any photos. There are numerous period photographs on file and the car also comes with a history compiled by Mr François Jolly, an authority on the marque and on contemporary motor sports.

The Simca was sold in the 1950s and became one of the three cars used by L'AGACI (Montlhéry Racing School) in France where J-E Vernet was Vice President. L'AGACI changed the engine, installing a 1,290cc 'RUSH' unit, and kept the car until 1965.
In 1966 the Autobleu Simca was discovered at Montlhéry by Jacques Potherat and Bernard Pigelet, marque enthusiasts, who bought it from L'AGACI. Some months later the car was sold to Mr Jacques Picard, a 'carrossier' in the Paris region and family friend of the current owners.

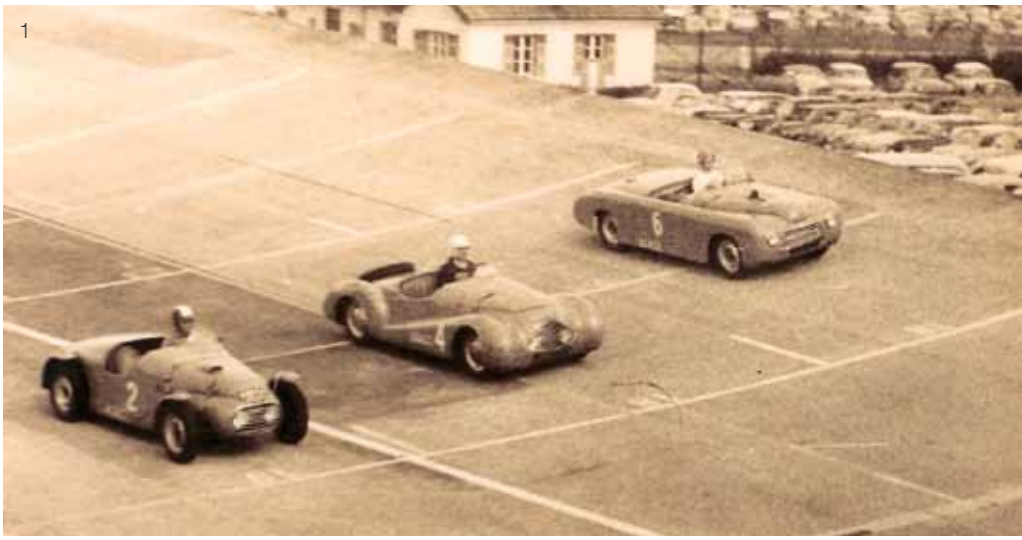
Mr Picard only used the Autobleu Simca occasionally for holidays or weekend trips, and at the end of the 1960s placed it on display in his showroom in Paris where it remained untouched for more than 30 years. The father-and-son current owners bought the Simca from Mr Picard in 2000 and began the painstaking job of completely restoring it. Undertaken between 2000 and 2005, this 'body off', 'last nut and bolt' restoration included completely stripping and repainting the chassis and body, and overhauling the engine, transmission, running gear and electrical wiring.







1



La voiture a parcouru 25 000 km depuis cette restauration achevée en 2005. Très appréciée par ses propriétaires, elle est jugée extrêmement performante sur la route comme sur la piste. Très souvent utilisée, elle est maintenue en parfait état de marche. Un moteur 1100cc préparé pour la compétition fait partir du lot.

La documentation qui l'accompagne comprend l'historique mentionné ci-dessus et les photos d'époque, les factures et les photos de la restauration, plusieurs articles de presse, la carte grise française et le contrôle technique. Jamais sortie de France, cette unique Autobleu représente une magnifique occasion d'acquérir une rare voiture française de compétition accompagnée d'un historique étoffé datant des « grandes années » de Simca.
€100,000 - 150,000

The car has travelled 25,000 kilometres since its restoration was completed in 2005. Much enjoyed by the owners and said to drive extremely well on both road and track, it is used frequently and kept in perfect running order. An 1,100cc engine, race prepared is included in the sale.

Accompanying documentation consists of the aforementioned history and period photographs; invoices and photographs relating to the restoration; several press articles; French Carte Grise and Contrôle Technique. Always resident in France, this unique Autobleu represents a wonderful opportunity to acquire a rare French competition car possessing extensive race history from Simca's 'glory days'.

1, 2 & 5
La Simca chez l'école de pilotage de l'AGACI, Monthléry
© Rosenthal

3
Just-Emile Vernet, vainceur de la categorie 1100cc, Bol d'Or 1949
© Rosenthal

4
Roger Eckerlein en action dans le Coupe d'Argent 1949
© Rosenthal

2



3



4



5





371 *

FERRARI 250 GT BERLINETTA 1958
CARROSSERIE PININ FARINA

Châssis n° 0947GT
Moteur no°0947GT
Carrosserie n° 007

Vers la fin des années 1950, la production de voiture de route cessa d'être considérée comme marginale chez Ferrari pour devenir d'une importance vitale pour l'avenir de la firme. C'est pourquoi la 250, première Ferrari produite en série, peut être vue comme un type d'une importance critique en dépit du fait que la première de la lignée – la 250 Europa construite de 1953 à 1954 – ne dépassa pas les 20 exemplaires. Avant l'arrivée de l'Europa, Ferrari avait produit des coupés et des cabriolets routiers en petites quantités, généralement sur commande et en utilisant des châssis de sport compétition comme base. Ghia et Vignale de Turin et Touring de Milan signèrent la plupart des carrosseries, mais aucun souci de standardisation ne présida à cette production dont on ne trouvera pas deux voitures identiques.

L'introduction de la 250 Europa annonçait un changement significatif dans les préférences de Ferrari en matière de carrosserie. Si auparavant Vignale avait été la *carrozzeria* préférée des clients de Maranello, désormais c'est Pinin Farina (par la suite Pininfarina) qui serait en tête des choix de Ferrari. Les expérimentations de Pinin Farina se concrétisèrent ensuite sur une nouvelle Ferrari 250 GT de route qui fut dévoilée publiquement au salon de Genève de mars 1956.

By the end of the 1950s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line - the 250 Europa, built from 1953 to '54 - amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin, and Touring of Milan were responsible for bodying many of these, but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.

The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular *carrozzeria* among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later Pininfarina) would be Ferrari's number one choice. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956.







Le style de la voiture exposée à Genève – châssis n° 0429GT – fut influencé par la Superamerica de Pinin Farina. Avec la version série 2 de la 410 Superamerica, Ferrari passa d'un empattement de 2 800 mm à 2 600 mm et cette dimension inférieure devint celle de tous les membres de la famille 250 GT à partir de l'Europa GT à l'exception des SWB (châssis court) et GTO nettement destinées à la compétition. Outre l'avantage de maniabilité apporté par un empattement plus court, la 250 GT reçut d'origine le moteur V12 de trois litres plus compact de Colombo à la place du groupe de Lampredi plus encombrant de la Superamerica. Mais Pinin Farina n'était pas encore en mesure de répondre à cette nouvelle charge de travail – la construction de l'usine de Grugliasco venait tout juste de commencer – si bien que le début de production fut confié à *Carrozzeria* Boano après que Pinin Farina eût achevé quelques prototypes.

La 250 GT représenta un changement de philosophie significatif pour Ferrari. Le confort du pilote comme du passager fut pris en compte pour la première fois ; l'intérieur fut plus luxueusement traité, les sièges élargis et le bruit intérieur assourdi. À ce stade, les boîtes furent synchronisées, ce qui, associé à un comportement moins dur et à un allègement de la direction, répondait à ce qu'attendait un marché nord-américain en constant développement.

The styling of the Geneva show car – chassis number '0429GT' – was influenced by Pinin Farina's Superamerica. With the Series 2 variant of the 410 Superamerica, Ferrari switched from a 2,800mm wheelbase to one of 2,600mm, and this shorter dimension would be used for all members of the 250GT family from the Europa GT onwards, with the exception of the competition orientated SWB and GTO models. As well as the handling advantages conferred by the shorter wheelbase, the 250GT was equipped as standard with the more compact Colombo-designed 3.0-litre V12 engine, which replaced the Superamerica's bulkier Lampredi unit. However, Pinin Farina was not yet in a position to cope with the increased workload – construction of its new factory at Grugliasco had only just started - resulting in initial production being entrusted to *Carrozzeria* Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.

The 250GT represented a significant departure for Ferrari. Driver and passenger comfort were taken seriously for the first time; the interior was more luxurious, seats were broader and there was less noise intrusion. By this time there was also synchromesh in the gearbox which, combined with a softer ride and light steering, was exactly what was expected by the increasingly important North American market.



Septième des 353 Pininfarina 250 GT Coupé seulement produits, le châssis n° 0947GT possède seul des ailes élargies et fait partie des rares voitures dotées d'un couvercle de coffre en fibre de verre. Il est aussi équipé du moteur V12 à bougies intérieurs et de freins à tambour.

Expédiée à *Carrozzeria* Pinin Farina en juin 1958, la voiture fut vendue neuve en octobre à un certain Vittorio Roncoroni, résidant à Milan (Italie) qui avait possédé auparavant une 250 Europa (0401GT). Dans les années 1960, Roncoroni vendit la voiture à Roberto Goldoni, pilote de ligne résidant à Rome, qui la vendit à Edwin K. Niles, juriste et négociant en automobiles de Van Nuys en Californie (USA). La voiture passa ensuite aux mains de divers propriétaires aux Etats-Unis (dont la liste figure au dossier) avant d'être rachetée par Ed Niles en mars 1982. Ce dernier la céda à Curtis L. Van Den Berg d'Eaton Rapids (Michigan) qui la fit totalement restaurer en 1983-1984. Repeinte en rouge foncé et regarnie de cuir brun, « 0947 » fut exposée par Van Den Berg au 2e Concours d'élégance annuel de Meadows Brook Hall en août 1986. Van Den Berg continua de présenter la voiture lors de prestigieux concours pendant quelques années avant de la vendre en septembre 1998 à Lyle Tanner Enterprises.

The seventh of only 353 250GT Pininfarina Coupés built, chassis number '0947GT' has unique flared wheelarches and is one of very few made with a glassfibre boot lid. It also has the early-type 'inside plug' V12 engine and drum brakes.

Despatched to *Carrozzeria* Pinin Farina in June 1958, the car was sold new in October '58 to one Vittorio Roncoroni, a resident of Milan, Italy, who had previously owned a Ferrari 250 Europa ('0401GT'). In the 1960s Roncoroni sold the Ferrari to one Roberto Goldoni, an airline pilot living in Rome, who sold it on to Edwin K Niles, an attorney and car dealer resident in Van Nuys, California, USA. The car then passed through the hands of various owners in the USA (details on file) before being repurchased by Ed Niles in March 1982. Niles then sold the Ferrari to Curtis L Van Den Berg of Eaton Rapids, Michigan, who had it fully restored during 1983-1984. Repainted dark red and re-trimmed in brown leather, '0947' was shown by Van Den Berg at the 2nd Annual Meadow Brook Hall Concours d'Élégance in August 1986. Van Den Berg continued to show the car at various prestigious concours venues over the next few years before selling it in September 1998 to Lyle Tanner Enterprises.












TIPO TIPE TYPE
128 D · 508 D
MOTORE MOTEUR ENGINE
0947 GT
AUTOTELAIO CHASSIS
0947 GT


0947 GT





En 2000, la voiture fut vendue au négociant Andreas Zenari de Fräschel (Suisse) qui la vendit en mai 2004 à MM. Rolf Sigrist et Robert Doux de Greng et Oberburg (Suisse). Le vendeur actuel acheta « 0947 » à la vente Ferrari de Bonhams à Gstaad (Suisse) en décembre 2005. En 2010, le moteur fut totalement reconstruit avec réfection concomitante des démarreur, alternateur, systèmes de refroidissement et d'allumage, carburateurs, freins, embrayage, cardans, faisceau électrique de la planche de bord, etc (voir détail des factures pour un montant de 150 000 CHF environ dans le dossier). Environ 4 000 km seulement ont été parcourus depuis ces travaux.

La documentation disponible comprend des lettres originales (x12) des précédents propriétaires, le *Cerrtificate of Title* américain, copie d'une lettre d'Andrea Pininfarina, copie d'une lettre de Ferrari Assistenza Tecnica, copie d'une « feuille de montage » de Ferrari, le rapport Massini, un CD-ROM de photos (dont celles de la reconstruction du moteur) et les papiers d'immatriculation en Suisse. La voiture possède aussi son manuel d'utilisation d'origine et un catalogue.

Plus raffinée et plus facilement utilisable que toutes les autres Ferrari de route précédentes, tout en conservant l'héritage sportif de ses devancières, la 250 GT de Pinin Farina est un modèle repère historiquement important.
€400,000 - 500,000

In 2000 the Ferrari was sold to car dealer Andreas Zenari of Fräschels, Switzerland who in May 2004 sold it on to Messrs Rolf Sigrist and Robert Doux of Greng and Oberburg, Switzerland. The current vendor purchased '0947' at Bonhams' Ferrari Sale at Gstaad, Switzerland in December 2005. In 2010 the engine was completely rebuilt, with the starter motor, alternator, cooling and ignition systems, carburettors, brakes, clutch, universal joints, dashboard wiring, etc all receiving attention at the same time (see detailed bills for circa CHF 150,000 on file). Only some 4,000 kilometres have been covered since the rebuild.

Accompanying documentation consists of original letters (x12) from previous owners; US Certificate of Title; copy letter from Andrea Pininfarina; copy letter from Ferrari Assistena Technica; copy 'foglio di montaggio' from Ferrari; Massini Report; CD-ROM of photographs (including those of the engine rebuild); and Swiss registration papers. The car also comes with an original instruction manual and sales brochure.

More refined and practical than any previous road-going Ferrari yet retaining the sporting heritage of its predecessors, Pinin Farina's 250GT is a landmark model of great historical significance.



372

CHRYSLER NEW YORKER TOWN & COUNTRY CABRIOLET 1948

Châssis n° 7407193
Moteur n° 66639

Présentée en 1938 sous le nom de New Yorker Special, l'élégante New Yorker était construite sur la base du haut de gamme Chrysler, l'Imperial, et recevait le huit cylindres en ligne à soupapes latérales de cette dernière. Dans la nomenclature interne de Chrysler, New Yorker signifiait luxe, ces modèles se distinguant par leur intérieure de haute qualité et un choix de garnitures extraordinaires qui allait jusqu'au tartan écossais (sur la New Yorker Highlander). La demande automobile était telle dans l'immédiat après-guerre que les modèles Chrysler de 1946 – comme la plupart des autres marques – réapparurent presque sous le même aspect qu'en 1942, bien que la Town & Country avec ses décorations en bois qui n'était jusque-là disponible qu'en version break, était désormais déclinée en berline et en cabriolet deux portes sur châssis New Yorker (huit cylindres) et Windsor (six cylindres).

First introduced in 1938 as the 'New York Special', the stylish New Yorker was based on Chrysler's up-market Imperial and used the latter's sidevalve straight-eight engine. In Chrysler nomenclature 'New Yorker' signified luxury, these models being distinguished by high quality interior trim and an occasionally adventurous choice of upholstery materials including Scottish tartan (on the New Yorker Highlander). Such was the demand for vehicles in the immediate aftermath of WW2, that the 1946 Chryslers - like most other American makes - reappeared looking much the same as in 1942, though the wood-embellished Town & Country model, previously available only as a station wagon, was now made either as a sedan or two-door convertible on both the New Yorker (eight-cylinder) and Windsor (six-cylinder) chassis.







Avec leur structure en frêne et acajou contrastant dont la finition aurait fait pâlir les plus beaux yachts, ces nouveaux modèles était vraiment spectaculaires. Les Chrysler de 1947 et 1948 montraient seulement quelques modifications de détail par rapport aux modèles de la gamme 1946, mais la berline Town & Country était désormais proposée seulement sur le châssis Windsor à six cylindres, tandis que tous les cabriolet Town & Country étaient construits sur le châssis New Yorker à huit cylindres.

Cette superbe et authentique Chrysler Town & Country a été vendue neuve en 1948 à M. Bob Gault dans l'Ontario (voir extrait du registre au dossier). Cet exemplaire à numéros concordants conserve sa livrée bleu Newport ainsi que son habillage intérieur en cuir bleu et velours Bedford taupe d'origine avec sa capote taupe originale. Vers la fin des années 1980 ou au début des années 1990, la voiture fut exportée en Italie où elle fut achetée par le vendeur en 1998 pour son importante collection privée en Espagne. Depuis, la voiture a participé à de nombreuses manifestations en Espagne. Entretenu régulièrement chaque année, elle est décrite comme en excellent état de marche, les boiseries ayant été restaurées en 2013. L'une des automobiles américaines les plus emblématiques et les plus fascinantes d'après-guerre, cette magnifique Town & Country cabriolet est vendue avec diverses factures, ses papiers d'immatriculation historique en Espagne, un contrôle technique et ses papiers d'identité FIVA et ASI.
€80,000 - 120,000

With their contrasting ash framing, mahogany veneer and steel panels, and boasting a level if finish that would be the envy of the finest yachts, these new models were certainly very striking. The 1947 and '48 Chryslers exhibited only minor detail changes from the '46 line-up, though now the Town & Country Sedan was available on the six-cylinder Windsor chassis only, while all the T&C Convertibles were built on the eight-cylinder New Yorker chassis.

This superb and highly original Chrysler Town & Country Convertible was sold new in 1948 to Mr Bob Gault from Ontario (see registry extract on file). A matching numbers example, the car retains its original Newport Blue livery and original interior trim of blue leather and taupe Bedford Cord, with original convertible hood in taupe. At some time around the late 1980s/early 1990s the Chrysler went to Italy where it was purchased in 1998 by the current vendor for his important Spanish private collection. Since then the car has participated in a variety of events in Spain. Serviced annually, it is described as in excellent running condition, the wooden parts benefiting from restoration in 2013. One of the most glamorous and iconic of post-war American automobiles, this beautiful Town & Country Convertible is offered with sundry invoices, Spanish Historic registration papers, technical inspection, and FIVA and ASI Identity Cards.







373

Considérée comme étant la voiture du Salon de Milan

ISOTTA-FRASCHINI 8A SS CABRIOLET 1930

Carrosserie par Castagna
Châssis n° 1578

Dans les années 1920, une tournée mondiale des constructeurs les plus exclusifs aurait mené le voyageur chez Hispano-Suiza en France, Pierce-Arrow à Cleveland, Ohio, Rolls-Royce à Derby, en Angleterre et Bugatti à Molsheim, mais le connaisseur le plus avisé aurait consacré deux journées à Milan chez Fabbrica Automobili Isotta Fraschini, le plus noble constructeur automobile italien. Cesare Isotta et Oreste Fraschini qui avaient fondé leur entreprise en 1900 exposèrent leur première voiture, une primitive 5 HP monocylindre à l'Exposition de Milan en 1901. Les progrès furent rapides, éperonnés par l'engagement de la marque en compétition, de prestigieuses victoires dont la Targa Florio en 1908 et une sensationnelle deuxième place dans la redoutable Coupe Vanderbilt 1908. Comme ses contemporains, Hispano-Suiza et Rolls-Royce, Isotta Fraschini construisit des moteurs pour la toute jeune industrie aéronautique et profita de commandes du gouvernement pour cette production en fournissant la force motrice des célèbres hydravions Savola-Marchetti chers à Mussolini.

A World Tour of the most exclusive motor car manufacturers in the 1920's would embrace a visit to Hispano-Suiza in France, Pierce-Arrow in Cleveland, Ohio, Rolls-Royce at Derby, England, and Bugatti at Molsheim, but the more discerning traveller would choose to spend two days in Milan with Fabbrica Automobili Isotta-Fraschini, Italy's noblest car maker. Cesare Isotta and Oreste Fraschini founded their company in 1900, displaying their first primitive 5hp, single-cylinder car at the Milan Exposition in 1901. Progress was rapid, speeded by the company's involvement in motor sport, celebrated victories including the 1908 Targa Florio and a sensational second place in the challenging 1908 Vanderbilt Cup. Like its contemporaries, Hispano-Suiza and Rolls-Royce, Isotta-Fraschini built engines for the new-fangled aircraft industry and were favoured with Government orders for their aero engines, providing the motive force for Mussolini's indomitable Savoia-Marchetti seaplanes.



L'ingénieur en chef Giustino Cattaneo concentra tous ses efforts dans les années 1920 à un type Isotta Fraschini unique en lançant la première voiture de série à moteur huit cylindres en ligne, la Tipo 8 de 1920. Ce choix répondait à la politique du modèle unique adoptée alors par Rolls-Royce en Angleterre. Les premiers moteurs Isotta de 5, 9 litres de cylindrée se caractérisaient par une distribution par soupapes en tête avec tiges et culbuteurs. Les normes de qualité de fabrication étaient des plus élevées, la puissance était de 80 ch et les quatre freins à commande mécanique assistée par servo étaient à la pointe du progrès. En 1924, la Tipo 8A apporta un moteur de 7,3 litres donnant environ 115 ch – qui en faisaient le huit en ligne de série le plus puissant du monde – et la très réputée boîte de vitesses à trois rapports synchronisés d'Isotta. Le châssis et la suspension bénéficièrent en même temps de plusieurs améliorations.

La 8A était outrageusement chère et Isotta Fraschini contrôlait avec attention une liste sélective de clients privilégiés. Conçue pour être conduite par un chauffeur, la Tipo 8 visait le marché américain où elle eut pour clients la star internationale de cinéma Rudolf Valentino et « It Girl » Clara Bow. Parmi les autres utilisateurs de l'Isotta, on citait le magnat de la presse William Randoph Hearst (qui inspira à Orson Wells le personnage de « Citizen Kane ») et le champion du monde de boxe poids lourds, Jack Dempsey.

Chief Engineer, Giustino Cattaneo, focused on a one model policy for Isotta-Fraschini in the 1920's, launching the world's first production straight-eight motor car, the Tipo 8, in 1920. This mirrored the then current one-model policy of Rolls-Royce in England. The early Isotta engines featured push-rod operated, overhead valves and had a capacity of 5.9 litres. Manufacturing standards were of the highest order, 80hp was produced and sophisticated, mechanical, servo-operated, four-wheel brakes were a modern luxury. In 1924 the revised Tipo 8A was introduced, which featured a 7.3-litre engine producing around 115bhp - making it the most powerful straight-eight in production - and Isotta's highly regarded three-speed synchromesh transmission. Improvements to the chassis and suspension were implemented also.

The 8A was unashamedly expensive and Isotta-Fraschini controlled with care a select list of favored customers. Conceived as a chauffeur-driven luxury conveyance, the Tipo 8 was aimed at the United States market where it was the choice of such world-famous film stars as Rudolph Valentino and 'It Girl' Clara Bow. Other Isotta owners included press baron William Randolph Hearst (Orson Wells' real-life model for 'Citizen Kane') and world heavyweight boxing champion Jack Dempsey.

1
Le dessin du carrossier bien probablement pour cette auto.

2
'La voiture du salon de l'automobile à Milan en 1930'
© Isotta Fraschini Owner's Association/Willis archive.







Comme pour toutes les automobiles de grand luxe de l'époque, pour ceux qui disposaient de ressources illimitées ou d'un goût des performances ou d'un penchant accusé à l'individualité, il existait des options au-dessus de la 8A standard qui s'appelaient Spinto ou Super Spinto, expressions signifiant « poussé » ou « plus vif », versions équipées de deux carburateurs et de moteurs à haute compression donnant 150 ch ainsi que d'un rapport final de transmission permettant des vitesses supérieures. Certains voitures furent dotées d'un châssis raccourci, mais les carrossiers préférèrent le châssis standard plus favorable à l'expression de leur part.

Aux Etats-Unis, où Isotta Fraschini était la deuxième marque étrangère la plus diffusée après Rolls-Royce, le prix d'une 8A dépassait celui d'une Duesenberg Model J. Le châssis nu coûtait $9 750, tandis que les voitures carrossées pouvaient atteindre jusqu'à $20 000. Avec un tiers de la production de toutes les Tipo 8 partant outre-Atlantique, le krach de Wall Street de 1929 et la profonde crise qui s'ensuivit frappèrent durement Isotta Fraschini.

Non loin du berceau d'Isotta à Milan travaillaient deux carrossiers de la plus haute qualité qui, à l'instar de ceux de Paris comme Figoni et Falaschi, étaient capables de fournir à la marque et à sa clientèle des modèles de carrosserie dignes des châssis qu'elles habillaient : Carrozzeria Italiana Cesare Sala et Carrozzeria Castagna & Co. Cette dernière, fondée par Carlo Castagna en 1906, était une entreprise familiale dans laquelle il gérait les affaires et les finances avec une particulière compétence, tandis que les études et les fabrications revenaient à son fils Ercole. Vers la fin des années 1920, le plus jeune frère d'Ercole, Emilio, devint ingénieur en chef.

As with all luxury automobiles of this era, for those with the greatest resources or desire for performance and individuality there options beyond even the standard 8A, these they designated as their Spinto or Super Spinto, the phrase appropriately translating as 'racy' or 'driven', these featured twin carburettors and higher compression engines developing 150bhp and rear axle ratios for higher speeds. Some where built on shorter wheelbase chassis frames, although the coachbuilders preferred the standard chassis on which to practice their finest art.

In the USA, where Isotta Fraschini was the second most popular foreign make after Rolls-Royce, the price of an 8A exceeded even that of a Duesenberg Model J. The chassis alone was priced at $9,750 while coachbuilt models could cost upwards of $20,000. With one third of all Tipo 8 production going to the United States, the Wall Street Crash of 1929 and the ensuing Depression hit Isotta hard.

Alongside Isotta's Milan homebase were two extremely high quality coachbuilders, who as in Paris for the likes of Figoni & Falaschi were able to provide the company and its clientele with coachwork designs of the calibre of chassis they clothed, those were Carrozeria Italiana Cesare Sala and Carrozeria Castagna & Co. The latter was established by Carlo Castagna in 1906, and was a family run concern, he taking care of the business and finances in which he had his greatest skills, while the craftsmanship of design and construction fell to his son Ercole. By the later part of the 1920s, Ercole's younger brother Emilio became chief designer.









Si la carrosserie Castagna était réputée pour ses créations sur Alfa Romeo, Fiat, OM, Bianchi, Lancia et Mercedes-Benz, elle fut plus certainement associée à Isotta et des exécutions aussi élégantes que la voiture proposée ici en donnent justement les raisons. Incroyablement bien proportionné avec un auvent allongé et un long capot, le profil surbaissé de son pare-brise et de son toit est accentué par la moulure de ceinture rehaussée le long des flancs de la caisse. L'arrière de la voiture est souligné par une arête centrale et un discret porte-bagages repliable.

Ce spectaculaire exemplaire vient sous le marteau après une restauration totale par son propriétaire actuel, une tâche qui a exigé une patiente recherche de l'histoire de la voiture. Au cours de ces recherches menées par le restaurateur et le propriétaire, ceux-ci eurent la possibilité de plonger dans les archives de l'ancien historien de l'Isotta Fraschini Owner's Association (désormais disparue), un certain M. Howe B. Willis. Comme cela se produit parfois, avec le temps, une partie des plus importants éléments de ses spécifications et de son histoire a été oubliée. On comprend que selon l'opinion de M. Willis, il s'agit de la voiture qu'Isotta avait exposée au Salon de l'Auto de Milan en 1930 car elle correspond précisément à une photographie contemporaine figurant dans ses archives montrant une voiture photographiée à Milan. Cette même photo était annotée avec le numéro de ce châssis. En comparant la voiture telle qu'elle avait été achetée avec cette photo d'époque, il était clair qu'ayant fait l'objet de réfections spectaculaires, mais pas forcément respectueuses de l'authenticité au cours d'une vie de 80 ans, son aspect avait un peu souffert quand elle arriva chez son propriétaire actuel.

While Castagna was certainly noted for their work on Alfa Romeo, Fiat, OM, Bianchi, Lancia and Mercedes-Benz, it is probably most synonymous with Isotta, and exquisite designs such as the car we present here aptly display why. Incredibly well proportioned, with an extended scuttle and long bonnet, the low profile of its windscreen and roof is accented by the high waist moulding along the side of the body. The rear of the car is highlighted by a spine in its centre, and discreet collapsible trunk rack.

This striking example comes to the market following a comprehensive restoration in its current ownership, which has included careful research into the car's history. In the course of researches by the restorer and owner they were able to delve into the archives of the former historian of the (now defunct) U.S. based Isotta Fraschini Owner's Association, a Mr. Howe B. Willis. As can sometimes happen, over the course of time some of the more important aspects of its specification and history had been overlooked. It is understood that it was Mr. Willis' opinion that this was a car that Isotta had displayed at the Milan Salone dell'Auto in 1930 as it precisely matched a period photograph of a car photographed in Milan within his archives. That same photo was annotated with this chassis number. In comparing the car as it was when acquired with this period image, it was clear that having been the subject of some glossy but not necessarily authentic refurbishment over 80 year lifetime, its looks had become a little disguised by the time it arrived with its current owner.



Il était normal pour les constructeurs d'exposer les plus récentes spécifications et pour les carrossiers de montrer leurs innovations stylistiques et de détail dans les salons afin que leurs clients potentiels pussent faire leur choix, ce qui recoupe la présentation de cette voiture. En outre, une des plus prestigieuses campagnes de promotion menée en Amérique par Isotta Fraschini proclamait « Pas deux pareilles » si bien que sa grande ressemblance à la photo d'époque et l'attribution assumée d'une addition troublante à son histoire semblent totalement crédibles. C'est dans cette version que la voiture a été refaite avec un regard pointilleux accordé à chaque détail. Elle est donc dotée maintenant du projecteur Marchal installé sur le montant de pare-brise, des pare-chocs et des marchepieds corrects et la boîte à outils correcte a été refaite au cours de cette restauration. Castagna était aussi réputée pour la qualité de ses intérieurs stylisés et l'on en a ici un exemple exceptionnel qui, là aussi, a été soigneusement refait.

En conservant les pièces argentées et les marqueteries existantes, qui rappellent celles des autres Isotta, ses cuirs ont été soigneusement refaits selon les motifs corrects avec des raffinements supplémentaires tels que les garnitures de porte et des accoudoirs en cuir d'autruche. De luxueux placages décoratifs en orme des Carpates ont été intégrés aux boiseries. L'effet d'ensemble est indéniablement étonnant, comme il se devait, car tout compris, les factures des travaux auraient dépassés les $800 000 (€650 000).

D'après les proportions de la voitures avec sa colonne de direction abaissée qui passe sous la planche de bord et son auvent allongé, la voiture semble être conforme aux spécifications « SS » plus rares offertes par le constructeur et, pendant la restauration, on s'aperçut que le boîtier de direction était frappé aux spécifications « SS ». Telle qu'elle se présente aujourd'hui, la voiture ne possède pas le double échappement de la plupart des versions « SS », mais le système a pu être remplacé à une certaine époque et, comme pour la carrosserie, ces spécifications étaient déterminées par le client.

It was common for manufacturers to display definitive specifications and for coachbuilders to show off their design and detail features on Salon exhibits, as a palette for the potential buyers to choose from, which is consistent with the presentation of this car. Further, one of the proudest marketing campaigns in America by Isotta Fraschini stated 'No Two Alike', so its close adherence to this period image and the assumed attribution of an intriguing addition to its history seems entirely credible. It is in this guise that the car has been refurbished and with an exacting eye for that detail. It now sports the correct pillar mounted Marchal headlights, bumpers and running boards and its correct tool box has been refurbished during the rebuild. Castagna were also renowned for their stylised quality interiors, this being an exceptionally fine example, which again has been carefully refurbished.

Retaining the existing silver hardware and inlays, referencing other Isottas, its leather has been carefully renewed in the correct patterns, with the tasteful embellishment of ostrich hide panels to the doors, and arm rest panels. Luxurious and decorative Carpathian elm veneers are incorporated into its wood finishes. The completed effect is undeniably stunning, as it should be, for all told the car's restoration receipts are understood to have tallied in excess of $800,000 (€650,000).

From the proportions of the car, with its low slung steering column which mounts below the dashboard and the extended scuttle the car appears to conform to the more desired 'SS' specifications offered by the manufacturer, and during its restoration it was found that the steering box was also stamped as being of 'SS' specification. As presented today it does not have the split exhaust of most 'SS' cars, but this may have been replaced at some point in its life and as with coachwork, specifications were tailored for clientele.



Telle qu'elle découle des recherches du restaurateur et selon l'historien Willis, l'histoire de la voiture après le Salon est probablement celle de la plupart de ses sœurs, avec une vente outre-Atlantique, principal marché de la marque, à un acheteur de la côte ouest. Il croyait que le premier propriétaire ne fût autre que le fils de William Randolph Hearst et que la voiture passa ensuite aux mains du chauffeur de Hearst. Demeurant dans cette partie du monde pendant la plus grande partie de sa vie, on a dit qu'elle était entrée dans la collection de Bud Cohn. À l'époque de la sortie de l'ouvrage d'Anselmi sur la marque en 1978, il est dit qu'elle avait résidé chez Robert Ford, un Vénézuélien propriétaire d'une résidence en Californie. Au début des années 1990, la voiture fut vendue au cours de la semaine de ventes de Scottsdale et, à cette date, elle passa aux mains d'un autre collectionneur réputé, Bob Pond. Ce dernier conserva la voiture jusqu'à il y a six ans, date à laquelle elle fut vendue aux enchères à l'actuel propriétaire en 2009.

La contemplation d'une de ces mythiques Isotta Fraschini fraîchement restaurée donne une faible idée de la présence et de la stature qu'avaient ces voitures sur les routes dans les années 1920 et 1930 : les gens devaient être littéralement sidérés. Et elles en rajoutent avec un mélange raffiné de style et d'excellence mécanique, un compartiment moteur net et dépouillé, une planche de bord stylisée et un intérieur bien dégagé, digne témoin de la période art déco. Exemplaire tardif, après une assez longue période de production et probablement LA voiture du Salon, cette Isotta doit être vue comme une représentante parfaite de la marque, ce qui en fait une des plus rares et des plus désirables.

Aujourd'hui, l'Isotta revient vers ses origines européennes pour la première fois depuis sa sortie d'usine. Pour un nouveau propriétaire, elle est une occasion unique de disposer d'une concurrente nouvelle et encore inconnue dans les innombrables concours d'élégance européens comme celui de la Villa d'Este et risque même de retourner dans la lointaine Amérique toute prête à l'accueillir de nouveau.
€900,000 - 1,300,000

As researched by the owner's restorer, and according to the historian Willis, the car's history after its show display is understood to mirror that of many of its brethren, being sold across to Isotta's dominant American market, and to a West Coast buyer. It was his belief that this first owner was none other than the son of William Randolph Hearst and that it later passed to Hearst's chauffeur. Remaining in that part of the world for most of its life, it has been suggested that it was then part of noted collector Bud Cohn's stable. By the time of the publication of Anselmi's book on the marque in 1978 is recorded as having resided with Robert Ford, a Venezuelan who also had a home in California. Some time in the early 1990s the car was sold during the Scottsdale auction week and at this point it became the property of another noted collector Bob Pond. Pond retained the car until six years ago when it was sold publicly and passed to the current owner in 2009.

To see one of these hallowed Isotta Fraschinis freshly restored gives some idea of the sheer presence and statement that they must have made when they graced the roads in the Twenties and Thirties, quite literally people must have been awestruck. And yet they balance this with refined blend of engineering and style, a clean uncomplicated engine bay, stylised dashboard, and uncluttered interior epitomising the Art Deco era. As a late example quite a long way down the production, and probable Salon car, this may be considered to be one of the definitive examples of its marque, and as a result it is all the more rare and covetable.

Today, the Isotta almost certainly returns to its European origins for the first time since it was built. For a new owner it represents the opportunity of a fresh and unshown entry for the multitude of European Concours events, such as the Villa d'Este, or indeed further afield in America where it will certainly be welcomed.











374

Modèle du Salon de Paris

FERRARI 330GT 2E SÉRIE BERLINETTA 1966

CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 9097

Moteur n° 9097











Le V12 type Colombo de la 330 GT avait une cylindrée de 3 967 cm3 et délivrait plus de 300 ch, une puissance suffisante pour propulser la 330 GT à une vitesse maximale de 245 km/h ce qui en faisait, à son lancement, La Ferrari de route la plus rapide. Équipée à l'origine d'une boîte à quatre rapports plus overdrive, la 330 GT gagna une transmission à cinq rapports à la mi-1965 et vit ses quatre phares remplacés par un avant à seulement deux phares à la fin de l'année, pour la 2e série. Les vitres électriques, des roues en alliage et un pédalier suspendu étaient les autres améliorations apportées sur la 2e série. La 330 GT, l'une des préférées d'Enzo Ferrari, fut la première de ses voitures à dépasser les 1 000 unités.

Le châssis numéro 9097 fut exposé sur le stand Ferrari du Salon de l'Auto à Paris en 1966 et fut livré à son premier client en France par la Franco-Britannic. Le propriétaire précédent immédiat, Ando Wikström, a acheté la voiture en 1997 et l'a faite restaurer au Royaume-Uni par le spécialiste réputé Fullbridge Carriage Company. Après l'achèvement de la Restauration, la voiture a été immatriculée en Suède en 1998 et l'année suivante, le moteur fut reconstruit et converti au sans plomb par Gipimo Automobiles à Bruxelles, en Belgique. Le vendeur a acheté la voiture à M. Wikström en 2007. Un système d'échappement avait été installé en 2004 et, depuis son achat, la pompe à eau a été révisée, la chaîne de distribution remplacée en 2007, des pneus Michelin XWX montés et le boîtier de direction et le démarreur révisés en 2014. La voiture est décrite comme en excellent état général, même si l'on décèle une légère fumée à l'échappement droit. Elle est vendue complète avec son cric, son marteau, sa brochure de vente et deux manuels d'instruction (un original et une reproduction). La documentation fournie consiste en ses papiers d'immatriculation suédoise en cours de validité, le contrat de vente de 2007 et différents MoT et factures.
€180,000 - 250,000

The 330GT's Colombo-type V12 engine displaced 3,967cc and was good for 300-plus horsepower, an output sufficient to propel the 330GT to a maximum velocity of 245km/h making it, when introduced, the fastest road-going Ferrari. Equipped at first with a four-speeds-plus-overdrive gearbox, the 330GT gained a five-speed transmission in mid-1965 and later that year had its four-headlight front end replaced by a two-lamp arrangement, becoming the 'Series II'. Electric windows, alloy wheels and hanging control pedals were other Series II improvements. A favourite of Enzo Ferrari, the 330GT was the first of his cars to sell in excess of 1,000 units.

Chassis number '9097' featured on the Ferrari stand at the 1966 Paris Auto Show and was delivered to its first owner in France via Franco-Britannic Automobiles. The immediately preceding owner, Ando Wikström bought the car from one Paul Baber in April 1997 and had it restored in the UK by the renowned Fullbridge Carriage Company. After the restoration's completion the car was registered it in Sweden in 1998, and the following year the engine was rebuilt and converted to unleaded compatibility by Gipimo Automobiles in Brussels, Belgium. The current vendor bought the Ferrari from Mr Wikström in 2007. A stainless steel exhaust system had been fitted in 2004, and since acquisition the water pump has been overhauled and the cam chain replaced (2007); new Michelin XWX tyres fitted (2012); and the steering box and starter motor overhauled (2014). The car is described as in generally excellent condition, though there is a little smoke from the right-hand exhaust. It comes complete with jack, hammer, sales brochure and two instruction manuals (one original, one reproduction). Accompanying documentation consists of current Swedish registration papers; the 2007 purchase agreement; and sundry MoTs and invoices.







375

Un des 21 exemplaires produits en volant à gauche

Livrée neuve en France et appartenant au même propriétaire depuis 1980

ASTON MARTIN DB 4 CABRIOLET 1962

Châssis n° DB4C/1053/L

Moteur n° 370/903



Avec ses proportions classiques, la carrosserie dessinée par Touring établissait un style instantanément identifiable dès sa présentation, en 1958, qui allait caractériser la marque avec quelques retouches mineures, jusqu'en 1970. Conçu par Tadek Marek et déjà éprouvé en compétition, le nouveau moteur de la DB 4 affichait une cylindrée de3 670 cm3 et la boîte de vitesse était une nouvelle boîteDavid Brown à quatre rapports, tous synchronisés. Un nouveau châssis très rigide de type plate-forme, élaboré par l'ingénieur Harold Beach, remplaçait le châssis multi-tubulaire de sa devancière la DB 2/4, jugé incompatible avec le procédé de construction de la carrosserie type *Superleggera* de Touring. La suspension avant à roues indépendantespar bras triangulés de la DB 2/4, laissait place à des triangles inégaux, tandis qu'à l'arrière, la DB 4 avait recours à un essieu rigide avec parallélogramme de Watt à la place de la barre Panhard de sa devancière.Avec des freins à disque aux quatre roues et 240 ch disponibles, la DB4 était la première voiture de route capable d'accélérer de 0 à 100 km/h et de s'arrêter en moins de 30 secondes. À une époque où peu de berlines familiales dépassaient les 110 km/h et prenaient des heures pour y arriver, ces éblouissantes performances faisaient de la DB 4 ce qu'on pouvait trouver de plus rapide sur la route,égalant sans problème ses rivales italiennes. La DB 4 ne fut d'abord proposée qu'en coupé, jusqu'en septembre 1961, lorsque le cabriolet fut dévoilé cette année-là au Salon. Vendu 4 449 £, il était 250 £ plus cher que le coupé. L'espace intérieur était à peu près identique, mais on disposait d'une meilleure garde au toit qu'avec le coupé.

Classically proportioned and instantly recognisable from the moment of its introduction in 1958, the Touring-styled Aston Martin DB4 established a look that would survive, with only minor revisions, until 1970. Designed by Tadek Marek and already proven in racing, the DB4's new twin-cam six-cylinder engine displaced 3,670cc while the gearbox was a new David Brown four-speed all-synchromesh unit. An immensely strong platform-type chassis, designed by Harold Beach, replaced the preceding DB2/4's multi-tubular spaceframe, the latter being considered incompatible with Touring's *Superleggera* body construction. The DB2/4's trailing-link independent front suspension gave way to unequal-length wishbones while at the rear the DB4 sported a live axle located by a Watts linkage instead of its predecessor's Panhard rod. Boasting disc brakes all round and with 240bhp on tap, the DB4 was the first production car capable of accelerating from a standing start to 100mph and back to rest again in under 30 seconds. At a time when few family saloons were capable of exceeding 70mph and took an age to get there, this staggering performance made the DB4 just about the fastest thing on the road, easily the equal of its Italian rivals. The DB4 was available only as a closed coupé until September 1961 when the convertible version was unveiled at that year's Motor Show. Priced at £4,449, it was £250 more expensive than the coupé. Passenger space was little changed, though there was more headroom than the coupé could offer.



La copie de sa fiche de garantie montre que ce cabriolet Aston Martin DB 4 numéro DB4C/1053/L a été vendu neuf en mai 1962 par le Garage Mirabeau à un certain M. Salmon, 144, avenue des Champs-Élysées, à Paris. La voiture arbore une livrée Dubonnet avec intérieur en cuir Connolly noir et est équipée d'un radiateur d'huile et de roues chromées. En juillet 1977, elle avait alors déjà connu trois propriétaires, l'Aston Martin fut achetée par M. Michel Lévesque. Celui-ci possédait déjà un coupé DB 4 et avait acheté le cabriolet pour son fils. Peu après, Lévesque revendit l'Aston à un autre collectionneur, M. Daniel Roggwiller qui, lui aussi, la conserva peu de temps.

Le 3 juin 1980, l'actuel propriétaire achetait la voiture à M. Roggwiller, alors qu'elle affichait 120 000 km au compteur et était en bon état général. Désirant conserver la voiture en bon état de marche et avec touteson authenticité, le propriétaire a procédéaux restaurations importantes qui étaient nécessaires au cours des 35 dernières années, en plus de l'entretien habituel.Il a également apporté quelques améliorations, en changeant l'overdrive et en remplaçant le démarreur par un plus moderne sans altérer les fixations d'origine. Les travaux entrepris comprennent des réparations à la carrosserie et une peinture dans la teinte d'origine en 1982, une révision générale de la voiture, la réfection du haut et bas moteur, l'équilibrage du vilebrequin, de nouvelles soupapes, etc… en 1989. C'est le garage Vaillant à Levallois qui s'est chargé de la restauration mentionnée ci-dessus, sous la surveillance du conseiller technique de l'antenne française de l'Aston Martin Owners' Club (AMOC).

Its accompanying copy guarantee form shows that this Aston Martin DB4 Convertible, 'DB4C/1053/L', was sold new in May 1962 via Garage Mirabeau to a Monsieur Salmon, 144 Avenue des Champs Élysées, Paris. The car was finished in Dubonnet with black Connolly hide interior trim, and equipped with an oil cooler and chromed wheels. In July 1977, by which time it had had three owners, the Aston was purchased by Mr Michel Levesque. Mr Levesque was already the owner of a DB4 saloon, and bought this convertible for his son. After a short time Mr Levesque sold the Aston to another collector, Mr Daniel Roggwiller, who likewise kept it only briefly.

One 3rd June 1980, the current owner purchased the car from Mr Roggwiller, at which time it had 120,000 kilometres recorded on the odometer and was in generally good condition. Desiring to keep the Aston authentic and in good order, the owner has undertaken some important and necessary restoration during the past 35 years, in addition to routine maintenance. He has also incorporated some improvements, changing the overdrive and added a modern starter motor without altering any of the original fixings. Works carried out include bodywork repairs and a repaint in the original colour in 1982; and a general vehicle inspection, top and bottom engine overhaul, crankshaft balancing, new valves, etc in 1989. Garage Vaillant at Levallois carried out all of the aforementioned restoration under the supervision of the AMOC's French Section's Technical Advisor.




ASTON
FELTHAM, MIDD
THE FOLLOWING INFORM
QUOTED IN ALL CORRESPONDENCE
CHASSIS No
DB4C/1055/L
No
370/903


Superleggera





Aston Engineering de Derby a installé un overdrive, un embrayage Borg & Beck et un autobloquant en juin/juillet 2000, tandis qu'en janvier /février 2001 la capote du cabriolet était rénovée et les sièges recouverts en cuir Connolly. En 2005, la voiture était repeinte pour la seconde fois, toujours dans sa couleur d'origine, cette fois par Jean Marty à Nanterre. RPM de Clichy prit en charge une restauration complète du moteur en 2007, en liaison avec Aston Engineering. Le Vilebrequin, les bielles et les pistons ont été vérifiés et trouvé en bon état, tandis que l'on remplaçait les paliers, les soupapes (désormais compatibles au sans plomb), les pignons et les chaînes de distribution ainsi que les pompe à eau et à huile. Il est important de signaler que le propriétaire a insisté pour conserver la cylindrée d'origine de 3.7 litres, plutôt que de faire procéder à un réalésage, un choix plutôt rare aujourd'hui. À l'époque de cette restauration, le compteur affichait 186 000 km et en compte aujourd'hui 212 000. Décrite comme en très bon état général – comme elle l'a montré lors d'un essai routier par un des spécialistes de Bonhams - la voiture est accompagnée de son manuel d'instructions, d'un dossier avec diverses factures de restauration, de sa carte grise française et de son contrôle technique.

Combinant les qualités traditionnelles d'Aston Martin en matière de style et de performances avec le plaisir de la conduite de plein air, le cabriolet DB 4 est très recherché et particulièrement estimé aujourd'hui. En dehors des versions Zagato, le cabriolet DB 4 est la plus rare des Aston Martin de route de l'ère David Brown avec seulement neuf en série 4 et douze en série 5 en volant à gauche d'origine sur les 70 exemplaires construits, six de moins que la DB 4 GT.
€1,200,000 - 1,600,000

Aston Engineering of Derby fitted an overdrive, a Borg & Beck clutch and a limited slip differential in June/July 2000, while in January/February 2001 the convertible hood was renewed and the seats reupholstered in Connolly leather. In 2005 the car was repainted for a second time, again in its original colour, on this occasion by Jean Marty in Nanterre. RPM (Clichy) undertook a complete restoration of the engine in 2007, liasing with Aston Engineering. The crankshaft, connecting rods and pistons were checked and found to be in good condition, while items replaced included bearings, valves (now unleaded compatible), timing chain and sprockets, water pump and oil pump. It is important to note that the owner insisted on retaining the original engine capacity of 3.7 litres rather than opting for enlargement, a rare decision these days. At time of rebuild the odometer reading was 186,000 kilometres and is currently 212,000 kilometres. Described as in generally very good condition, as confirmed during a recent road test by a Bonhams specialist, the car is offered with instruction manual; a file with sundry restoration invoices; French Carte *Grise* and *Contrôle* Technique.

Combining Aston Martin's traditional virtues of style and performance with the joys of open-air motoring, the DB4 Convertible is most sought after and highly prized today. With the exception of the Zagato, the DB4 Convertible is the rarest Aston Martin road car of the David Brown era with a mere nine built in series 4 and twelve in series 5 to left hand drive specification out of a total of only 70 cars, six fewer than the legendary DB4 GT.









376

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST CABRIOLET 1921

Châssis n° 61 NE
Moteur n° O 258

Le modèle 40/50 HP aurait sûrement mérité le surnom de « the best car in the world » à la première occasion, mais la décision par Rolls-Royce d'abandonner tous ses autres modèles ne fit que concentrer l'attention sur celle qui allait être connue sous le nom de Silver Ghost. Celle-ci était apparue au Motor Show de 1906, glanant son nom évocateur l'année suivante lorsque le châssis 60551 fut exposé avec une carrosserie tourer de Barker peinte en gris argent.

Le cœur de la Silver Ghost était un magnifique six cylindres à soupapes latérales de 7 036 cm3 (porté plus tard 7 428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers, lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, ce dernier allant rapidement être modifié. La transmission fut également remaniée assez vite, une boîte à trois rapports avec prise directe sur le rapport supérieur remplaçant la boîte originale à quatre rapports et overdrive en 1909. Au cours des vingt années de production de la voiture, on allait assister à d'innombrables autres modifications, l'une des plus importantes concernant l'adoption de freins servo-assistés aux quatre roues vers la fin de 1923.

Although the 40/50hp model would have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet in any event, Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. The latter had first appeared at the 1906 Motor Show, acquiring its evocative name the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker.

The heart of the Silver Ghost was its magnificent engine, a 7,036cc (later 7,428cc) sidevalve six equipped with seven-bearing crankshaft and pressure lubrication. A sturdy chassis comprised of channel-section side members and tubular cross members was suspended on semi-elliptic springs at the front and a 'platform' leaf-spring arrangement at the rear, though the latter soon came in for revision. The transmission too was soon changed, a three-speed gearbox with direct-drive top gear replacing the original four-speed/overdrive top unit in 1909. In the course of the car's 20-year production life there would be countless other improvements, one of the most important being the adoption of servo-assisted four-wheel brakes towards the end of 1923.







Le châssis 61 NE fut livré par l'usine le 7 juin 1921 pour être carrossé par Rippon Brothers de Huddersfield, dans le Yorkshire, et fut immatriculée WA 4876 (à Sheffield). Les registres d'usine indiquent que la voiture est restée dans la région du Yorkshire aux mains de différents propriétaires, retournant à l'usine pour réparations à plusieurs occasions. Une plaque au tableau de bord donne le nom de l'un de ces propriétaires, Gerald Timmer-Thomson de York Lodge, à Beverley.

Le 15 septembre 1959, la Silver Ghost fut achetée par le grand-père du vendeur, importée en Suisse où elle subit une restauration au cours de laquelle la partie arrière du cabriolet fut reconstruite (la carrosserie en avant des portes et tout les marchepieds sont d'origine). La carrosserie a été peinte à la main ainsi que ses filets, la reconstruction ayant pris fin en avril 1962. En 1992, le moteur a été révisé, date depuis laquelle seulement 4 à 5 000 km ont été parcourus et la capote a été rénovée en 1998.

Seules les roues arrière étant équipées de freins, la vitesse de cette Silver Ghost est limitée à 30 km/h selon la loi suisse, alors que la voiture est capable de dépasser allègrement les 100 km/h. C'est pour cette raison que le vendeur a décidé de se séparer de la Rolls-qui a été pendant 55 ans la possession de sa famille. Décrite comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec son livret d'instructions, un catalogue de pièces détachées, une copie de carte du châssis, le passeport du véhicule (1962), diverses photographies et ses papiers d'immatriculation suisse.
€100,000 - 140,000

Chassis number '61 NE' was delivered from the factory on 7th June 1921 for bodying by Rippon Brothers of Huddersfield, Yorkshire, and was registered 'WA 4876' (a Sheffield mark). Factory records show that the car remained in the Yorkshire area in the hands of various owners, returning to the works for repairs on several occasions. A plaque on the dashboard records the name of one of these owners: Gerald Timmer-Thomson of York Lodge, Beverley.

On 15th September 1959 the Silver Ghost was purchased by the vendor's grandfather, imported into Switzerland and restored, in the course of which the rear part of the cabriolet body was reconstructed (the body forward of the doors and all the mudguards are original). The body was painted and lined by hand, and the rebuild completed in April 1962. In 1992 the engine was overhauled, since when only some 4,000-5,000 kilometres have been covered, while the convertible top was renewed in 1998.

Because only two of its wheels are braked, this Silver Ghost is limited by Swiss traffic laws to a maximum speed of 30km/h, although the car will easily exceed 100km/h. It is for this reason that the vendor has decided to part with the Rolls-Royce after 55 years of ownership by his family. Described as in generally very good condition, the car is offered with instruction book, parts catalogue, copy chassis cards, vehicle pass (1962), various photographs and Swiss registration papers.









377

Autrefois propriété du collectionneur pionnier George Waterman Jr., ex-Dr Gerald Rolph

PANHARD & LEVASSOR 35 HP SPORT QUATRE CYLINDRES DEUX PLACES 1904 CARROSSERIE LABOURDETTE

Boîte de vitesses n° 2373

Dans quelques mois, on fêtera le 120e anniversaire de ce qui est considérée comme la première course majeure, le Paris-Bordeaux-Paris de juin 1895. La voiture qui termina en tête de cette première course d'endurance était pilotée par nul autre qu'Émile Levassor au volant de l'une des voiture de sa propre société, une Panhard & Levassor, suivie d'une autre Panhard, même si en fin de compte, la course étant réservée aux automobiles à quatre places, aucune des deux Panhard deux places ne put recevoir le prix. Cette « victoire » était l'aboutissement de près de dix années de travail entamé lorsqu'Émile et René Panhard acquirent les droits de construire des voitures à moteur Daimler avec leur associé Édouard Sarazin. Ce fut la première des nombreuses réussites de la marque en compétition.

In a few months' time it will be the 120th anniversary of what has been acknowledged as the first major motor race, the Paris-Bordeaux-Paris of June 1895. The car that finished first in this pioneering endurance test was driven by none other than Emile Levassor piloting one of his company's own Panhard et Levassor automobiles and it was followed by another Panhard, although ultimately since the race was decreed as being for four-seater cars, neither two-seater Panhard could take the prize. This 'victory' was the culmination of nearly a decade of work begun when Emile and Rene Panhard had acquired the rights to build cars with Daimler engines through colleague Eduoard Sarazin. It would be the first of many competitive achievements by the company.



Selon les livres d'histoire, leur plus grande victoire reste néanmoins d'avoir été les premiers à donner à l'automobile la forme qui allait lui rester pour bon nombre d'années à venir. L'architecture « système Panhard », avec moteur avant entrainant les roues arrière et les pédales agencées comme sur les voitures à transmission manuelle d'aujourd'hui, en fait l'un des plus important - sinon le plus important - constructeur de son époque. Jusqu'à l'arrivée de Jellinek dans les affaires de Daimler et l'apparition des premières Mercedes, peu de constructeurs avaient alors la stature de Panhard & Levassor.

Les succès en compétition s'accumulant, les ventes firent un bond en avant, choix d'une riche clientèle dont la plupart des membres participaient à l'essor industriel. En Grande-Bretagne, Charles S. Rolls devient l'agent attitré de Panhard, tandis que d'autres agences ouvraient un peu partout dans le monde. Tout naturellement, l'Amérique, du nord et du sud, fut pressentie comme un marché potentiellement intéressant.

Panhard & Levassor développèrent rapidement leur affaire, offrant toute une gamme de produits, construits autour des moteurs Daimler Phénix mono et bicylindre dont ils avaient la licence. En conséquence de quoi leurs moteurs quatre cylindres étaient des bicylindres de différentes tailles, appariés sur un vilebrequin commun. La concurrence se faisant plus pressante, ils commencèrent à étudier des moteurs plus puissants un peu surdimensionnés pour leur châssis « système Panhard ».

In the history books their greatest victory was to be one of the first to conceptualize the automobile in much the form that it would remain for a considerable time thereafter. The Système Panhard format of front-engined car driving to rear wheels with pedals in the conventional layout that manual cars remain to this day makes them one of, if not the most important manufacturers of their day. Until the advent of Jellinick's influence on the Daimler business and the first Mercedes very few automobiles commanded the stature of a Panhard-Levassor.

As the racing successes continued sales burgeoned, they were quickly the choice of the society's wealthy individuals a number of whom were instrumental in developing the industry. In Britain, Charles S. Rolls became the licensed agent for Panhard, while agencies sprang up around the world. Naturally, North and South America were quickly established as potentially lucrative markets.

Panhard et Levassor swiftly developed their business offering a variety of products based on the Daimler Phénix single and twin cylinder power units that they were licensed to utilise. Consequently four cylinders were simply two pairs of twins on a common crankcase and of varying engine sizes. As they began to sense credible pressure from other companies they started to develop larger horsepower motors albeit 'shoehorned' into their existing Système of chassis.







Dès le 16 décembre 1903, on mentionnait dans *Car Illustrated* l'apparition de moteur à cylindres séparés chez Panhard, certains ayant « des chemises à eau en laiton ondulé ». Une autre mention en est faite dans le *Motor Car Journal* du 26 mars 1904 où il est écrit que les moteurs Panhard « les plus gros ont des cylindres en acier avec des chemises à eau en laiton ondulé ». La voiture proposée ici par Bonhams date de cette époque et fait partie de ces versions à « gros » moteur de la marque aujourd'hui disparue, doté précisément de ce type de moteur.

Cette magnifique machine a été découverte dans le Rhode Island, aux États-Unis, dans les années 1950, quand elle fut achetée par le collectionneur pionnier George H. Waterman Jr. Comptant parmi les premiers collectionneurs des États-Unis, il fut à l'origine du mouvement, aux côtés d'autres pionniers comme Joe Murchio, Cameron Peck, le chanteur d'opéra James Melton et Henry Austin Clark, qui furent à l'origine du sauvetage de nombreux modèles importants, directement dans les casses, avant qu'ils ne soient démontés ou ferraillés.

Lorsqu'elle fut découverte, la voiture avait la même carrosserie qu'elle conserve encore aujourd'hui, apparemment une version réduite d'une carrosserie de tourisme plus imposante portant la plaque de l'un des plus respectables carrossiers de l'époque, Henri Labourdette. Cette maison réputée est l'une de celles qui resta le plus longtemps en activité, passant avec succès des élégantes voitures hippomobile aux voitures sans chevaux, réalisant de superbes carrosseries sur les châssis les plus exclusifs au cours des années 1920 et 1930 et même encore après guerre.

As early as 16th December 1903 in *Car Illustrated*, reference was made to Panhard's introduction of individually cast cylinders on their engines, and some 'having corrugated brass water jackets'. Another mention is made of this in the *Motor Car Journal* on 26th March, 1904, where they comment that of the Panhard engines, 'The largest size has steel cylinders with corrugated brass water jackets'. The car that Bonhams offers here dates from that era and is that largest engined version of the marque extant today, fitted with precisely this type of engine.

This magnificent machine surfaced in Rhode Island, USA in the 1950s when it was acquired by pioneering collector George H. Waterman Jr. Waterman was one of the handful of instigators of the hobby in the USA and along with other legendary collectors such as Joe Murchio, Cameron Peck, opera singer James Melton and Henry Austin Clark they were responsible for saving numerous important cars either from scrapyards directly or on their way to being parted out or scrapped.

As found it wore the very same coachwork it does to this day, a seemingly reduced form of a more substantial touring body bearing coachbuilder plates for one of the most hallowed of all coachbuilders of these times Carrosserie Labourdette. This famed house, who were one of the more long lived houses and successfully transitioned from elegant horse drawn carriages into the construction of 'horseless carriages', succeeded in building supremely beautiful bodies on many of the most exclusive chassis through the 1920s, 1930s and even into the post-war era.



Labourdette fut toujours à l'avant-garde de l'industrie et sa proximité avec Panhard et Levassor à Paris fournissait à leur clientèle commune l'opportunité de choisir la meilleure voiture et de l'habiller de la plus belle carrosserie chez un spécialiste réputé.

En élargissant son marché vers l'Amérique, il semble que Panhard y écoula un certain nombre de voitures déjà équipées de carrosseries Labourdette et on a la preuve qu'il y eut des catalogues Labourdette édités pour le marché américain. Sur cette base, on peut penser, bien que cela n'ait jamais été prouvé, que cette voiture pourrait être l'une de ces Panhard à carrosserie Labourdette livrées aux États-Unis.

Dans le dossier figure une intéressante copie d'un tarif de l'importateur américain qui spécifie sous l'en-tête « Prices for 1904 Motor Cars - The Panhard » : « le tarif des voitures Panhard-Levassor, livrées à notre entrepôt de New York pour la saison 1904, est le suivant », puis souligne que « le châssis 35 HP, quatre cylindres, dernière mouture », telle que celui proposé à cette vente, aurait coûté à son propriétaire 10 750 $. Une note en bas de page précise que « le moteur à cylindre séparés et chemises à eau en bronze peut être commandé pour un supplément de 600 $, si désiré ». Donc, si l'Amérique était bien sa destination originale, elle aurait coûté à son heureux propriétaire une somme assez considérable, une fois carrossée et dotée de tous ses accessoires.

Labourdette was always at the forefront of the industry and their proximity to Panhard et Levassor in Paris provided their mutual clientele with the perfect opportunity to choose the finest automobile and for it to receive handsome and well-appointed coachwork by an equally esteemed carrossier.

In broadening their horizons to America it seems likely that Panhard supplied a number of their cars already wearing Labourdette bodies and evidence exists of Labourdette catalogues published for the American market. On this basis it seems likely, but has never been specifically confirmed, that this car would have been one such US delivered Labourdette bodied Panhard.

Interestingly, on file is a copy of a period Price List for an American Importer which states under the heading 'Prices for 1904 Motor Cars - The Panhard'; The list price of Panhard-Levassor Cars delivered at our depot in New York for the Season 1904, will be as follows' it continues to note that a '35hp chassis, 4 Cylinder, latest improvements' as offered here would have set its owner back $10,750. There is a further footnote that 'Separated Cylinder Motor, with Bronze Jacket may be ordered at the extra price of $600, if desired'. So, if America was its original destination, it would certainly have cost its proud new owner a considerable sum, once its coachwork and accessories were fitted.







Waterman garda la voiture un certain nombre d'années, avant de la céder à un passionné du Connecticut, Edward Hinman Jr qui, en finalisant son achat, faisait part à Waterman de sentiments dans lesquels la plupart des collectionneurs se reconnaîtront : « Étant pour le moment dans la plus grande indécision, je vous envoie par la présente mon chèque de 560 dollars pour couvrir le prix d'achat de la Panhard-Levassor de 1903-1904 avec ses restes de carrosserie. » Hinman fit restaurer la voiture dans la configuration dans laquelle il l'avait acquise, c'est-à-dire avec une carrosserie deux places plus sportive, qu'elle arbore encore aujourd'hui.

Telle qu'elle fut trouvée par Waterman, la voiture ne portait pas de plaque moteur, comme celles que l'on trouve normalement sur les autres Panhard et, de ce fait il est malheureusement impossible de donner une date précise de construction ni de retracer avec précision son historique. En 1961, suite à une rencontre avec les membres du comité du Veteran Car Club de Grande-Bretagne et son historien réputé Dennis Field, la Panhard fut datée de 1904, au vu de ses caractéristiques techniques. Complétant l'impressionnante liste de ses propriétaires successifs, à la mort de Hinman, en 1980, la voiture fut achetée par Tom Lester qui à son tour la revendit à Gerald Rolph au bout de six ans. S'ensuivit une longue période en sa possession, la voiture ne quittant sa légendaire collection qu'en 2007, date à laquelle elle fut vendue par Bonhams à l'actuel propriétaire. Celui-ci l'inscrivit régulièrement au fameux London Brighton Run où elle termina toujours bien placée.

Waterman kept the car for a number of years before selling it to a Connecticut based enthusiast, Edward Hinman Jr. who in agreeing his purchase wrote to Waterman with sentiments that most collectors can no doubt relate to "Being presently in an unbalanced state of mind I hereby send you my check (sic) in the amount of $560 to cover the purchase price of the 1903-4 Panhard Levassor chassis with remains of body." Hinman had the car restored in the form in which he acquired it, i.e. as a more sporting two-seater and it has remained in this guise ever since.

As found by Waterman, the car wore no car or engine number plates as normally found on Panhards and rather sadly this aspect has made its precise date of manufacture or original ownership details impossible to trace to this day. In 1961 following liaison with the dating committee of the Veteran Car Club of Great Britain and their respected historian Dennis Field, the Panhard was granted a 1904 date based on its technical specification. Adding to its roster of prominent owners, on Hinman's death in 1980 the car was purchased by Tom Lester and he in turn later sold it to Dr. Gerald Rolph six years later. Again a long period of ownership ensued, the car only leaving this fabled collection in 2007 at which point it was sold by Bonhams and passed to the current owner. In his hands it has been a regular entrant and early finisher on the famous London to Brighton Run.



Plus impressionnante et plus sportive que n'importe quelle autre automobile dont pouvait se réclamer un constructeur d'alors, le quatre cylindres 7, 3 litres de 35 ch de la Panhard et Levassor emmène le pilote et son passager à des vitesses bien supérieures à la normale de cette époque. Son gardien actuel l'a immatriculée et doté d'accessoires d'époque, comme des phares ovales Ducellier qui étaient très appréciés autrefois des propriétaires de ce type de voitures haut de gamme, comme les grosses Panhard et Mercedes.

Avec sa datation validée par le Veteran Car Club et ses précédents engagements au populaire Londres Brighton, désormais parrainé par Bonhams, cette voiture pourra continuer d'honorer de sa présence la fameuse course. Si son nouveau propriétaire le souhaite, il pourra, sans affecter outre mesure ses performances, modifier sa carrosserie en la dotant de sièges supplémentaires, comme c'était sans doute le cas par le passé.

Proposant le meilleur et les performances les plus impressionnante d'une marque à la fois synonyme de naissance de l'automobile et de son usage en compétition, voilà une voiture très spéciale qui mérite une attention toute particulière.
€700 000 - 900 000

As impressive and sporting an automobile as any manufacturer in this epoch can lay claim to, the four-cylinder 35hp, 7.3-Litre Panhard et Levassor can propel its driver and passenger at speeds beyond the normal containments of this time. Its current custodian has road registered the car, and tastefully appointed it with period accessories such as the exquisite oval Ducellier lamps the style of which were favoured by owners of such upper crust motor cars as large Panhards and Mercedes.

With its accepted Veteran Car Club dating and previous use on the popular London to Brighton run, now itself sponsored by Bonhams, this car will continue to be a formidable presence on the world famous rally. Should a new owner wish, it would surely be with little hindrance to its overall performance that its bodywork could be enhanced with the addition of more seating as it no doubt once wore.

Offering the very finest and some of the most potent performance from a company that is synonymous with both the incubation of the automobile and its use in competition, this is a very special automobile deserving of close attention.



378

ROLLS-ROYCE 25/30 HP COUPÉ DE VILLE 1938 CARROSSERIE GURNEY NUTTING

Châssis n° GMP73
Moteur n° K28W

Vendue par sa veuve, cette splendide Rolls-Royce 25/30 HP coupé de ville a appartenu au président récemment décédé du Rolls-Royce Enthusiasts Club (R-REC) de la région centre sud. Le châssis numéro GMP73 a été vendu neuf par H. R. Owen à Mrs G. Marsh d'Edgbaston, à Birmingham le 5 février 1938 après un dernier galop d'essai par Gurney Nutting le 13 janvier de la même année. Cette voiture est la seule connue des 25/30 HP carrossée en coupé de ville sur un dessin de John Blatchley pour Gurney-Nutting. Tous les autres modèles « Owen » du carrossier habillés dans le même style étaient dus au crayon de Richard Blacker-Douglas.

En juin 1947, elle passa aux mains de M. J. P. Kenure de Feltham, dans le Middlesex, puis dans celles de M. Ken Marchant en 1953. La voiture fut ensuite vendue à M. C. Berens de Ewshott, dans le Surrey. Son histoire est alors inconnue jusqu'à environ 1988, lorsqu'elle fut vendue aux enchères comme « sortie de grange ». Peu de temps après, elle fut acquise par la famille Pennell de Weedon, dans le Northamptonshire. Ils entreprirent des travaux importants, notamment l'installation d'une nouvelle culasse en alliage, la réfection du radiateur, la restauration et la peinture de la carrosserie, toute la sellerie refaite en cuir beige à passepoil marron, la réfection des boiseries intérieures avec un nouveau placage et une réfection de touses chromes. Pour un coût total de 50 000 livres.

Offered for sale by his widow, this splendid Rolls-Royce 25/30hp Sedanca de Ville belonged to the recently deceased chairman of the Rolls-Royce Enthusiast Club's Central Southern Section. Chassis number 'GMP73' was sold new via H R Owen to a Mrs G Marsh of Edgbaston, Birmingham on 5th February 1938, after final testing by Gurney-Nutting on 13th January that year. This particular motor car is the only known remaining 25/30 with Sedanca de Ville coachwork designed by John Blatchley for Gurney-Nutting. All other 'Owen' models by this coachbuilder, and of the same style, were to Richard Blacker-Douglas's design.

In June 1947 ownership passed to Mr J P Kenure of Feltham, Middlesex and thence to Mr Ken Marchant in 1953. The car later passed to Mr C Berens of Ewshott, Surrey. Its history is then unknown until circa 1988 when the car was sold at auction as a 'barn find'. Shortly thereafter, it was acquired by the Pennell family of Weedon, Northamptonshire. They carried out considerable works including fitting a new alloy cylinder head; rebuilding the radiator; a major body restoration and repaint; re-trimming all leather in beige with maroon piping; refurbishing all interior woodwork with new veneers throughout; and stripping and re-plating all the brightwork. The total cost was a reported circa £50,000.



Le 23 novembre 2005, les Pennell mirent la Rolls-Royce dans une vente aux enchères où elle fut achetée par Real Car Company dans les Galles du nord. C'est à eux que le vendeur a achetée GMP73 en janvier 2006. Après quelques apparitions au R-REC de la région centre sud, la voiture fut emmenée au spécialiste de la marque Taylors, dans le West Sussex, suite à une surchauffe. S'ensuivit une réfection totale du moteur, ainsi qu'un travail complet sur le reste de la voiture, détaillé sur les factures fournies (lecture recommandée).

La Rolls-Royce retrouvait finalement la route en mars 2008. Après quelques manifestations locales, elle fut engagée à l'Euro Rally jusqu'à Saint Moritz via Reims et Strasbourg en septembre, incluant une ascension du col du Stelvio. En 2009, au R-REC National Rally à Kelmarsh Hall, elle a remporté le prix de sa classe au concours d'élégance. Elle participa encore à plusieurs rencontres du R-REC en 2009/2010 et à un rallye sur le continent en 2010 au Danemark.

Décrite comme étant en bon état général, la voiture démarre et roule bien. Ses caractéristiques les plus notables sont une séparation chauffeur électrique, un petit ensemble vanity à l'arrière, des tablettes escamotables, un ensemble de petit outillage complet sous le siège conducteur et une tendue en toile repliable qui fonctionne parfaitement. La documentation fournie comprend les factures mentionnées ci-dessus, une copie de la fiche d'usine et des papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C (ELL 583).
€95,000 - 110,000

On 23rd November 2005 the Pennells offered the Rolls-Royce for sale at auction where it was purchased by The Real Car Company Ltd of North Wales. The current vendor bought 'GMP73' from them in January 2006. After a couple of appearances at R-REC Central Southern Section events, in May 2006 the car was taken marque specialists Taylors in West Sussex with evidence of overheating. This led to a complete strip down of the engine and a full rebuild, together with extensive works to the rest of the car as detailed on accompanying invoices (inspection recommended).

The Rolls-Royce was finally back on the road in March 2008. After some local events, it attended the Euro Rally to St Moritz via Reims and Strasbourg in September, which included an ascent of the Stelvio Pass. In 2009, at the R-REC's National Rally at Kelmarsh Hall, it received a Class award in the Concours d'Élégance. Various local R-REC events were attended during 2009/2010 and a further overseas rally to Denmark in 2010.

Described as in generally good condition, the car starts and runs well. Noteworthy features include an electric internal division; small vanity set to the rear; fitted under-trays; extensive small tools housed beneath the driver's seat; and a fabric folding Sedanca, the latter working well. Accompanying documentation consists of the aforementioned invoices; copies of the factory build sheets, and a UK V5C document for the registration 'ELL 583'.









379

BENTLEY 4¼-LITRE SPORTS SPECIAL 1936

Châssis n° B156FB

Malgré leurs nombreuses qualités, les « Silent Sportscar » construites à Derby (chez Rolls-Royce) et leurs héritières d'après-guerre, les MkVI et Type R, semblent, pour certains passionnés de Bentley, manquer de caractère par rapport à leurs devancières construites à Cricklewood (chez Bentley). Ils n'ont que faire d'être transporter à 150 km/h dans un silence total !

Dans les dernières décennies, les prix atteints par les authentiques Bentley d'époque Vintage ont atteint des sommets hors de portée de la plupart, sauf pour les plus riches. Cela, et l'absence de modèles ressemblant un tant soit peu à ces modèles Vintage dans la gamme des Bentley de l'ère Rolls-Royce, a fait que les passionnés qui ne pouvaient se passer de l'excitation de rouler décapoté cheveux aux vent n'ont eu d'autre choix que d'opter pour une conversion. Heureusement, pendant longtemps, il y eut suffisamment de berlines de série en acier trop rouillées pour mériter une restauration, qui

For all their many virtues, the Derby-built 'Silent Sportscar' and its post-WW2 successors, the MkVI and R-Type, seem to some Bentley enthusiasts to lack the character of their Cricklewood-built predecessors; not for them the comfort of being wafted along in complete silence at 90mph!

Over recent decades prices fetched by genuine Vintage-era Bentleys have risen to levels well beyond the reach of all but the wealthiest; this fact and the absence of anything remotely resembling its Vintage touring models from the Rolls-Royce era Bentley range has meant that enthusiasts with a yen for top-down, wind-in-the-hair excitement had little choice but to opt for a conversion. Fortunately there has for many years been a plentiful supply of 'standard steel' saloons too badly corroded to warrant restoration, thus providing suitable chassis for transformation into something more exciting.



fournirent des châssis qui pouvaient être transformés en quelque chose de plus excitant. On ne compte plus ces « spéciales », créées par des particuliers passionnés sur châssis de MkVI et de Type R, tandis que de nombreux carrossiers spécialisés proposaient des variations sur le même thème.

L'étonnante Bentley « spéciale » proposée ici commença sa vie sous la forme d'un modèle 3 ½-Liter carrossé en berline sportive quatre porte par Park Ward en janvier 1936. La voiture, alors propriété d'un certain H. D. Clark, fut immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro CLK 462.

Dans son livre Bentley Specials and special Bentleys, Ray Roberts écrit que B156FB fut transformée dans sa configuration actuelle par Bob Burrel, un ingénieur ayant une longue expérience dans la conversion des châssis « Derby ». Elle fut menée un peu après 1981, alors que la Bentley était en la possession d'un certain M. Twelves. Le résultat était une voiture extrêmement légère ne pesant que 879 kg dont les performances étaient encore améliorées en installant un moteur 4 ½ plus puissant. Une fois terminée la Bentley Burrel fut vendue en février 2000 au passionné et collectionneur bien connu David Brock-Jest qui la fit courir au meeting du Bentley Drivers' Club (BDC) à Silverstone en septembre 2001 où elle fit une excellente prestation.

L'actuel propriétaire l'a acquise en octobre 2005. Elle a depuis bénéficié d'une réfection du moteur (en 2008) et est décrite comme en bon état général. Parfaitement adaptée avec son rangement à bagages aux manifestations du BDC et du Vintage Sports Car Club, cette Bentley spéciale unique est vendue avec une quantité de certificats du MoT périmés, ses documents d'éligibilité au VSSC, son certificat de poids, ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C, sa carte grise et son contrôle technique français.
€120,000 - 150,000

There have been countless such 'specials' created by enthusiastic private owners on the MkVI and R-Type chassis, while over the years numerous specialist coachbuilders have offered variations on the theme.

The stunning Bentley special offered here though, started life as a 3½-Litre model completed with four-door sports saloon coachwork by Park Ward in January 1936. The car was registered in the UK as 'CLK 462' and first owned by one H D Clark.

In his book 'Bentley Specials and Special Bentleys', Ray Roberts states that 'B156FB' was transformed into its current configuration by Bob Burrell, an engineer with considerable experience of converting 'Derby' chassis. This was done at some time after 1981, as the Bentley was owned by a Mr Twelves at that time. The result was a remarkably light car weighing only 17¼cwt (approximately 879kg) the performance of which has been further enhanced by the installation of the more powerful 4¼-litre engine. After completion, the Burrell Bentley was sold in February 2000 to well-known enthusiast and collector David Brock-Jest, who raced it at the Bentley Drivers' Club's Silverstone meeting in September 2001, the car giving a good account of itself.

The next - and current - registered keeper acquired the Bentley in October 2005. Since then it has benefited from an engine rebuild (in 2008) and is described as in generally good condition. Perfect for BDC and Vintage Sports Car Club events, this unique Bentley special is offered with a quantity of expired MoT certificates, VSCC Eligibility Document, weighbridge certificate, UK V5C registration document, French Carte Grise and Contrôle Technique.







380

Un des 40 construits

RIVA 32 FERRARI SPÉCIAL CANOT À MOTEUR « SYMBOL » 1991

Numéro de série 1TOBS10T5MS116132
Moteurs n° 4756 et 4757
Coque n° 29

Ce lot représente un exemple rare de canot automobile à haute performance de la catégorie 32 pieds produit par le prestigieux chantier italien Riva en collaboration avec Ferrari et catalogué en 1991 au prix de 396 000 dollars. Le Riva Ferrari fut un projet mené en partenariat entre Cantieri Riva et Ferrari dont le bureau d'études collabora avec les ingénieurs de Riva en vue de produire un canot de vitesse fin, élégant et rapide digne de son prestigieux lignage. Comme pour tous les Riva, seuls les meilleurs composants furent utilisés : moteurs BPM, transmissions Borg Warner, arbres d'hélice Rolls et instrumentation Riva/VDO.

Ce Riva 32 dont la coque est en fibre de verre est propulsé par deux moteurs à essence inboard BPM Volano de 400 ch donnant une vitesse maximale d'environ 96 km/h. Les sièges du pilote et du passager à l'avant sont de type enveloppant avec assises relevables permettant de s'asseoir ou de rester debout et pourvu chacun d'un plateau porte-verres repliable. Un coffre à deux niveaux fermant de chaque côté offre un bel espace de rangement dans le cockpit.

Offered here is a rare example of the high-performance 32-foot powerboat produced by the Italian quality boat builder Riva in collaboration with Ferrari, which in 1991 had a list price of $396,000. The Riva Ferrari was the joint project of Gino Gervasoni of Cantieri Riva and Ferrari, whose design team collaborated with the Riva engineers to produce a sleek, fast, luxurious speedboat worthy of its famous lineage. As with all Rivas, only the best components were used: BPM engines, Borg Warner transmissions, Rolla prop shafts, and Riva/VDO instrumentation.

This Riva 32 has a glassfibre hull and is powered by twin 400 horsepower BPM Volano inboard gasoline engines, giving it a maximum speed of around 96km/h (60mph). The pilot and forward passenger seats are a wrap-around bolster type with fold-down bottoms ideal for either standing or sitting, and each has a foldout drinks tray. With a two-shelf locker on either side, there is ample storage space in the cockpit.







Derrière celui-ci, une banquette peut recevoir confortablement trois passagers. Les moteurs logés sous un grand panneau sous le sun deck sont en excellent état comme en témoigne un récent contrôle que le bateau a passé brillamment. Après le compartiment des moteurs se trouve un espace de rangement (lazaret) supplémentaire tandis qu'une échelle à commande hydraulique installée sur le tableau arrière dégage en se déployant une douchette d'eau douce. La cabine sous pont offre deux larges couchettes, une écoutille supérieure, une toilette marine dissimulée et de nombreux rangements.

Immatriculé en 1996 par Candas International au Nevada (USA), la Riva été ensuite envoyé en Europe. Méticuleusement entretenu, le bateau a été garé à l'intérieur depuis son achat neuf et, utilisé en alternance avec le Riva St Tropez du propriétaire, il n'a été mis à l'eau qu'une année sur deux. Complètement restauré en 2009, il est décrit par le vendeur actuel comme étant en excellent état général affichant seulement « 203 heures » au compteur du moteur. Superbe pièce de collection pour les aficionados de Riva ou de Ferrari, « Symbol » est accompagné d'une copie du titre de propriété du Nevada, de son certificat de canot automobile de vitesse, d'une photo d'époque prise en cours de construction et d'une remorque.
€125,000 - 175,000

Aft of the driving station is a bench seat that can accommodate up to three persons comfortably. The engines are located under a large hatch in the sun deck, and are in excellent condition according to the recently completed survey, which the boat passed with flying colours. Aft of the engine compartment is a lazarette area for additional stowage, while a hydraulically operated swimming ladder, mounted in the transom, reveals a freshwater shower hose when open. The below-decks cuddy cabin has ample berthing for two persons, an overhead hatch, concealed marine toilet, and plentiful stowage spaces.

Registered in 1996 by Condas International in 1996 in Nevada, USA, the Riva was subsequently shipped to Europe. Meticulously cared for, the vessel has been stored indoors since purchased new and, sharing its duties with owner's Riva St Tropez, has only been launched on alternate years. It was completely restored in 2009 and is described by the current owner as in generally excellent condition, with only 203 hours 'on the clock'. A wonderful collectors' piece for any Ferrari/Riva aficionado, 'Symbol' comes with a copy of the Nevada Certificate of Title; fast motor boat registration certificate; a period photograph of it under construction; and a trailer.







381

ex-Boris Ivanowski, vainqueur de sa classe au Double Twelve de Brooklands en 1930

ALFA ROMEO 6C 1750 GRAN SPORT 1930

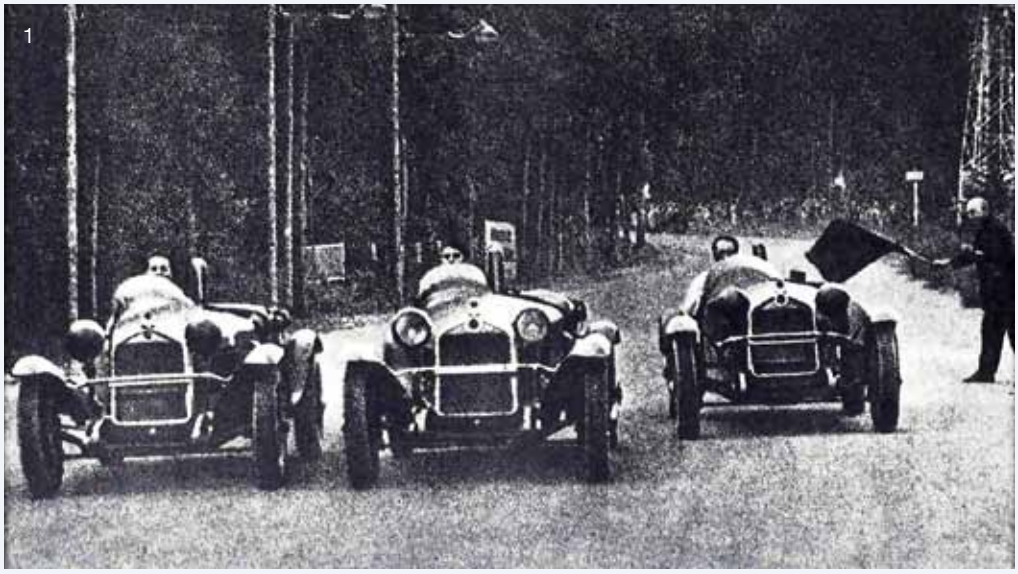
Carrosserie James Young

Châssis n° 8513030/28

1
Spa 24hrs,1930

2 & 3
Boris Ivanowski, 1930

4
Boris Ivanowski Irish GP, 1930









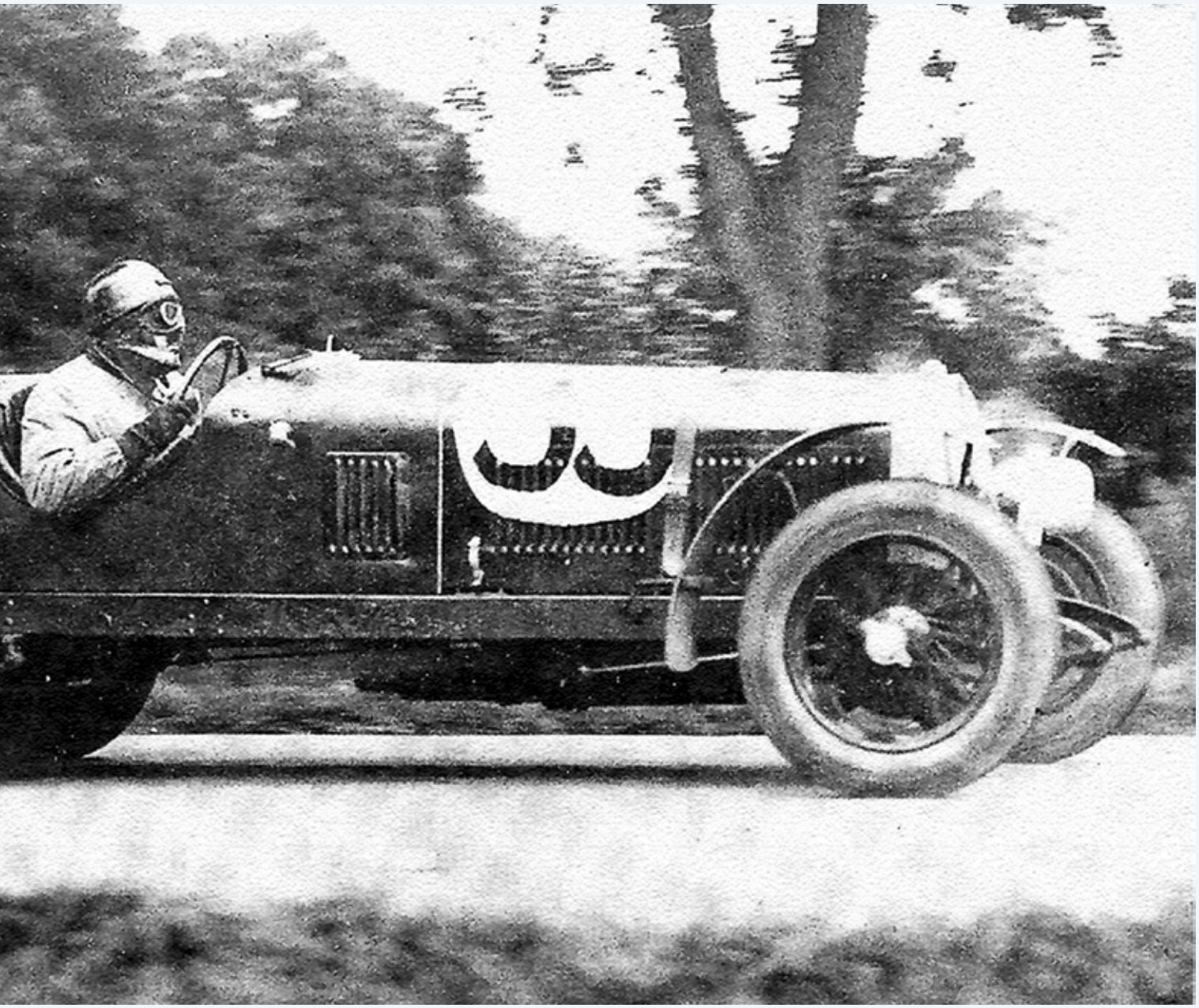
L'Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport était une voiture de sport fascinante et rapide, combinant poids minimum et performances maximales. Le châssis était léger et surbaissé, avec des ressorts semi-elliptiques passant à travers l'essieu avant. Elle allait l'emporter contre des machines bien plus grosses et plus puissantes, triomphe de l'équilibre, de la rapidité et d'une réactivité quasi instantanée.

La carrière sportive de la 1750, servie par une longévité hors pair, continua bien après l'abandon du modèle, glanant de nombreuses victoires, parmi lesquels des triplés aux Mille Miglia, et des résultats flatteurs à la Targa Florio, au Tourist Trophy et au 24 Heures de Spa en 1930. Nuvolari, Marinoni, Ivanowski, Campari et Varzi ont tous connu le succès au volant de la « voiture légère » de Jano et elle est tout simplement devenue une légende.

Seul concessionnaire attitré d'Alfa Romeo pour la Grande-Bretagne à partir de 1924, F. W. Stiles s'attacha à valoriser la marque au début des années 1920 sous le nom d'Alfa Romeo British Sales Ltd.

The Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport was an exciting fast sports car combining minimum weight with sparkling performance. The chassis was low and lightweight, featuring semi-elliptical springs that passed through the front axle. The 6C 1750 would go on to be victorious over much larger and more powerful machinery, the triumph of balance, quickness and almost thought-control responsiveness.

The 1750's sporting career, aided by its mechanical longevity, extended far beyond its production, amassing countless wins, including 1-2-3 finishes in the Mille Miglia, and top results at Targa Florio, the Tourist Trophy and Spa 24 Hours in 1930. Nuvolari, Marinoni, Ivanowski, Campari and Varzi all recorded successes in Vittorio Jano's 'light car' and the model is, quite simply, a legend. Having been granted the sole concessionaire for Alfa Romeo in Britain in 1924 F.W. Stiles actively built up the Alfa Romeo brand during the early 1920's operating as Alfa Romeo British Sales Ltd.





Comme il le racontait dans un article de Motor Sport en novembre 1949, F. W. Stiles avait commandé trois Alfa Romeo Gran Sport au début de 1930. Il avait fourni des pilotes qui avaient régulièrement engagé ses voitures dans différentes courses. L'un de ses pilotes était Boris Ivanowski, un officier de la Garde Impériale Russe qui s'était exilé à Paris après la révolution et se rendit célèbre comme pilote dans les années 1920. Il était pilote d'écurie pour la British Alfa Romeo Team de Stiles et avait couru dans les courses les plus importantes, au Double Twelve à Brooklands, au Grand Prix d'Irlande et au Tourist Trophy. Glanant les victoires avec son Alfa Romeo, il remporta les 24 Heures de Spa en 1930, avec l'Italien Attilio Marinoni et le Grand Prix d'Irlande en 1930. Ivanowski pilota d'autres voitures par la suite, notamment une Mercedes SSK.

Stiles prit possession d'un lot de trois Alfa Romeo de compétition au début de la saison 1930. L'une d'elle, châssis n° 8513028, arriva sans carrosserie et participa surtout à des épreuves britanniques en sa possession. Des documents confirment que 8513028 est la voiture d'Ivanowski au Double Twelve équipée de sa première carrosserie de compétition (voir photo). Ivanowski termina 8e au classement général, premier de sa classe.

As reflected in his November 1949 article in Motor Sport F.W. Stiles recounts that he had ordered three Grand Sport Alfa Romeos early in 1930. He had sourced drivers who had regularly handled these cars to assist in driving them in events. One of these drivers was Boris Ivanowski. Boris Ivanowski was an officer of the Russian Imperial Guard who went into exile in Paris after the Russian revolution and made his way to fame in the 1920's as a racing driver. He was a works driver for the British Alfa Romeo Team 'Stiles' and competed in the major events there such as the Brooklands Double Twelve, Irish Grand Prix, Tourist Trophy Race. Driving Alfa Romeos to wins in 1929 he went on and won the Spa 24 Hours in 1930 together with Italian Attilio Marinoni and also the Irish Grand Prix in 1930. Ivanowski later went on to race other cars, including a Mercedes SSK.

Stiles took possession of a batch of competition Alfa Romeos at the start of the 1930 racing season. One of these 8513028, arrived with no coachwork to be used in mainly British events whilst in Stiles hands. 8513028 is documented as the Double Twelve Ivanowski car fitted with its first English racing body. (see photo) Ivanowski finished 8th overall and was class winner.









À la fin de la saison, le châssis n° 8513028 figure dans le registre d'Alfa Romeo (British Sales) Ltd comme ayant été habillée pour le Salon avec une carrosserie par James Young de couleur noire avec des roues fils chromées. En janvier 1931, la 6C 1750 fut vendue par Stiles sous une nouvelle immatriculation, GN 4568, et enregistrée sous le numéro de châssis 8513030. Elle fut livrée à son premier propriétaire Lionel G. Maller le 6 février 1931, comme une voiture neuve.

Selon un courrier d'Angela Cherrett du 21 avril 1998 qui se réfère aux archives d'Alfa Romeo British Sales Ltd, (lettre qui se se trouve au dossier accompagnant la voiture), celle-ci écrit « j'ai découvert une mention de 8513028. Elle dit : « voiture n° 8513028, châssis 8513028, 1750 cm3 voir 8513030, pilotée par Ivanowski au Double Twelve…1930 », puis après un espace dans le registre pour l'acheteur – « L. G. Maller ».

Maller garda l'Alfa Romeo de 1931 à 1935 et l'échangea contre une Alfa Romeo 8C 2300. Elle fut ensuite vendue au Dr Lionel Lankester de Guildford, dans le Surrey, en 1935, auquel elle fut rachetée par John King de Guildford. En 1957, la voiture est achetée par le passionné amateur d'Alfa Romeo Geoffrey Wilson, membre de la section Alfa Romeo du VSCC (Veteran Sports Cars Club).

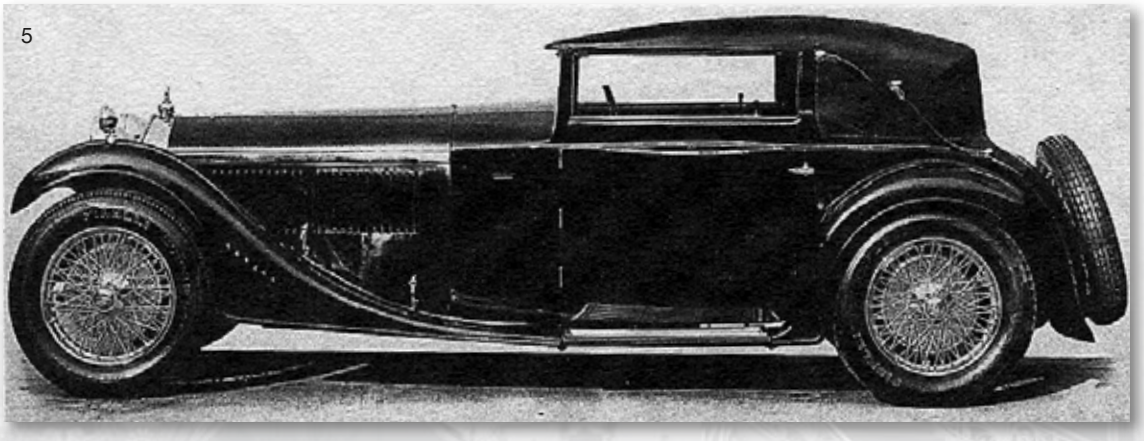
Following the racing season chassis number 8513028 features in the Alfa Romeo British sales Ltd. records as having been bodied for the Motor Show 'mounted with Young Coupe, black coachwork and chrome wire wheels'. In January 1931 the 6c1750 was sold by Stiles under a new registration number GN 4568 and tagged as chassis 8513030.It was delivered to its first owner Lionel G. Maller on February 6, 1931, as a new car.

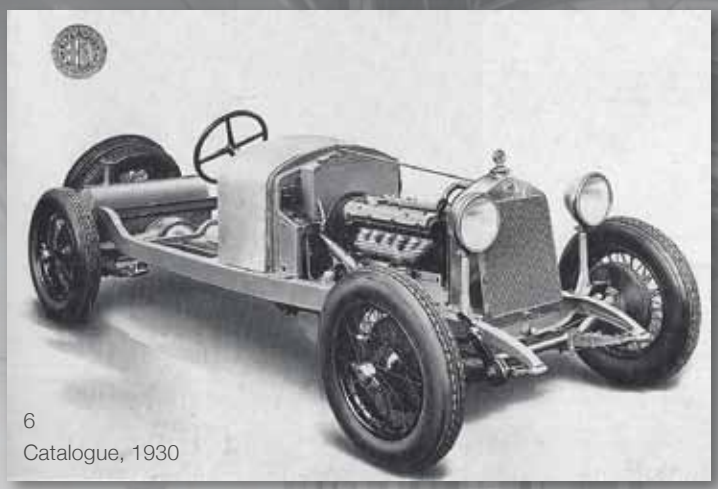
According to a letter on file from Angela Cherrett dated April 21st 1998, on review of her Alfa Romeo British Sales Ltd archives, Mrs. Cherrett states, 'I have discovered a mention of 8513028. This says Car nr. 8513028 Chassis nr 8513028, 1750cc see 8513030 Raced Double 12 *Ivanowski's* …..1930, then there is a space in the ledger for the purchaser – *L.G.Maller*.'

Maller retained the Alfa from 1931 to 1935 and exchanged it against an 8c2300 Alfa. The Alfa was then sold to Dr. Lionel Lankester of Guildford, Surrey in 1935 from whom it was acquired by John King of Guildford. In 1957 the car was acquired by the Alfa Romeo enthusiast Geoffrey Wilson, an official of the Alfa Romeo Section of the VSCC.



5
London Motor Show,1930





6
Catalogue, 1930

Le changement de propriétaire suivant intervint en 1961, lorsque l'Alfa Romeo passa aux mains de Michael Miller, en Écosse, en la possession duquel elle resta pendant 30 ans. L'Alfa passa ensuite à un résident du Surrey qui vivait à moins de 20 km du lieu de sa première livraison en 1931. À partir de 1993, l'Alfa Romeo a été régulièrement utilisée sur route et en rallye, courant au Nassau Speed Week Revival pilotée par le regretté Phil Hill qui était un grand amateur de la 6C 1750.

Depuis la course de Nassau, l'Alfa a été conduite en Italie où elle fut utilisée comme voiture suiveuse au Mille Miglia en 2002 sur une partie de l'épreuve derrière une 8C 2300. Restaurée avec soin en 2013, elle conserve ses éléments d'origine les plus importants et sa carrosserie James Young.

Récemment inspectée par le spécialiste de la marque, l'atelier de Jim Stokes Workshops Ltd. l'Alfa Romeo 8513030 s'est avérée porter le numéro de châssis 8513028, la boîte de vitesse numéro 8343066 (préparée par l'usine avec un rapport spécial Gransport de 17 x 27), le boîtier de direction 8153060 (rapport sport de 4 x 26 également utilisé sur la voiture de George Eyston à Brooklands) et le différentiel arrière 8483062, carter d'essieu 11/51 et carter moteur 8523047. Le numéro d'origine du radiateur est le 24. Au cours de l'inspection, on a également pu repérer que les trous pour les sangles de capot originales étaient bien présents, ainsi que les trous de fixation des ailes motocyclette, indices de sa carrière sportive initiale. Le capot de la voiture est celui d'origine avec des côtés plus échancrés modifiés par James Young. Un trou dans l'aluminium du plancher pour le tuyau du réservoir d'huile auxiliaire est également visible. Le rapport de Jim Stokes Workshops Ltd. daté du 8 janvier 2015 figure au dossier.

The next change of ownership was in 1961, when the Alfa went to Michael Miller in Scotland who owned it for some 30 years, passing the Alfa to a Surrey resident who lives no more than 12 miles from the original place of delivery in 1931. From 1993 the Alfa has seen constant road and rally use, competing in the Nassau Speed Week Revival and driven by the late Phil Hill who was a great fan of the 6c1750.

Since the Nassau week the Alfa was driven to Italy where it was used as a chase car in the 2002 Mille Milgia on one part of the course trailing an 8c2300. Sympathetically restored in 2013 it retains all of its original major components and James Young coachwork.

Recently inspected by marque specialists Jim Stokes Workshop Ltd. Alfa Romeo number 8513030 was found to carry chassis number 8513028, gearbox number 8343066, a factory prepared (17x27 gransport ratio), steering box number 8153060 (4x26 special sports ratio also used on George Eystons Brooklands car), front axle 8363049, and rear axle diff: 8483062, rear axle housing 11/51 and crankcase number 8523047. The original radiator is numbered #24. During inspection it was also noted that the original holes for the leather bonnet straps were present as were the holes for the cycle wings, all evidence of its early racing career. The bonnet on the car is the original with deeper sides modified by James Young. A hole in the original aluminium floor for the auxiliary oil tank pipe is also still apparent. The report by Jim Stokes Workshops Ltd. dated January 8th 2015 is on file.













Tous ces éléments ont toujours été associés à 8513030 et le registre Alfa Romeo compilé et écrit à la main par Geoffrey Wilson le met en évidence. Ce registre détaille toutes les pièces installées sur l'Alfa en 1952 – chaque numéro étant toujours visible sur la voiture aujourd'hui, y compris le numéro du capot d'origine ainsi que celui du carburateur Memini DOA 21 numéro N101263.

Bonhams est particulièrement fier d'offrir cette opportunité d'acheter un véhicule aussi magnifique, historique et authentique. Si l'on prend en considération sa provenance impressionnante, détaillée et bien documentée, son historique des propriétaires continu - incluant l'un des membres fondateurs de l'Alfa Romeo Register - parfaitement documenté dans le dossier fourni avec la voiture, 8513030 telle qu'elle se présente aujourd'hui affiche une valeur historique, une authenticité et une origine sans pareilles. C'est un événement rare aujourd'hui qu'une voiture d'une telle importance se présente à une vente aux enchères et Bonhams recommande une inspection méticuleuse par tous les acheteurs intéressés.
€1,200,000 - 1,400,000

All of these components have always been associated with 8513030 and the Alfa Romeo hand written register compiled by Geoffrey Wilson is evidence of this. As that register lists all the parts installed on the Alfa as of 1952 – each number is still visible on the car today including the original bonnet number and that on the Memini DOA 21mm carburetor N101263.

Bonhams are exceptionally proud to offer an opportunity here to purchase something truly magnificent, historic, and authentic. Considering its fascinating, well-understood and documented provenance, a continuous ownership history including one of the founder members of the Alfa Romeo Register, all carefully documented in the substantial history file accompanying the car, 8513030 as presented today offers unparalleled historic value, authenticity and originality. It is a rare occurrence today for a motorcar of such significance to come to auction and Bonhams recommend close inspection by any interested parties.





382
MERCEDES-BENZ 560 SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1989
Châssis n° WDBBA48D5KA095123





Cette très belle 560 SL date de la dernière année de production et reçoit donc des étriers de freins à quatre pistons, les freins à disque élargi et la suspension améliorée de la berline W124, ainsi qu'un traitement antirouille moderne et toutes les options, y compris le hardtop. La voiture a passé la majeure partie de sa vie aux États-Unis – en Floride, Arizona et à Minneapolis – et a parcouru 96 000 miles (soit en approximativement 154 000 km) d'origine. Elle a récemment été importée en Belgique et a subi les contrôles techniques officiels là-bas. Les taxes et frais de douanes ont été acquittés et la voiture est vendue avec son formulaire 705 qui permet de l'immatriculer dans la communauté européenne.

Le précédent propriétaire a pris un soin méticuleux de cette Mercedes-Benz, qui se présente en très bon état général. L'extérieur est presque parfait et sa peinture bleu nuit est très belle, l'intérieur montre quelques traces d'usage, mais reste quasiment parfait, lui aussi. On ne note aucun dommage à la carrosserie ni aucun éclat aux portes. Les roues en alliage ne présentent aucun dommage et contrastent joliment avec la peinture bleu nuit. Les pneus et les freins ont été récemment rénovés et la voiture fonctionne aussi bien qu'elle en a l'air.
€15,000 - 25,000
Sans Réserve

This is beautiful 560SL dates from the last year of production and thus incorporates the 4-pot brake callipers, large brake discs, and improved suspension from the W124 saloon, together with modern rust proofing, and is fully optioned with the best 'extras', including a hardtop. The car has spent most of its life in the USA - in Florida, Arizona and Minneapolis - and has covered 96,000 miles (approximately 154,500 kilometres) from new. It has recently been imported into Belgium and undergone the official technical inspection there. All import taxes and duties have been paid and the car comes with Form 705 enabling it to be registered within the European Union.

The previous owner was meticulous in the care of this Mercedes-Benz, which is described as is in generally very good condition. The exterior is near perfect and the dark blue paintwork is very nice, while the interior shows some wear but is still near perfect. There is no body damage or dents to the doors. The alloy wheels are free from 'road rash' and contrast nicely with the dark blue paintwork. Tyres and brakes were renewed recently and the car is said to ride a well as it looks.



383
MERCEDES-BENZ 230SL CABRIOLET AVEC HARDTOP 1965
Châssis n° 113.042.10.010549
Moteur n° 127.982-10-000613 (voir texte)





Présentée au Salon de Genève en mars 1963 comme remplaçante de la 190 SL, la 230 SL est le jalon fondateur de toute une dynastie de sportives qui allait se révéler un succès commercial sans précédent pour Mercedes-Benz. Sa carrosserie, instantanément saluée comme une classique, était entièrement nouvelle, tandis que sous la tôle, le châssis était typiquement Mercedes. Surnommées « pagode », en raison de la forme particulière de leur pavillon, ces SL faisaient partie des grand tourisme préférées de leur époque et continuent à être très recherchées par les collectionneurs.

Cette 230 SL à boîte manuelle a été livrée neuve aux États-Unis où elle fut un temps la propriété d'un certain Mr Howard Allen Willingham de Davidsonville, dans le Maryland, en 1989. En 2014, elle fut exportée des États-Unis vers la Hollande et en juillet dernier fut immatriculée en Belgique par son actuel propriétaire. Un album photo figurant au dossier la montre dans divers rallyes.

Le rapport d'expertise fourni avec la voiture atteste que la carrosserie a été restaurée et repeinte récemment et que les sièges, les panneaux intérieurs et le tableau de bord ont été regarnis en vinyl, concluant au bon état général de la voiture. Il faut toutefois préciser que le moteur est celui d'une 220 SEb équipé de la culasse « 250 » d'une 2, 5 litres. Peinte en bleu métal avec intérieur gris et équipée d'une radio Becker Europa, cette très belle 230 SL est vendue avec les éléments mentionnés ci-dessus, un catalogue 230 SL, une copie de son ancienne immatriculation au Maryland (1989), ses papiers d'expédition maritime, différentes factures et ses papiers d'immatriculation belge.
€45,000 - 60,000
Sans Réserve

Introduced at the Geneva Salon in March 1963 as replacement for the 190SL, the 230SL is a landmark model which founded a sports car dynasty that would prove an enormous commercial success for Mercedes-Benz. An instant classic, the body design was entirely new while beneath the skin the running gear was conventional Mercedes-Benz. Top speed was in excess of 190km/h. 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.

This manual transmission 230SL was delivered new to the USA where it is known to have been owned by a Mr Howard Allen Willingham of Davidsonville, Maryland in 1989. In 2014 the 230SL was exported from the USA to the Netherlands and in July of last year was registered in Belgium by its current owner. A selection of photographs of it participating in various 'fun' rallies is in the history file.

The accompanying 2014 condition report (expertise) states that the body has been restored and repainted recently, and that the seats, trim panels and dashboard have been reupholstered in vinyl, concluding that the car is in good overall condition. (It should be noted that the engine is that of a 220SEb fitted with the cylinder head from a 2.5-litre '250' unit). Finished in blue metallic with grey interior, the latter equipped with a Becker Europa radio, this beautiful 230SL comes with the aforementioned expertise, a 230SL sales brochure, copy of the old Maryland title (1989), shipping documents, sundry invoices, and Belgian registration papers.

384

CHRYSLER EIGHT AIRFLOW BERLINE 1934

Châssis n° 6594174

Présentée en 1934, l'emblématique Chrysler Airflow était, comme le suggère son nom, une des premières tentatives de mise en œuvre de l'aérodynamique sur une voiture particulière. Avec sa grille en cascade caractéristique, la révolutionnaire Airflow ne plaisait pas à tout le monde et elle se fit plus conventionnelle au fil des millésimes, disparaissant de la gamme Chrysler en 1937.

Introduced in 1934, the iconic Chrysler Airflow was, as its name suggests, one of the first attempts to apply the science of aerodynamics to passenger car design. With its distinctive 'waterfall' front grille, the revolutionary Airflow was not to everyone's taste and it became progressively more conventional over the next few years, finally disappearing from the Chrysler range in 1937.



La documentation fournie nous montre que cette Chrysler Airflow était, au moins depuis 1992, la propriété du Musée de la Colline de l'Automobile à Paris, qui l'avait acquise aux États-Unis (voir la correspondance avec l'Airflow Club of America au dossier). En possession du musée, l'Airflow avait été entièrement restaurée avec le souci de coller au plus près des caractéristiques d'origine.

En 2004, le musée avait proposée la voiture dans une vente aux enchères où elle fut acquise par M. André Hubert (facture d'achat au dossier). En sa possession, l'Airflow fut l'objet d'une nouvelle rénovation entreprise en 2005 par l'Atelier des Coteaux pour un coût dépassant les 11 700 €. Les factures y afférant figurent au dossier avec d'autres travaux importants, notamment une révision en mars 2012. De plus, la voiture est vendue avec un manuel d'entretien de la carrosserie, sa carte grise française et son contrôle technique en cours de validité. Une magnifique occasion d'acquérir un bel exemplaire de ce modèle rare dans sa forme originale la plus pure.
€40,000 - 60,000
Sans réserve

Accompanying documentation shows that this Chrysler Airflow was owned from at least 1992 by Le Musée de la Colline de l'Automobile in Paris, which had acquired it in the USA (see Airflow Club of America correspondence on file). While in the museum's ownership the Airflow was extensively restored, with great care taken to keep to the original specification.

In November 2004 the museum offered the car for sale at auction where it was purchased by Monsieur André Hubert (purchase invoice on file). During Mr Hubert's ownership the Airflow benefited from further extensive refurbishment, which was undertaken in 2005 by L'Atelier des Coteaux at a cost in excess of €11,700. The related invoice is on file together with others for subsequent works, including a service in March 2012. In addition, the car comes with a Body Service Manual, French Carte Grise and current Contrôle Technique. A wonderful opportunity to acquire a fine example of this rare model in its earliest and purest form.









385
DELAHAYE 135M CABRIOLET 1949
CARROSSERIE ANTEM
Châssis n° 800 755



Les premières productions de Delahaye manquaient un peu de panache, mais en 1935, arriva la première Delahaye d'une nouvelle génération qui allait changer l'image de la marque, la sportive T 135 Coupe des Alpes. Delahaye améliora le modèle l'année suivante avec la T 135 M 3,6 litres de 130 ch, dont la version sport se faisait rapidement un nom en compétition en finissant aux 2e, 3e, 4e et 5e places du Grand Prix de France 1936,en gagnant le Rallye de Monte-Carlo et les 24 Heures du Mans, respectivement en 1937 et 1938. Le modèle réapparut après la guerre, sous la forme de la 135 M avec le moteur 3, 6 litres et resta en production jusqu'en 1951.

Delahaye ne possédant pas de carrosserie intégrée, tous ses châssis étaient habillés par des carrossiers indépendants qui créèrent quelques-unes de leurs réalisations les plus séduisantes sur la Type 135. À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, cette Delahaye 135 M arbore une carrosserie cabriolet de Jean Antem de Courbevoie, dans le département de la Seine à l'époque.

Delahaye's early products tended to be rather lacklustre but then in 1935 came the first of a new generation that would change the marque's image: the sporting T135 Coupe Des Alpes. Delahaye improved on the formula the following year with the 3.6-litre, 120/130bhp T135M, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, taking 2nd, 3rd, 4th and 5th places in the 1936 French Grand Prix and winning the Monte Carlo Rally and Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938 respectively. The model reappeared post-WW2 as the 135M with the 3.6-litre engine and lasted in production until 1951.
Delahaye had no in-house coachworks so all its chassis were bodied by independents, who created some of their most attractive designs on the Type 135. Right-hand drive like many high quality French cars of the period, this Delahaye 135M carries cabriolet coachwork by Jean Antem, of Courbevoie, Seine.







Il avait fondé sa société de carrosserie en 1919 et, au cours des 30 années qui suivirent, habilla toutes sortes de châssis dans divers styles. Antem construisit des carrosseries en série pour La Licorne et Ariès au cours des années 1930, réservant ses créations sur mesure pour des marques de qualité, comme Bentley, Bugatti, Hispano-Suiza et, bien sûr, Delahaye. On trouve peu de créations de Jean Antem aujourd'hui. Un article de La Vie de l'Auto de janvier 1979 répertoriait seulement quatre Delahaye 135 à carrosserie Antem connues à l'époque. Concurrentes régulières des concours d'élégance les plus prestigieux, ces rares voitures à carrosserie Antem sont très recherchées aujourd'hui.

Le châssis n° 800 755 a d'abord été la propriété d'un certain M. Poncet, puis en second de Roland Poncet, fils du président de Puiforcat, le fameux spécialiste de l'argenterie parisien. Le troisième propriétaire, d'août 1972 à 1982, fut François Jolly, membre éminent du Club Delahaye. En 1985, la voiture fut vendue à Maurice Marcaud et en 1994 passa aux mains de M. Singer. L'actuel propriétaire a acheté la voiture à M. Dufau, qui la possédait depuis 2004. Complètement restaurée « comme neuve » en 2011, la voiture est vendue avec un rapport illustré de Yann Carat Automobiles montrant les différents aspects des travaux exécutés. En 2012, la Delahaye a reçu un prix du Club Auto pour son authenticité et elle a également été primée au concours d'élégance de Boulogne. Vendue avec les factures de restauration et sa carte grise française, cette très élégante grande routière sera un complément de qualité dans n'importe quelle collection privée.
€300,000 - 400,000

Jean Antem established his coachbuilding business in 1919 and over the course of the next 30-plus years would body all kinds of chassis in a wide variety of styles. Antem manufactured series-production bodies for La Licorne and Ariès during the 1930s while reserving his bespoke creations for quality marques such as Bentley, Bugatti, Hispano Suiza and, of course, Delahaye. Jean Antem's work is rarely encountered today; indeed, an article published in 'La Vie de l'Auto' in January 1979 cited just four Antem-bodied Delahaye 135 cabriolets known at that time out of an estimated seven made post-war. Regular contenders at the most prestigious Concours d'Élégance events, these Antem-bodied cars are rare and sought-after.

Chassis number '800 755' was first owned by a Mr Poncet and secondly by Mr Rolland Poncet, son of the president of Puiforcat, the famous Parisian silversmiths. The third owner, from August 1972 to 1982, was François Jolly, a prominent member of the Delahaye Club. In 1985 the car is sold to Maurice Marcaud and in 1994 passed to a Mr Singer. The current owner purchased the Delahaye from Mr Jacques Dufau, who had owned it since 2004. Completely restored to 'as new' condition in 2011, the car comes with Yann Carratt Automobiles' illustrated report detailing some aspects of the work carried out. In 2012 the Delahaye was awarded a prize for its authenticity by Club Auto, and it has also been a winner at the Boulogne Concours d'Élégance. Offered with restoration invoices and French Carte Grise, this most elegant Grande Routière would make a fine addition to any important private collection.



386

BENTLEY S CONTINENTAL FLYING SPUR 1959
CARROSSERIE H. J. MULLINER

Châssis n° BC14LEL

En octobre 1955, la Bentley Continental était proposée sur le tout nouveau châssis de la série S, synonyme de performances faciles et de grande distinction, dès sa présentation sur le châssis série R en 1952. Le nouveau châssis à caisson de la série S intégrait des freins et une suspension améliorés, ainsi qu'une version portée à 4 887 cm3 et donc plus puissante du moteur à admission au-dessus de l'échappement existant. La Continental avait un taux de compression plus élevé, un radiateur plus court, un rapport de pont plus élevé et, au moins pour un temps, était proposée avec une transmission manuelle à main droite.

Rolls-Royce avait prévu de commercialiser la Continental uniquement en deux portes, mais, fin 1957, la décision fut prise de lancer la production d'une version quatre portes carrossée par H. J. Mulliner. Dévoilée avec la Continental série S et connue sous le nom de Flying Spur, cette version était le fruit d'une collaboration avec le bureau de style intégrée de Rolls-Royce H. J. Mulliner et ressemblait fortement à la fois à la Continental deux portes et aux berlines quatre portes existantes sur châssis Rolls-Royce et Bentley (hors Continental).

In October 1955, the Bentley Continental became available on the newly introduced S-Series chassis, having been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction in R-Type form in 1952. The S-Series' new box-section chassis incorporated improved brakes and suspension and an enlarged (to 4,887cc) and more powerful version of the existing inlet-over-exhaust six-cylinder engine. The Continental came with a higher compression ratio, shorter radiator and higher gearing and, for a time at least, could be ordered with right-hand change manual transmission.

Rolls-Royce had envisaged the Bentley Continental as exclusively a two-door car but late in 1957 the decision was taken to sanction the production of a four-door variation by H J Mulliner. Introduced on the S-Series Continental and known as the 'Flying Spur', this design was a collaborative effort by Rolls-Royce's in-house styling department and H J Mulliner, and bore a strong resemblance both to the two-door Continental and to existing coachbuilt four-door styles on Rolls-Royce and (non-Continental) Bentley chassis.



Aux qualités d'allure et d'élégance de la Continental, la Flying Spur ajoutait la facilité des quatre portes, une intérieur plus spacieux et un coffre généreux. Arborant toute la splendeur des grandes routières d'avant-guerre, la Continental Flying Spur coûtait 7 994 livres en 1957 – soit quelque 44% de plus que la berline de série tout acier ou encore trois le prix d'une maison moyenne au Royaume-Uni. La possession de ce qui était alors l'une des voitures les plus chères et les plus exclusives de son époque était réservée à une poignée de riches connaisseurs.

Le numéro de châssis BC14LEL a été livré neuf aux États-Unis où son premier propriétaire était un certain Paul V. Shields de Southampton, dans l'état de New York. Plus récemment, la Bentley a été importée au Royaume-Uni où elle a été complètement restaurée, y compris la réfection du moteur, un nouveau faisceau électrique et une peinture argentée. De plus, l'intérieur a été regarni en cuir brun, tandis que le ciel de toit et les boiseries ont été rénovés. Au début de 2014, la Bentley a bénéficié d'un nouveau travail de rénovation par le très respecté spécialiste de la marque West Hoathly Garage Ltd, concernant la transmission, la direction et le système d'allumage (voir les factures au dossier pour un montant de 7 348, 89 livres). Décrite comme en bon état général, la voiture n'a pas été utilisée depuis que ces travaux ont été entrepris et est prête à reprendre la route. Cette magnifique Bentley Continental Flying Spur est vendue avec les factures mentionnées ci-dessus, la copie de la fiche de châssis et son titre de propriété américain.
€130,000 - 160,000

To the Continental's existing qualities of pace and elegance, the Flying Spur added four-door practicality, a more spacious interior and a generously proportioned boot. Embodying all the splendour of the great pre-war Grandes Routières, the Continental Flying Spur cost £7,994 in 1957 – some 44% more than the S-Series 'standard steel' saloon or more than three times the value of the average UK house. Ownership of what was one of the most expensive and exclusive automobiles of its day was necessarily confined to a handful of wealthy connoisseurs.

Chassis number 'BC14LEL' was delivered new to the USA where its first owner was one Paul V Shields of Southampton, New York. More recently the Bentley was brought to the UK where it has been comprehensively restored, including an engine rebuild, new wiring loom and a re-spray in silver. In addition, the interior has been reupholstered in brown leather, and the headlining and wood trim panels renewed. Early in 2014 the Bentley benefited from additional extensive remedial works undertaken by the highly respected independent marque specialists West Hoathly Garage Ltd, which included attention to the transmission, steering and ignition systems (see bills on file totalling £7,348.89). Described as in generally good condition, the car has not been used since this work was completed and is ready to be enjoyed. This magnificent Bentley Continental Flying Spur is offered with the aforementioned bills, copy chassis cards and US Certificate of Title.







387 *

Livrée d'origine avec conduite à gauche

ASTON MARTIN DB6 COUPÉ 1966

Châssis n° DB6/2536/LN
Moteur n° 400/2560/V

« Si vous voulez une vraie voiture d'amateur de conduite britannique, l'ultime développement d'une lignée ininterrompue de pur sang depuis la période Vintage jusqu'à nos jours, il n'existe rien d'autre dans ce domaine que l'Aston. » - The Motor du 26 novembre 1966 à propos de la DB6.

Le châssis n° DB6/2536/LN à conduite à gauche, a été livré neuf aux Etats-Unis vis British Motor Car Distributors Ltd de San Francisco (Californie) et vendu à un certain Willard C. Collins de Stockton, CA. La garantie constructeur d'origine, la fiche du concessionnaire et le titre d'immatriculation figurent au dossier. Willard Collins conserva l'Aston près de 23 ans avant de s'en séparer en novembre 1989 (acte de vente dans le dossier). La voiture fut ensuite exportée vers le Royaume-Uni, puis à Jersey (îles Anglo-Normandes) où elle fut immatriculée « J 45911 » le 1e mai 1991.

'If you want a truly British driver's car, the ultimate development of a continuous line of thoroughbreds from the Vintage era to the present day, there is nothing in quite the same field as the Aston.' – The Motor on the DB6, 26th November 1966.

Left-hand drive chassis number 'DB6/2536/LN' delivered new to the USA via British Motor Car Distributors Ltd of San Francisco, California and first owned by one Willard C Collins of Stockton, CA. The original manufacturer's warranty, dealer card and registration card are in the history file. Willard Collins kept the Aston for some 23 years before selling it in November 1989 (change of ownership record on file). The car was then exported to the UK and thence to Jersey in the Channel Islands where it was registered as 'J 45911' on 1st May 1991.



De 1991 à 1995, la DB6 fut la propriété de la Banque Cantrade Switzerland (C.I.) Ltd. et conduite par un certain Peter Morton, probablement membre de la direction de la banque (voir documents dans le dossier). Vers la fin de son séjour à Jersey, l'Aston fut remisée dans le garage de Joe Santos. La correspondance présente dans le dossier précise que le kilométrage affiché à l'époque (janvier 1995) était de 48 538 miles (77 650km environ) et que la voiture avait été repeinte. Il était aussi précisé qu'elle avait été équipée de l'air conditionné et qu'à l'exception de la peinture et d'un échappement en inox, la DB6 apparaissait totalement d'origine.

En janvier 1996, l'Aston fut achetée par le vendeur actuel et emmenée en Suisse où elle est actuellement immatriculée. Environ CHF 12 600 ont été dépensés en travaux de restauration en décembre 1998 (à 50 321 miles/80 500 km) principalement pour la réfection des freins, tandis qu'en octobre 2001 (à 51 058 miles/81 700 km) une dépense de CHF 1 900 environ a été consacrée à un entretien général (voir factures détaillées du Garage Bernhard Rüegg dans le dossier). La voiture est offerte avec la documentation mentionnée ci-dessus, sa carte grise suisse et son manuel d'utilisation d'origine.
€150,000 - 190,000

From 1991 to 1995 the DB6 was owned by Bank Cantrade Switzerland (C.I.) Ltd and driven by one Peter Morton, presumably a member of the bank's staff (see documents on file). Towards the end of its time in Jersey the Aston was in long-term storage at the garage owned by Joe Santos. Correspondence on file states that the recorded mileage at that time (January 1995) was 48,538 and that the car had been repainted. It was also noted that air conditioning was fitted and that apart from the repaint and a stainless steel exhaust the DB6 appeared totally original.

In January 1996 the Aston was acquired by the current vendor and taken to Switzerland where it is currently registered. Some CHF12,600 was spent on restoration works in December 1998 (at 50,321 miles), mainly on refurbishing the brakes, while in October 2001 (at 51,058 miles) a further CHF1,900 or so was spent on general upkeep (see detailed bills from Garage Bernhard Rüegg on file). The car is offered with aforementioned documentation, Swiss Carte Grise and an original DB6 instruction book.







388

PORSCHE 356 A SPEEDSTER 1957

Châssis n° 83237
Moteur n° 66685









Ferdinand Porsche avait fondé son bureau d'étude indépendant au début des années 1930, mais son nom n'apparut pas sur une voiture avant 1949. Lorsque ce fut le cas, c'était sur l'une des plus importantes sportives de tous les temps, la Porsche 356. Un cabriolet suivit rapidement le coupé 356 original et, en 1952, une série d'essai de 15 roadsters fut construite à l'attention de l'importateur américain Max Hoffman, qui avait persuadé Porsche du potentiel d'un modèle d'entrée de gamme bon marché. Le bon accueil de ce roadster aux États-Unis fut à l'origine de la mise en construction du modèle Speedster en 1954.

Dans un essai comparatif avec le coupé en 1956, Road&Track écrivait : « il serait difficile de trouver une sportive plus confortable pour les longs voyages à haute vitesse et, il est bien évident qu'aucune autre voiture n'offre la même combinaison de confort, de performance et de sobriété que la Porsche Continental, Speedster ou coupé ». Son style associé à ses performances et à son prix, rendirent le Speedster très populaire – 4 822 exemplaires furent construits entre 1954 et 1958 – et aujourd'hui, la plus belle des versions de la 356 a acquis un statut d'icône.

Le Speedster 356 A proposé ici est accompagné d'un certificat d'authenticité Porsche confirmant qu'il a été livré neuf en rouge avec intérieur noir et doté de phares « sealed beam », de sièges de coupé et de pare-chocs américains. Professionnellement restauré par le vendeur, y compris la réfection du moteur et des travaux annexes (détails disponibles). Ses caractéristiques remarquables sont les sièges de Speedster refaits en cuir, ses chromes refaits, sa nouvelle capote, son sac de capote (en cuir), sa moquette, ses pneus neufs, ses roues chromées, ses joints caoutchouc, ses câblages tissés et son échappement. Repeinte en gris argent, la voiture est vendue avec les factures mentionnées ci-dessus et ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C. Les sièges originaux – en bon état - sont inclus dans la vente. Le total des factures pour ce travail approchait les 20 000 livres.
€230,000 - 260,000

Although Ferdinand Porsche had established his automotive design consultancy in the early 1930s, his name would not appear on a car until 1949. When it did, it graced one of the all-time great sports cars - the Porsche 356. A cabriolet followed hot on the heels of the original 356 coupé and then in 1952 a trial batch of 15 roadsters was constructed at the behest of US importer Max Hoffman, who had persuaded Porsche of the potential for a 'cut-price' entry-level model. The roadsters' successful reception in the USA led to the introduction of the Speedster model in 1954.

Testing the Speedster alongside its Coupé sibling in 1956, Road & Track magazine reckoned, 'A more comfortable sports car for long, high-speed journeys would be very hard to find and certainly no other car achieves the combination of comfort, performance and fuel economy of the Porsche Continental Speedster or Coupé.' Its combination of style, performance and value for money made the Speedster deservedly popular - 4,822 examples being constructed between 1954 and '58 - and today this most handsome of the 356 variants enjoys iconic status.

This 356A Speedster comes with Porsche Certificate of Authenticity confirming that it was delivered finished in red with black interior and originally fitted with sealed beam headlights, coupé seats and USA bumpers. The car has been professionally restored by the vendor, including a partial engine overhaul and an extensive service (details available). Noteworthy features include Speedster seats re-trimmed in leather; re-plated chrome; and new hood, hood bag (leather); carpets, tyres, chromed wheels, rubber fittings, wiring loom and exhaust. Now refinished in silver, the car is offered with the aforementioned invoices and UK V5C registration document. The original seats - in good condition - are included in the sale. Total invoicing for this work was around of £20,000.







389

DELAHAYE 135M CABRIOLET 1946
CARROSSERIE PENNOCK

Châssis n° 800424

Fondée initialement à Tours puis relocalisée à Paris en 1898, la firme Delahaye produisit ses premières automobiles en 1894 avant de se diversifier après 1900 dans la production de véhicules commerciaux. Ses premiers types bien conçus et bien fabriqués manquaient peut-être de sportivité, mais au salon de Paris 1933 apparut le premier type d'une nouvelle génération, la Delahaye Super Luxe Type 138, qui allait changer l'image de la marque et donner naissance peu après au célébrissime châssis Type 135. Surbaissée, élégante, la Type 135 reçut d'abord un moteur six cylindres de 3,2 litres à soupapes en tête donnant 110 ch avec trois carburateurs Solex, tandis que le châssis bénéficiait d'une suspension avant indépendante à ressort transversal et bras obliques, d'une boîte manuelle à quatre rapports ou électro-magnétique Cotal en option, de roues à serrage central en option et de freins à câble Bendix.

Delahaye améliora encore le type en introduisant un moteur porté à 3,6 litres donnant 120 à 130 ch sur les types 135 M et MS, tandis que la version « S » (spécial) allait briller en compétition en remportant notamment le Rallye de Monte Carlo et les 24 Heures du Mans. Le type reparut après 1945 avec le moteur 3, 6 litres. Delahaye n'ayant pas d'atelier de carrosserie, les caisses étaient réalisées par des carrossiers indépendants qui trouvèrent dans le châssis 135 la base de magnifiques créations.

Based initially at Tours and from 1906 in Paris, Delahaye built its first automobile in 1898 and soon diversified into commercial vehicle manufacture. Its early products tended to be rather lacklustre, but then in 1933 came the first of a new generation that would change the marque's image: the T138 Super Luxe. A fine sporting car, the T135 was powered by a 3.2-litre, six-cylinder, overhead-valve engine producing 110bhp on triple Solex carburettors, while the chassis featured transverse-leaf independent front suspension, four-speed synchromesh or Cotal gearboxes, centre-lock wire wheels and Bendix brakes.

Delahaye improved on the formula the following year with the 3.6-litre, 120/130bhp T135MS, and the sports version was soon making a name for itself in competitions, winning the Monte Carlo Rally and Le Mans 24-Hour Race outright in 1937 and 1938 respectively. The model reappeared post-WW2 as the 135M with the 3.6-litre engine and lasted in production until 1951. Delahaye had no in-house coachworks, so all its chassis were bodied by independents who created some of their most attractive designs on the Type 135.

Après la Seconde Guerre mondiale, la firme Pennock de La Haye (Pays-Bas), souvent primée pour ses créations, acheta à Delahaye plusieurs châssis dont un fut habillé de l'extraordinaire caisse de cabriolet « trois positions » présenté ici. Dotée d'une direction à droite, comme presque toutes les voitures françaises de luxe, la Delahaye fut achetée à Pennock par une grande famille hollandaise et l'on pense qu'elle a toujours été immatriculée aux Pays-bas. Elle fut ensuite vendue et partit à Rotterdam pour entrer dans une collection d'automobiles où elle serait restée pendant la plus grande partie de son existence.

Le propriétaire actuel acheta la Delahaye auprès de la collection à Rotterdam en 1995 et commença une méticuleuse restauration depuis le châssis. Effectuée dans un souci de qualité très affirmé entre 1995 et 2010, les travaux impliquèrent le démontage complet de la voiture, le sablage du châssis et la réfection totale du moteur par la firme spécialisée Jacob de Maastricht. De plus, la carrosserie et l'intérieur furent complètement restaurés comme les boiseries, la capote « trois positions », etc, et la voiture fut repeinte en bleu et blanc. L'adoption d'un alternateur et le montage d'une culasse pour le carburant « sans plomb » sont les seules modifications indiquées.

La Delahaye qui ne fut immatriculée de nouveau pour la route qu'en 2014 se présente en excellent état général et prête à combler son propriétaire. La documentation qui l'accompagne comprend les photos de la restauration et les papiers d'immatriculation aux Pays-Bas anciens et actuels. Confortable, puissante et offrant un bon comportement dynamique, cette Delahaye aura toute sa place dans les concours d'élégance et autres prestigieuses manifestations historiques.
€150,000 - 200,000

Following WW2, the concours-winning firm of Pennock, located in The Hague, Holland acquired several chassis from Delahaye, on one of which they created the outstanding three-position cabriolet offered here. Right-hand drive, like most French cars of quality at that time, the Delahaye was purchased from Pennock by a prominent local family and is believed always to have been registered in Holland. It was subsequently sold and moved to Rotterdam, forming part of a sizeable collection of motor cars where it is believed to have spent most of its life.

The current enthusiast owner purchased the Delahaye from the collector in Rotterdam in 1995 and commenced a painstaking 'body off' restoration. Carried out to a very high standard between 1995 and 2010, the work involved completely stripping the car, sandblasting the chassis, and a full engine overhaul by the specialist firm of Jacob in Maastricht. In addition, the body and interior were completely restored together with the woodwork, convertible hood, etc and the car repainted in blue over white. The adoption of alternator electrics and an 'unleaded' cylinder head conversion are the only modifications notified.

The Delahaye was only registered on the road again in 2014 and is presented in generally excellent condition, ready to be enjoyed. Accompanying documentation consists of restoration photographs and old/current Netherlands registration papers. This is a comfortable, powerful and fine-handling touring car that would grace any concours d'élégance or prestigious historic event.











390

Livrée neuve au Luxembourg avec volant à gauche, éligible aux Mille Miglia

ASTON MARTIN DB 2/4 ‘MKI’ 3 LITRES COUPÉ 1955 CARROSSERIE MULLINERS DE BIRMINGHAM

Châssis n° LML/653
Moteur n° VB6J/141



Lors de l’essai de la DB 2/4, le magazine Autocar assurait que les Aston Martin « étaient bien connues, depuis de nombreuses années, pour être des sportives raffinées à hautes performances », tout en qualifiant le dernier produit du constructeur de Newport Pagnell de « voiture onéreuse conçue pour les amateurs de sportives sans limites financières ».

La DB 2/4, présentée en octobre 1954, augmentait l’attrait déjà considérable de la DB 2 en lui adjoignant tout simplement deux sièges d’appoint à l’arrière, rendus possibles par la modification de toute la partie arrière de la voiture. En plus de cette habitabilité améliorée, on disposait également de plus de place pour les bagages avec un accès par un hayon. Un toit surélevé, un pare-brise d’une seule pièce, des pare-chocs renforcés et d’autres menus détails différenciaient la nouvelle 2+2 de sa devancière.

Testing the new DB2/4 in 1954, Autocar acknowledged that the Aston Martin had, ‘been well known for very many years as a sports car of fine quality and high performance,’ while characterising the Newport Pagnell manufacturer’s latest offering as, ‘an expensive car designed to cater for the connoisseur of sportscars who is not limited by financial considerations.’

Introduced in October 1953, the DB2/4 widened the already considerable appeal of the DB2 by the simple expedient of installing two occasional rear seats, the latter being facilitated by extensive revisions to the car’s rear end. As well as the extra accommodation, there was also room for more luggage, the latter being accessed via a hatchback rear door. A raised roofline, one-piece windscreen, larger bumpers and other detail styling changes further differentiated the new ‘2+2’ from its predecessor.







Hormis cela, la DB 2/4 restait mécaniquement assez semblable à la DB 2, le moteur Vantage (125 ch) devenant la version de base. Un total de 565 DB 2/4 fut produit avant l'arrivée de la MkII, en octobre 1955, date à laquelle le moteur 3 litres VB6J était installé en série.

La fiche constructeur, vendue avec la voiture, montre que le châssis 653 à conduite à gauche fut livré neuf à M. Luc Steinhauser au Luxembourg, le 11 mars 1955. Ses caractéristiques comprenaient un moteur 3 litres, un compteur gradué en km, et deux phares Lucas. Sa livrée d'origine était Green Sea, associée à un cuir Connolly beige avec moquette et ciel de toit assortis.

L'Aston Martin était en Italie en 1989 et on pense qu'elle fut la propriété d'un avocat de Milan jusqu'en 2007, lorsqu'elle fut achetée par son actuel propriétaire. Celui-ci décrit la voiture comme étant en bon état, sinon excellent, un nouvel embrayage et un nouveau faisceau électrique ayant été installés en 2012 et le moteur révisé en 2014 (factures au dossier). La voiture est vendue avec les documents et la fiche constructeur mentionnés ci-dessus, son libretto italien, son certificato di proprieta et son certificat ASI. Signalons que les papiers italiens donnent la date de première immatriculation erronée de 1953.
€185,000 - 225,000

Otherwise, the DB2/4 remained mechanically much the same as the DB2, though the Vantage (125bhp) engine became the standard specification. A total of 565 DB2/4s was produced before the arrival of the MkII in October 1955, by which time the 3.0-litre 'VB6J' engine had been standardised.

Its accompanying copy build sheet shows that left-hand drive chassis number '653' was originally delivered to a Mr Luc Steinhauser in Luxembourg on 11th March 1955. Its specification included the 3.0-litre engine, kph speedometer and two Lucas headlamps. The original colour scheme was Sea Green with beige Connolly hide and matching carpets and headlining.

The Aston came to Italy in 1989 and it is believed that the car was owned by a Milan-based lawyer until 2007 when it was purchased by the present owner. The latter describes the car as in good-to-excellent condition, a new clutch and electrics having been installed in 2012 and the engine overhauled in 2014 (invoices on file). The car is offered with the aforementioned invoices and copy build sheet, Italian libretto, Certificato di Proprieta and ASI certificate. It should be noted that the Italian documents incorrectly record the date of first registration as 1953.



391

FERRARI 365 GT 2+2 COUPÉ 1968
CARROSSERIE PININFARINA

Châssis n° 11673
Moteur n° 11673GT

Vers le milieu des années 1960, la moitié des Ferrari produites avaient quatre places, montrant l'importance qu'avait prise ce marché pour Maranello. La 365 GT 2+2, qui remplaçait la seconde de ces quatre places la 330 GT 2+2, fut dévoilée au Salon de Paris en octobre 1967. Avec son dessin élégant, dans la veine de la très exclusive série limitée 500 Superfast, la 365 GT 2+2 était la plus raffinée des Ferrari de l'époque.

Prenant comme base celui de la deux places contemporaine la 330 GTC, avec un empattement rallongé de 250 mm, le châssis était constitué du typique panachage de tubes ronds et ovales, cher à Ferrari. Pour la première fois sur une Ferrari 2+2, la suspension se faisait par quatre roues indépendantes avec un système hydro-pneumatique Koni à assiette constante à l'arrière.

By the mid-1960s, half of all Ferraris produced were being built with four seats, which demonstrates just how important this particular market sector had become for Maranello. Replacing the second of these four-seat Ferraris, the 330GT 2+2, the 365GT 2+2 was launched at the Paris Salon in October 1967. Sleekly styled in the manner of the ultra-exclusive, limited edition 500 Superfast, the 365GT was the most refined Ferrari to date.

Based on that of the contemporary two-seater 330GTC, albeit 250mm longer in the wheelbase, the chassis was made up of Ferrari's familiar combination of oval and round steel tubing. There was independent suspension all round (for the first time on a Ferrari 2+2) incorporating Koni's hydro-pneumatic self-levelling system at the rear.



Parmi les autres raffinements, le montage du moteur et de l'arbre de transmission sur tampons de caoutchouc, afin d'isoler les occupants du bruit et des vibrations, une direction assistée ZF et l'air conditionné installés en série. Le V12 4, 4 litres qui avait déjà fait ses preuves développait 320 ch et était associé à une boîte à cinq rapports, les impressionnantes performances de la voiture – vitesse maximale de 240 km/h, 0 à 100 km/h en 7 secondes – étant maîtrisées par des freins Girling ventilés aux quatre roues. Quand la production cessa, en 1971, 800 exemplaires avaient été construits. Caractérisée par l'association inattendue de confort et de tenue de route, la 365 GT 2+2 fut qualifiée de « plus civilisée des Ferrari à ce jour » par le magazine *Car*.

Selon les informations communiquées par l'historien de Ferrari Marcel Massini, 11673 a été livrée neuve à son premier client italien par le concessionnaire Ferrari Motor SAS. Sa couleur d'origine est le Blu Caracalla (un bleu foncé), associé à un intérieur en cuir beige. La copie de l'estratto cronologico, fourni avec la voiture, énumère les premiers propriétaires, tous résidants en Italie, dont le premier garda la Ferrari de 1968 à 1984. On sait que la voiture a subi une importante rénovation au début des années 1990, menée par Michelotto de Padoue, le spécialiste de la préparation des Ferrari pour la compétition. Les options d'usine comprennent la radio, les vitres électriques et les ceintures de sécurité. La voiture repose sur des roues fil Borrani, mais les roues Cromodora en alliage d'origine sont vendues avec la voiture. Décrite par le vendeur comme étant en excellent état général avec les sièges avant récemment regarnis, cette très élégante Ferrari est vendue avec sa trousse à outils, ses papiers d'immatriculation et passeport ASI italiens. La certification Ferrari Classiche est en cours et devrait être confirmée d'ici la vente.
€190,000 - 230,000

Further refinements included rubber-mounting the engine and drive-train to insulate the car's occupants from noise and vibration, and providing ZF power-assisted steering and air conditioning as standard equipment. Developing 320bhp, the well-proven 4.4-litre V12 engine was coupled to a five-speed gearbox, while the car's blistering performance - top speed 240km/h, 0-100km/h in 7.0 seconds - was restrained by Girling ventilated discs all round. A total of 800 cars had been completed by the time production ceased in 1971. Endowed with that unusual combination of fine handling and a supple ride, the 365GT 2+2 was rated by *Car* magazine as 'the most civilised Ferrari yet.'

According to information supplied by Ferrari historian Marcel Massini, '11673' was delivered new via Ferrari dealer Motor SAS to its first Italian owner. Its original colour scheme was Blu Caracalla (dark blue) with beige leather interior. The accompanying copy of the Estratto Cronologico lists five owners, all resident in Italy, the first of whom owned the Ferrari from 1968 until 1984. It is known that the car was subject to a major refurbishment in the early 1990s by Ferrari race preparation specialists Michelotto of Padua. Factory options include a radio, electric windows and safety belts. The car is currently fitted with Borrani wire wheels but the original Cromodora alloy wheels come with it. Described by the vendor as in generally excellent condition, with freshly upholstered front seats, this most elegant Ferrari comes with its original tool kit, Italian registration papers and ASI passport. Ferrari Classiche certification is in progress and should be completed by the time of the sale.











392

Dans la même famille depuis 1984

ASTON MARTIN DB 6 VANTAGE COUPÉ 1966

Châssis n° DB6/2618/R

Moteur n° 400/2627/V

« L'objet des modifications apportées pour créer la DB 6 consistait à dégager suffisamment de place pour des adultes sur les deux sièges d'appoint à l'arrière, mais simultanément on a aussi profité de l'occasion pour améliorer un certain nombre détails. » *The Autocar*, 1965.

Dévoilée au Salon de Londres à Earls Court en octobre 1965, la nouvelle carrosserie de l'Aston Martin DB 6 recevait un arrière entièrement redessiné avec un becquet sur toute la largeur du coffre pour éviter le délestage et réduire la trainée. Comparée à ses devancières DB 4 et DB 5, la DB 6, construite sur un empattement plus long, paraissait bien plus imposante, mais c'est une impression trompeuse puisqu'elle ne pèse que 7, 7 kg de plus qu'une DB 5 – un bien modeste inconvénient comparé aux avantages considérables obtenus pour l'espace aux jambes et la garde au toit, tant à l'arrière qu'à l'avant.

'The object of the changes creating the DB6 has been to make room for adults in the two occasional back seats, but at the same time the opportunity has also been taken to make a number of detail improvements to the rest of the car...' - *The Autocar,* 1965.

Unveiled in October 1965 during the London Motor Show at Earls Court, the distinctively styled Aston Martin DB6 featured a completely redesigned tail treatment with integral boot spoiler intended to counteract aerodynamic lift and reduce drag. Compared to the preceding DB4 and DB5, the longer-wheelbase DB6 gives the impression of being a considerably more substantial motor car, but this impression is deceptive as it weighs only 17lbs more than the DB5 - a modest penalty to pay for the considerable convenience of increased legroom and head¬room in both front and rear seats.



Le moteur 4 litres restait identique dans sa version de série à trois carburateurs SU, mais la version Vantage, grâce à un taux de compression de 9, 4 à 1, délivrait désormais 325 ch, soit 11 de plus que la DB 5. La boîte manuelle ZF à cinq rapports était empruntée à cette dernière, l'amortissement Selectaride réglable au tableau de bord était installée en série et la DB 6 accélérait de 0 à 100 km/h en 6, 1 secondes, de 0 à 1600 en 15 secondes et atteignait la vitesse maximale de 238 km/h. La production des coupés atteignit 1 327 unités, inclus les 7 shooting brakes construits par Harold Radford.

Cette DB 6 Vantage à conduite à droite conserve sa livrée d'origine Pacific Blue avec son intérieur en cuir fauve naturel. Selon la fiche constructeur, la voiture a été livrée neuve par Broadway Auto à un certain S. Klagsbrun à Londres NW8. Ses caractéristiques comprennent le moteur Vantage, la transmission automatique Borg Warner, les roues chromées, les écrous papillons à trois oreilles, le dégivrage de la lunette arrière et l'antenne électrique. La voiture a été achetée aux États-Unis par le père de l'actuel propriétaire, au début des années 1980 et importée en Italie où elle a été complètement restaurée (photos au dossier).

Depuis la restauration, la DB 6 a été utilisée régulièrement avec parcimonie, le vendeur nous précisant qu'elle a été stockée dans un garage en sous sol sec et qu'elle n'a jamais été utilisée sous la pluie depuis cette date. Récemment révisée et décrite comme étant en excellent état général, la voiture est vendue avec la fiche constructeur et les photographies de la restauration, mentionnée ci-dessus, ainsi que son *libretto* et *certificato di proprieta* italiens.
€250,000 - 300,000

The 4.0-litre DOHC engine remained unchanged in standard triple-SU carburettor form but the Vantage specification unit with 9.4:1 compression ratio now developed a mighty 325bhp, 11 horsepower more than in the DB5. A ZF five-speed manual gearbox was carried over from the latter, 'Selectaride' driver-adjustable damping was standard, and the DB6 could accelerate from 0-60mph in 6.1 seconds, 0-100 in 15.0 and attain a top speed of 148mph. Saloon production totalled 1,327 units, including seven shooting brake conversions by Harold Radford.

This right-hand drive DB6 Vantage is finished in its original colour scheme of Pacific Blue with natural tan leather interior. According to the accompanying built sheet, the Aston was delivered new via Broadway Autos to one S Klagsbrun in London NW8. The specification included the Vantage engine, Borg Warner automatic transmission, chromed wheels, 3-ear hubcaps, heated rear screen and power operated aerial. The car was purchased in the USA by the current owner's late father in the early 1980s and brought to Italy, where it was comprehensively restored (pictures on file).

Since restoration the DB6 has seen regular but limited use, the vendor informing us that it has been kept in a dry underground garage and never been driven in the rain since the rebuild's completion. Benefiting from a recent service and described as in generally excellent condition, the car is offered with the aforementioned build sheet and restoration photographs, Italian *libretto* and *Certificato di Proprieta.*











393

Ex-Salon de l'Automobile de Milan 1937, prix de restauration au Concours d'Elégance de Koweït

ALFA ROMEO 6C 2300 B PESCARA BERLINETTA 1937
CARROSSERIE PININ FARINA

Châssis n° 813.812
Moteur n° 26324





« C'est une nouveauté absolue que dévoilait Alfa Romeo au Salon de Milan en 1934, la dernière création de Vittorio Jano, une 6 cylindres qui devait prendre la relève de la prestigieuse 1750, selon l'usine et son créateur. » Les Alfa Romeo de Vittorio Jano, Autocritica, Milan 1982.

Présentée au Salon de Milan en 1934, l'Alfa Romeo 6C 2300 était le dernier rejeton d'une noble lignée de modèles sportifs qui avait vu le jour en 1925 avec la 6C 1500. C'était la première expression du véritable génie de Vittorio Jano qui avait été à l'origine de l'ascension météorique de la marque à un statut de renommée mondial au milieu des années 1920. Ses monoposto P2 et Tipo B de Grand Prix s'étaient tout d'abord révélées imbattables en leur temps et ses familiales et sportives à moteur six cylindres sont restées dans les annales comme des références de leur époque.

'An absolute novelty presented by Alfa Romeo at the 1934 Milan automobile show was the latest creation of Vittorio Jano, the 6-cylinder intended by the factory and by its designer to claim the heritage of the prestigious Alfa Romeo 1750…' – 'Le Alfa Romeo di Vittorio Jano', Autocritica, Milan, 1982.

Introduced at the 1934 Milan Salone, the Alfa Romeo 6C 2300 was the latest flowering of a noble line of sporting models that had originated in 1925 with the 6C 1500. The latter was the first true expression of the abiding design genius of Vittorio Jano, who had masterminded the Italian firm's meteoric rise to world-class stature in the mid-1920s. His P2 and Tipo B Monoposto Grand Prix racing designs proved virtually unbeatable at premier level in their heyday, while his family of six-cylinder sports-racing cars has passed into the annals of motoring history as the standard-setter of its time.



Jano avait élaboré la 6C 1500 comme une voiture de tourisme rapide qui devait tirer avantage de l'image flatteuse donnée à Alfa Romeo par ses succès en Grand Prix. Conçue comme « un petit châssis de très grande qualité… résultat pour lequel aucune dépense n'avait été épargnée », elle fut dévoilée sous forme de prototype au Salon de Milan en avril 1925, mais sa production ne débuta qu'en 1927. Jano s'était décidé pour un modèle à 6 cylindres avec une cylindrée de 1 500 cm3, pensant que c'était la combinaison idéale entre légèreté et performances, grâce à la puissance spécifique du moteur. Le principe fut reconduit tout au long des années 1930, les modèles six cylindres Alfa Romeo passant successivement à 1 750, 1 900, 2 300 et 2 500 cm3.

Le six cylindres de 2 309 cm3 de la 2300 avait recours à un bloc intégral coulé pour le moteur et le vilebrequin surmonté d'une culasse en alliage d'aluminium. Dans l'ordre croissant de leurs performances, des modèles Turismo, Grand Turismo et Pescara de compétition étaient proposés. En 1934, la 6C 2300 fit un début prometteur au premier Giro d'Italia quand les modèles Gran Turismo équipés de moteurs préparés et de carrosseries spéciales (qui allait servir de base à la version Pescara de compétition) terminèrent aux 1e, 2e et 3e places. Le haut de gamme 6C 2300 Pescara développait 95 ch qui lui autorisaient une vitesse maximale de 145 km/h. Selon David G. Styles (Alfa Romeo, The Legend Revived) seulement 185 6C 2300 Pescara auraient été construites entre 1934 et 1937.

Jano visualised the 6C 1500 as a fast touring car that would capitalise on the fame brought to Alfa Romeo by the success of his Grand Prix racers. Intended as 'a small chassis of very high quality... no expense was to be spared in attaining this object', the 6C 1500 was first revealed in prototype form at the Milan Motor Show in April 1925, though production did not begin until 1927. Jano had settled on a six-cylinder model with a capacity of 1,500cc as he believed that gave the right combination of light weight and sparking performance, thanks to the engine's high specific output. These principles would be maintained throughout the 1930s as Alfa's six-cylinder range evolved through 1750, 1900, 2300 and 2500 models.

The 2300's six-cylinder 2,309cc engine featured an integrally cast crankcase and cylinder block topped by an aluminium-alloy cylinder head. In ascending order of specification and performance: Turismo, Gran Turismo and competition Pescara models were offered. In 1934 the 6C 2300 made an auspicious competition debut in the inaugural Giro d'Italia when Gran Turismo models featuring tuned engines and special bodies (the basis of the Pescara version) finished 1, 2, 3. The top-of-the range 6C 2300 Pescara developed 95bhp, which was good enough for a top speed of 145km/h. According to David G Styles ('Alfa Romeo – The Legend Revived') only 185 6C 2300 Pescara models were produced between 1934 and 1937,

1
813812' exposée a Villa d'Este, 2009

2
Une photo historique de '813812'



Cette Alfa Romeo, remarquablement restaurée, a été exposée au Salon de l'Auto de Milan en 1937 et on pense qu'elle est unique avec sa carrosserie aérodynamique berlinetta élégamment dessinée par Pinin Farina associant des éléments Art Déco à son profil élancé, souligné par un petit aileron à l'arrière.

Son historique après la fin des hostilités est tout à fait intéressant, puisque l'on pense qu'elle participé à l'édition de 1949 de la Coppa dei Dolomiti et à la course de côte Bolzano-Mendola, avant d'être transformée en camionnette en 1954. À cette époque, le moteur d'origine avait cédé la place à un moteur de 6C 2500 à un seul carburateur, converti pour rouler au méthane ! Heureusement, la partie avant de la carrosserie d'origine avait été conservée, ainsi que les ailes arrière qui étaient encore sur la voiture lorsqu'elle fut redécouverte en 1992.

This beautifully restored Alfa Romeo was first presented at the 1937 Salone dell'Automobile in Milan and is believed to be unique with its elegantly streamlined berlinetta coachwork by Pinin Farina, which combines Art Deco elements with a sleek and aerodynamic profile, incorporating a small fin at the rear.

Its history after the cessation of hostilities is quite remarkable, as it is believed to have been campaigned in the 1949 edition of the 'Coppa delle Dolomiti' and Bolzano-Mendola hill climb before being transformed in a pickup truck in 1954. At this time the original engine was replaced with an Alfa Romeo 6C 2500 single-carburettor unit, converted to run on methane gas! Luckily though, the forward part of the original body had been retained together with the rear wings, which were still on the car when it was rediscovered in 1992.

2



Depuis, l'Alfa Romeo a changé plusieurs fois de mains, mais sa restauration ne fut pas entamée avant 2002, quand le défunt propriétaire, un amateur d'Alfa Romeo 6C bien connu, fit l'acquisition de 813.812 et en commanda la restauration complète pour la remettre dans sa magnifique configuration d'origine au spécialiste de Padoue Quality Cars. La carrosserie a été entièrement restaurée, la structure en frêne rénovée et la partie de la carrosserie aérodynamique manquante reconstituée. Pendant ce temps, un moteur 6C 2300 conforme avait été déniché et refait par un autre spécialiste italien, Corrado Patella de l'Officina Omega, dans la province voisine de Vicenza. L'électricité fut prise en charge par Franco Rodighiero d'Elettrauto Franco, toujours dans la province de Vicenza. La restauration s'est étalée sur trois années et fut achevée en 2006. Un dossier photographique détaillé de la restauration est vendu avec la voiture.

Le résultat était si remarquable que la voiture prit part au Concorso d'Eleganza de la Villa d'Este en 2008 dans la catégorie C, Style and Speed, réservée aux voitures aérodynamiques, et au concours d'élégance de Pebble Beach en 2009. La voiture fut également exposée au concours d'élégance du Koweït en 2012 où, face à une rude concurrence, elle reçut le 2e prix de la classe B, 1931-1945, par un jury international et reçut également le prix de la meilleure restauration, une reconnaissance du dévouement du défunt propriétaire et des efforts des restaurateurs.
€800,000 - 1,400,000

The Alfa changed hands a couple of times subsequently but its restoration was not started until 2002 when the late owner, a well known Alfa Romeo 6C enthusiast, purchased '813.812' and commissioned Italian experts Quality Cars of Padua to undertake a thorough restoration to bring the car back to its former glory. The whole body was restored, the ash frame renewed and the missing streamlined rear section painstakingly reconstructed. At the same time a correct 2300 engine was sourced and rebuilt by another Italian specialist, Corrado Patella of Officina Omega in the nearby Vicenza province of Italy. The electrics were entrusted to Franco Rodighiero of Elettrauto Franco, again in the Vicenza province. The restoration spanned some three years and was finally finished in 2006. A detailed photographic record of the restoration comes with the car.

The result was of such outstanding quality that the Alfa was admitted to the 2008 Concorso d'Eleganza at Villa d'Este in 'Class C Streamlined Style and Speed', and the 2009 Pebble Beach Concours d'Élégance. Importantly, the car was also shown at the 2012 Kuwait Concours d'Élégance and amid strong competition was awarded 2nd place in 'Class B, 1931-1945' by the International Jury and also won the prize for 'Best Restored Car', a testament to the dedication of the late owner and the painstaking efforts of the restorers.















394

TALBOT LAGO T 26 RECORD CABRIOLET 1953
CARROSSERIE GRABER

Châssis n° 100351
Moteur n° 100351



« La nouvelle Lago Record était outrageusement chère, mais avec 170 ch, c'était la voiture de série la plus puissante du monde et, de plus, l'une des plus raffinées à conduire... » Lord Montagu of Beaulieu, *Lost causes of Motoring*.

Ce cabriolet T 26 Record aux belles proportions est l'un des rares survivants du geste désespéré de Talbot contre l'égalitarisme qui était en train de le tuer. L'histoire des Talbot Lago avait commencé avec la dissolution de l'entité Sunbeam-Talbot-Darracq en 1935 quand le Major A. F. Lago, d'origine vénitienne, avait racheté l'usine Darracq de Suresnes et continué la production en vendant ses voitures sous le nom de Darracq au Royaume-Uni et de Talbot en France. La marque revitalisée s'engagea en compétition, tant en Sport qu'en Grand Prix, et remportait le Grand Prix de France et le Tourist Trophy en 1937, puis, à partir de là, mena une bagarre incessante contre ses concurrentes italiennes et allemandes. Il y eut de nombreux succès notables dans les années de l'immédiat après-guerre, notamment trois victoires en Grand Prix pour le champion français Louis Rosier et une victoire au Mans.

'The new "Lago-Record" was impossibly expensive but at 170bhp it was the world's most powerful production car, and a very fine one to boot.' – Lord Montagu of Beaulieu, '*Lost Causes of Motoring*'.

This beautifully proportioned T26 Record Cabriolet is a rare survivor of Talbot's last defiant gesture against the mindless egalitarianism that was destroying it. The Talbot Lago story had commenced with the dissolution of the Sunbeam-Talbot-Darracq combine in 1935, when Venetian-born Major A F 'Tony' Lago bought the Darracq factory at Suresnes and continued production, selling his cars as Darracqs in the UK and Talbots in France. The revitalised marque embraced both sports car and Grand Prix racing, and in 1937 achieved victories in the French Grand Prix and the Tourist Trophy; from then on it was an uphill struggle against the might of the German and Italian opposition. There were, however, many notable successes in the immediate post-war years, including three Grand Prix wins for French Champion Louis Rosier and victory at Le Mans.









Les premières Lago construites reprenait le châssis à croisillons existant, la suspension avant indépendante mais recevaient le nouveau moteur six cylindres conçu par Walter Becchia, doté de soupapes en tête inclinées dans une chambre de combustion hémisphérique et actionnées par une paire d'arbres à cames logés en haut du bloc dans sa version sport, à la façon des Riley. La dernière voiture de route de la marque avant la guerre – la Lago Spéciale de 4 litres – développait 165 ch et faisait plus de 160 km/h. Ces voitures très réussies furent rebaptisées Talbot Lago et le moteur de Becchia serait l'un des rares à servir avant et après la seconde guerre en Grand Prix.

La Lago Spéciale fut reprise après la guerre en 1946 sous le nom de T 26 Record avec des freins hydrauliques, une boîte pré-sélective Wilson et une version double arbre à cames du classique 4, 5 litres longue course à soupapes en tête développant 170 ch. La désignation T 26 avait déjà été utilisée auparavant - pour les monoplaces de Grand Prix 4, 5 litres à la fin des années 1930 - et faisait référence à la puissance administrative des voitures qui était de 26 CV.

La Record était proposée avec une carrosserie d'usine ou en châssis roulant pour être carrossée par un artisan indépendant. À conduite à droite, comme la plupart des voitures de luxe françaises de l'époque, l'exemplaire proposé ici arbore une carrosserie cabriolet d'une indéniable élégance sur Talbot Lago.

The first Lago-built cars retained the existing X-braced, independently front suspended chassis, but were powered by new six-cylinder engines designed by Walter Becchia, in sporting guise featuring inclined overhead valves set in hemispherical combustion chambers and opened by a pair of camshafts mounted high in the block, Riley-style. The marque's ultimate pre-war road car - the 4.0-litre Lago Special - produced 165bhp and was good for more than 160km/h (100mph). This successful series of cars was later renamed 'Talbot-Lago' and Becchia's engine would be one of the few that saw service in Grand Prix cars both before and after WW2.

The Lago Special was revived in 1946 as the 'T26 Record' now sporting hydraulic brakes, a Wilson pre-selector gearbox and a 4½-litre, twin-cam version of the classic long-stroke overhead-valve engine producing 170bhp. Its 'T26' designation had been used before – for the 4½-litre GP racers in the late 1930s – and referred to the car's taxation rating of 26CV.

The Record was available with factory bodywork or as a rolling chassis for bodying by independent coachbuilders. Right-hand drive, like all French cars of quality up to this time, the example offered here has Talbot's own undeniably handsome cabriolet body.







Avec son moteur 4, 5 litres et son élégante carrosserie c'était une vraie grande routière dont on pouvait être fier et qui faisait tourner les têtes sur son passage. Un châssis et un train roulant qui avait fait leurs preuves, associés à un moteur à longue course moins poussé en faisaient des voitures très séduisantes à l'époque et elles offrent encore aujourd'hui une jolie combinaison pour celui qui voudrait une voiture pour les sorties historiques et les longues randonnées.

Le châssis numéro 100351 a été livré neuf au carrossier suisse Graber et habillé par ses soins en cabriolet deux portes. Son premier propriétaire enregistré fut M. Ernst Buchert de Bâle, en Suisse, qui en prit livraison en 1953 et garda la T 26 jusqu'en 1997 lorsqu'elle passa aux mains du second propriétaire un certain M. Daniel Chourre, en France. Le propriétaire actuel en a fait l'acquisition dans une vente aux enchères en 2008.

Ayant bénéficié d'une réfection de son moteur, de sa boîte et de ses freins et ayant été apparemment repeinte, 100351 est décrite comme en bon état général, est vendue avec sa fiche de châssis Talbot confirmant qu'elle est entièrement aux spécifications d'origine. Elle est fournie avec sa carte grise française. Dernier fleuron de la gloire d'une grande marque française, cette T 26 Record serait une invitée de marque dans n'importe quel prestigieux concours ou manifestation historique dans le monde.
€250,000 - 350,000

With its 4½-litre engine and extremely elegant coachwork, this really was a 'Grande Routière' to be proud of and one that doubtless turned heads wherever it went. A proven chassis and running gear coupled to an under-stressed and long-legged engine made these very desirable cars in their day, and they still offer a very attractive package if one is looking for a car to enjoy on rallies and Grand Tours.

Chassis number '100351' was delivered new to the Swiss coachbuilder Graber and bodied by them as a two-door cabriolet. Its first registered owner was Mr Ernst Buchert of Basel, Switzerland, who took delivery in 1953 and kept the T26 until 1997 when it passed to the second owner, a Mr Daniel Chourre of France. The current owner purchased the car at auction in 2008.

Benefiting from rebuilds of the engine, gearbox and brakes, and apparently repainted, '100351' is described as in generally good condition and comes with Talbot chassis card confirming that it is to completely original specification. The car also comes with French Carte Grise. Representing the last glorious flowering of a great French marque, this T26 Record would be a welcome invitee at any of the most prestigious concours and historic competition events around the world.







395

Livrée neuve en Espagne, seulemen trois propriétaires depuis

ALFA ROMEO RL LIMOUSINE DE VILLE 1924
CARROSSERIE J. FARRÉ, BARCELONE

Châssis n° 7946
Moteur n° 7946

Le modèle proposé ici est l'une des quelques 2 500 RL construites entre 1922 et 1927 et appartenait à l'origine à un entrepreneur et industriel espagnol, M. Juan José Ribas, résidant à Barcelone et aux îles Baléares. Comme il était de coutume à l'époque, la voiture a quitté l'usine sous forme de châssis roulant avec son moteur pour arriver à Barcelone en 1924. Une fois là-bas, elle a été carrossée en coupé de ville par l'un des carrossiers locaux les plus réputés, J. Farre. Au regard du résultat, il semblerait que le travail a été effectué selon les directives du client, devant une telle richesse de matériaux et le soin apporté à l'habitacle. Avec son traitement spécifique en bois d'acajou et sa superbe marqueterie, cette voiture est unique.

One of approximately 2,500 RL models made between 1922 and 1927, the car offered here originally belonged to a Spanish industrialist and entrepreneur with residences in Barcelona and the Balearic Islands, Mr Juan José Ribas. As it was normal at that time, the Alfa was dispatched from the factory as a rolling chassis complete with engine, arriving in Barcelona in 1924. Once at Barcelona it was bodied as a limousine de ville by one of the most respected local coachbuilders, J Farre. Looking at the final result, it would seem that the work was carried out to the customer's own specification, such is the richness of the materials and detailing inside the passenger compartment. With its one-off coachwork, made out of Caoba wood, and beautiful marquetry details, this automobile is unique.









Farre a achevé son élégant travail en 1925 et la première immatriculation de la voiture date d'avril 1926. Le numéro d'immatriculation original, BA 2604, indique qu'elle a passé la majeure partie de son existence à Majorque. Après avoir appartenu à la famille Ribas, l'Alfa Romeo a été achetée par un autre collectionneur de Majorque, ami intime du vendeur. Ce dernier a acheté la voiture à la fin des années 1990, date depuis laquelle elle fait partie de son importante collection privée à Barcelone.

Aux mains du vendeur, l'Alfa Romeo a pris part à de nombreuses manifestations et rassemblements historiques, notamment le rallye Barcelona-Sitges et à diverses expositions statiques d'Alfa Romeo. En 2006, elle a été sélectionnée pour le prestigieux concours d'élégance de la Villa d'Este, retrouvant ainsi son pays d'origine.

Cette voiture originale se présente dans un état exceptionnel, l'intérieur comme l'extérieur sont prêts pour tout concours d'élégance et sa mécanique est assez saine pour l'emmener dans n'importe quel rallye historique, fonctionnant parfaitement après son entretien annuel. La documentation fournie comprend un certificat d'origine Alfa Romeo, diverses factures d'entretien, une carte d'identité FIVA, un contrôle technique et des papiers d'immatriculation historique espagnole.
€135,000 - 185,000

Farre finished his elegant work in 1925 and the car's first registration is dated April 1926. The original registration number, 'BA 2604', indicates that it spent most of its life in Mallorca. After its ownership by the Ribas family, the Alfa was acquired by another collector in Mallorca, a close friend of the current vendor. The latter purchased the car in the late 1990s, since when it has formed part of his important private collection in Barcelona.

While in the vendor's care the Alfa has taken part in numerous classic car events and exhibitions, including the Barcelona-Sitges Rally and various static-display exhibitions of Alfa Romeos. In 2006, the RL was accepted for the prestigious Concorso d'Eleganza Villa d'Este, returning to its Italian birthplace.

This very original car is presented in exceptional condition; both the interior and exterior are ready for any Concours d'Élégance, and it is mechanically sound enough to complete any historic rally, the engine 'running perfectly' following its annual service. Accompanying documentation consists of an Alfa Romeo 'Certificato d'Origine', sundry service invoices, FIVA Identity Card, technical inspection and Spanish Historic registration papers.









396 Ω

FERRARI FXX EVOLUZIONE BERLINETTA 2007

Châssis n° ZFFHX62X000142162

« Ferrari a conçu un programme de collaboration technique absolument inédit autour du prototype FXX, destiné à ses clients les plus fidèles et les plus passionnés. La FXX est la GT la plus innovante jamais créée à Maranello et sa mission consiste à faire des clients les plus précieux de la marque de véritables pilotes d'essai du cheval cabré. La richesse des données et des expériences collectées au cours de ce programme très particulier sera d'une importance capitale. En fait, le retour de ses « clients-pilotes » non professionnels hautement qualifiés sera analysé et enrichi par les suggestions de Michael Schumacher, Rubens Barichello et des essayeurs professionnels maison de Ferrari. » Extrait du dossier de presse Ferrari.

La participation systématique de Ferrari en Formule 1 depuis ses origines et ses différents succès internationaux en Sport-prototype, font du constructeur italien un acteur de premier ordre pour offrir à ses clients une technologie d'avant-garde, développée pour la compétition.

'Ferrari has developed a truly innovative technical collaboration programme around the FXX prototype aimed at its most dedicated and passionate Clients. The FXX is the most advanced GT ever created at Maranello and its mission is to involve Ferrari's most valued Clients as genuine Prancing Horse Test Drivers in their own right. The wealth of data and experience gathered in the course of this very special programme will be exceptionally important. In fact, the feedback from these highly skilled, non-professional Client Test Drivers will be compared and supplemented with suggestions from Michael Schumacher, Rubens Barrichello and Ferrari's professional in-house Test Drivers.' – Ferrari Press Release.

Ferrari's position as a fixture of Formula 1 since its inception, and its occasional successful participation in international sports car racing, means that the Italian manufacturer is uniquely placed to bring advanced technologies, developed initially for competition purposes, to its customers.



En signant le contrat pour le projet FXX à l'achat de l'une des 20 voitures programmées, il était indiqué, que les clients s'engageaient dans l'équipe Ferrari et verraient leurs séances de pilotage contrôlées directement par des techniciens spécialisés du cheval cabré. Pour les 1 600 000 euros déboursés, les acheteurs d'une FXX recevaient également un ensemble de pilotage composé d'un casque, d'une combinaison, de gants et de chaussures. L'héritage de la compétition était mis en avant : « La FXX est le fruit du savoir-faire de Ferrari dans la construction de voitures de sport en série limitée, bien sûr associé à son expérience de la course. Elle fournira la base de départ pour élaborer les caractéristiques des futurs modèles les plus sportifs. La FXX, extrêmement puissante, offre des performances absolument sidérantes à tous point de vue ».

Le fait que la FXX n'ait pas été homologuée pour la route signifie qu'elle ne pourra prendre part à aucune des grandes courses internationales. Elle est au contraire conçue exclusivement pour une utilisation sur circuit dans le cadre d'un programme de recherche et de développement en collaboration avec le premier groupe au monde de « Corse Clienti », des clients pilotes d'essais. Un second siège – proposé en option – permettait aux clients de partager leur expérience sur piste avec un passager.

Construite sur la base d'une Ferrari Enzo, du moins en ce qui concerne les aspects fondamentaux de son châssis, la FXX était animée par une version profondément remaniée du V12 de 6 262 cm3 et développait 789 ch à 8 500 tr/min. En comparaison, l'Enzo de série ne tirait que 650 ch de son moteur 6 litres. La puissance maximale de la FXX représentait 126 ch par litre, un chiffre exceptionnel pour un moteur atmosphérique aussi gros.

In signing up for the FXX project by purchasing one of the estimated 20 or so cars being built, Ferrari's customers, it was stated, would be joining Team Ferrari and would have their driving experiences monitored directly by the Prancing Horse's technicians and specialists. For their €1,600,000, the FXX purchasers also got a racing kit of helmet, suit, gloves and shoes. The racing heritage was emphasised: 'The FXX is the fruit of Ferrari's know-how in building special limited-series sports cars combined with, of course, its racing experience. It will provide the basic framework on which the specifics of future extreme models will be worked out. The exceptionally powerful FXX delivers absolutely blistering performance on all fronts.'

The fact that the FXX had not been homologated for road use meant that it was ineligible to compete in any of the major international racing formulae. Rather, it was intended exclusively for track use as part of a specific ongoing research and development programme in collaboration with Ferrari's first ever group of 'Corse Clienti' - Client Test Drivers. A second seat – available as an option – meant that the drivers were able to share their track experience with a passenger.

Based on the Ferrari Enzo, at least as far as the basic chassis was concerned, the FXX was powered by an extensively up-rated 6,262cc V12 engine producing 789bhp at 8,500rpm. By way of comparison, the standard Enzo could only manage a paltry 650 horsepower from its 6.0-litre unit. The FXX's maximum represented an output of 126bhp/litre, a quite exceptional figure for such a large, normally aspirated engine.



Sa boîte de vitesses faisait appel à la technologie développée en Formule 1, offrant des temps de passage des rapports de moins de 100 millièmes de seconde, presque aussi rapide que ceux des monoplaces de Formule 1 de Maranello, elles-mêmes considérées comme le summum du développement technologique contemporain. La conception aérodynamique de la FXX lui permettait de générer 40% d'appui de plus qu'auparavant. En outre, l'aileron arrière était réglable pour s'adapter à chaque type de circuit.

Bridgestone, le partenaire de Ferrari, avait conçu un pneu lisse de 19 pouces spécialement pour la FXX, tandis que Brembo fournissait un refroidissement des freins et des plaquettes spécifique pour les disques céramiques surdimensionnés. Mais, selon Ferrari, ce qui faisait de la FXX une voiture différente de ses rares concurrentes était « le système télémétrique sophistiqué qui contrôle la voiture et renvoie des informations sur 39 paramètres dynamiques différents du véhicule en temps réel. Le système est également capable d'enregistrer d'autres données sur demande dans des circonstances particulières ».

Les informations glanées seront alors analysées par les techniciens travaillant sur le programme et discutées individuellement avec chaque Corse Clienti participant, de façon à maintenir leur voiture au plus haut niveau. Des événements Corse Clienti exclusifs sont programmés à Mugello, au Mont Tremblant, à Spa-Francorchamps, au Nürburgring et à Vallelunga.

Its gearbox incorporated Formula 1 technology, delivering gear change times of under 100 milliseconds, almost as fast as Maranello's F1 single-seaters, themselves the absolute pinnacle of contemporary technological achievement, while the FXX's aerodynamic design resulted in a body generating 40% higher downforce than ever achieved before. In addition, the moveable rear spoiler was adjustable to suit the specific circuit.

Ferrari's partner Bridgestone developed a bespoke 19" slick tyre for the FXX, while Brembo came up with a special brake cooling and pad system for the FXX's extra large composite ceramic brake discs. But, according to Ferrari, what really set the FXX apart from its few peers was 'the sophisticated telemetry system which will monitor and give feedback on 39 different vehicle dynamics parameters in real time. The system is also able to record other data as demanded by specific circumstances.'

The information gathered would then be analysed by the Ferrari technicians working on the programme and discussed with the individual Corse Clienti participants to ensure that the car was kept constantly updated. Exclusive Corse Clienti events were scheduled for venues including Mugello, Mont Tremblant, Spa Francorchamps, the Nürburgring and Vallelunga.







La production de la supercar Ferrari FXX, indéniablement la plus extrême des voitures destinées à la piste, débuta en 2005. On avait prévu d'en construire 29 d'ici avril 2006, plus une pour le multiple champion du monde de Formule 1 Michael Schumacher et, malgré un prix astronomique, toutes furent pré-vendues. Ferrari de série la plus rapide proposée aux clients à l'époque, la FXX était malheureusement cantonnée à un usage sur circuit et ne pouvait être légalement utilisée sur route. Mais la firme allemande Edo Compétition, spécialisée dans la préparation, en convertit une, approuvée par le TÜV en Allemagne, pour un usage routier.

Ferrari continua de développer le programme FXX pendant deux autres années avec une version encore plus rapide et plus puissante, présentée en octobre 2007, l'Evoluzione. Dans une nouvelle livrée avec une aérodynamique retravaillée, incluant un spoiler avant actif, l'Evoluzione était doté d'une version améliorée du V12 6, 3 litres développant 848 ch à 9 500 tr/min (1 000 tours de plus que précédemment). La suspension et les freins avaient été modifiés, la boîte offrait des passages de rapports en 60 millièmes de seconde et le système traction control offrait désormais neuf paramètres de réglage différents et une position « off » pour les plus téméraires.

Faisant partie d'une collection privée au Japon, la voiture que nous proposons ici est vraisemblablement l'opportunité d'une vie d'acquérir l'une de ces très rares Ferrari Corse Clienti et donc d'entrer dans l'un des clubs de pilotes les plus exclusifs au monde.
€1,400,000 - 1,700,000

Surely the ultimate in 'track day' exotica, the Ferrari FXX supercar commenced production in 2005. A mere 29 were scheduled for completion by April 2006, plus one for multiple Formula 1 World Champion Michael Shumacher, and despite an astronomical price tag each, all were pre-sold. At that time the fastest series-production Ferrari ever offered to paying customers, the FXX was, sadly, intended for track use only and cannot legally be used on the road. However, the German tuning firm Edo Competition later modified one for road use, gaining TüV approval in Germany.

Ferrari would go on to extend its FXX programme for another two years with a faster, more developed version announced in October 2007: the Evoluzione. Featuring a new livery and revised aerodynamics, including an active front spoiler, the Evoluzione came with an up-rated version of the 6.3-litre V12 engine producing 848bhp at 9,500rpm (1,000 revs higher than before). The suspension and brakes were modified, the gearbox now shifted gears in just 60 milliseconds, and the traction control now had nine driver-controlled settings, plus 'Off' for the really brave.

Currently forming part of a private collection in Japan, the car we offer represents a possibly once-in-a-lifetime opportunity to acquire one of these ultra-rare Corse Clienti Ferraris and thereby join one of the most exclusive drivers' clubs in the world.

Should the vehicle remain in the EU, local import taxes of 20% will be applied to the hammer price.







397

L'un des 12 exemplaires avec toit ouvrant sur toute la longueur du pavillon

ALFA ROMEO 6C 2500 S FRECCIA D'ORO COUPÉ 1949

Châssis n° 916463
Moteur n° 926789

Lorsque Alfa Romeo reprit la construction automobile en 1946, la 6C 2500 sous ses diverses formes allait être l'outil de la reconstruction de la marque milanaise. La 6C 2500, l'un des derniers travaux du légendaire Vittorio Jano pour Alfa Romeo et dernière Alfa Romeo à châssis séparé, avait fait ses débuts en 1939. Dessiné par l'usine, mais très influencée par le travail de Touring, le coupé cinq places Freccia d'Oro (flèche d'or) était fabriqué en parallèle avec des versions coupés et cabriolets, confiées à des carrossiers comme Pinin Farina, Touring et Ghia, et une berline six/sept place sur un empattement plus long.

La réputation de constructeur de voitures pour Gentlemen drivers d'Alfa Romeo était entretenue par la 2500 avec sa suspension indépendante, ses freins généreusement dimensionnés, sa direction très directe et un levier sur la colonne de direction particulièrement doux. Le moteur était, bien sûr, la dernière mouture du 6 cylindres à double arbre à cames en tête de 2 443 cm3 développé en compétition et dont la cylindrée avait été obtenue par réalésage du 2 300.

When Alfa Romeo resumed car production in 1946, the 6C 2500 in a variety of new guises would form the basis of the Milanese marque's post-war recovery. One of the legendary Vittorio Jano's final designs for Alfa Romeo, and last of the separate-chassis Alfas, the 2500 had debuted in 1939. Styled in-house but strongly influenced by Touring, the five-seater Freccia d'Oro (Golden Arrow) sports saloon was built alongside coupé and cabriolet versions by the likes of Pinin Farina, Touring and Ghia, plus a six/seven-seater berlina on a longer wheelbase.

The Alfa tradition of building driver's cars par excellence was upheld by the 2500, which boasted all-independent suspension, generously-sized brakes, fast-geared steering and an unusually slick column-mounted gearchange. The engine was, of course, the latest version of Alfa's race-developed double-overhead-camshaft 'six', its 2,443cc displacement having been arrived at by enlarging the bore of the 2300.



La puissance s'échelonnait de 90 ch sur la version Sport à un seul carburateur à 105 ch sur la version Super Sport à trois carburateurs. La production s'étala jusqu'en 1953, époque à laquelle un peu moins de 2 200 de ces somptueuses automobiles avaient été construites.

Selon la confirmation d'Alfa Romeo fournie, cette très élégante Freccia d'Oro a quitté l'usine le 29 juillet 1949 pour être vendue à son premier propriétaire le 27 décembre de la même année et possède toujours son moteur d'origine. Le premier propriétaire était une société, Antonio Biagiotti dans la province de Lucques en Toscane. Sa couleur d'origine était – et est toujours – un vert émeraude, un heureux changement par rapport aux couleurs sombres généralement associées à la Freccia d'Oro. Un détail important et remarquable consiste en sont toit ouvrant en toile sur toute la longueur du pavillon qui s'escamote entièrement sous un panneau métallique à l'arrière du toit. On pense qu'il ne fut construit que 12 exemplaires sur les 680 Freccia d'Oro ainsi équipés.

La voiture est décrite par le vendeur comme en bon état de restauration et le moteur marchait apparemment bien lors de la récente séance photo. Elle a été l'objet d'une restauration, il y a deux ans en Italie, avec une peinture dans la couleur d'origine vert émeraude avec roues fils contrastantes beige et elle sera présentée à la vente avec un intérieur fraîchement refait, dans un drap beige conforme à l'origine. La voiture est vendue avec son libretto et son certificato di proprieta italiens, une copie de l'estratto cronologico énumérant ses différents propriétaires, quelques factures de pièces et la confirmation d'Alfa Romeo mentionnée plus haut.
€250,000 - 300,000

Maximum power ranged from 90bhp in single-carburettor Sport guise to 105bhp in the triple-carburettor Super Sport. Production continued until 1953, by which time a little fewer than 2,200 of these handsome automobiles had been made.

According to the accompanying confirmation from Alfa Romeo, this most elegant Freccia d'Oro left the factory on 29th July 1949, was sold to its first owner on 27th December of that year, and still retains its original engine. The first owner was a company: Antonio Biagiotti in the province of Lucca, Tuscany. The original colour was (and still is) emerald green, a nice change from the more sombre looking variants of the Freccia d'Oro in darker colours. An important and noteworthy detail is the full-length opening fabric sunroof, which completely disappears under a metal panel at the back of the roof. It is believed that only some 12 examples of the 680 Freccia d'Oro models made were thus equipped.

The car is described by the vendor as in generally good restored condition, and the engine was certainly running smoothly at the recent photo shoot. It was subject to a restoration some two years ago in Italy, with a repaint in the original shade of emerald green with contrasting beige wire wheels, and will come to the auction with a freshly re-trimmed interior in the correct beige fabric. The car is offered with an Italian libretto and Certificato di Proprieta; a copy of the Estratto Cronologico listing the previous owners; some invoices for parts; and the aforementioned confirmation by Alfa Romeo.



Une Freccia D'Oro dans une publicité d'époque





398

BORGWARD 1500 RENNSPORT (VOIR TEXTE) 1958

Châssis n° 60015

Moteur n° 30 005



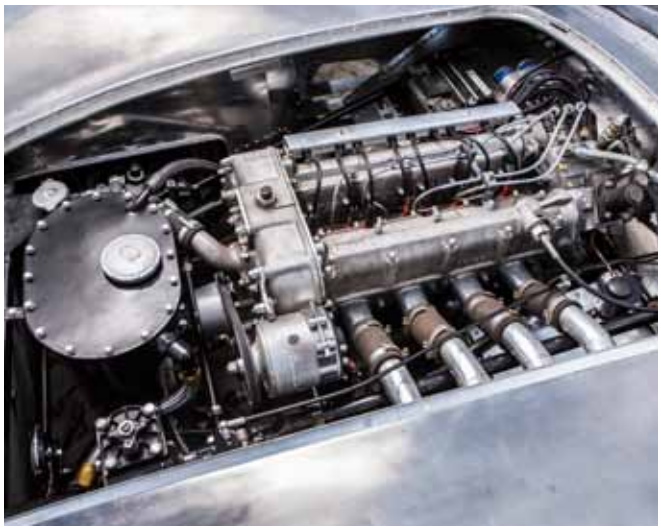
La vaillante incursion de Borgward en compétition commença par une initiative privée de l'ancien pilote de course August Momberger et de son partenaire en affaire Martin Fleischer dont le bolide de record à carrosserie en aluminium sur base Hansa battit 12 records internationaux à Montlhéry en août 1950. Encouragé par ces succès, le service expérimental de l'usine sortit une nouvelle culasse pour le quatre cylindres Hansa de 1 500 cm3 conçue par Karl-Ludwig Brandt, qui portait la puissance de 52 ch de la version de série à 90 ch.

Bien qu'assez puissante, la Borgward était handicapée par son lourd châssis, surtout face aux Porsche, plus légères et plus agiles. Toujours est-il que la 1500 Rennsport remporta une victoire au début de la saison 1952 au Grenzlandring en août avec Hans-Hugo Hartmann à son volant.

Borgward's gallant venture into motor racing began as a private initiative by former racing driver August Momberger and his business partner Martin Fleischer, whose Hansa-based aluminium-bodied sports-racer took 12 international records at Montlhéry in August 1950. Encouraged by this success, the factory's experimental department came up with a new cylinder head for the four-cylinder Hansa 1500 engine, designed by Karl-Ludwig Brandt, which increased power from the stock 52bhp to 90 horsepower.

Although adequately powerful, the Borgward was handicapped by its heavy chassis, particularly when pitted against the lighter and more nimble Porsches. Nevertheless, the 1500 Rennsport managed a win in its 1952 debut season, at the Grenzlandring in August with Hans-Hugo Hartmann driving.







La vaillante incursion de Borgward en compétition commença par une initiative privée de l'ancien pilote de course August Momberger et de son partenaire en affaire Martin Fleischer dont le bolide de record à carrosserie en aluminium sur base Hansa battit 12 records internationaux à Montlhéry en août 1950. Encouragé par ces succès, le service expérimental de l'usine sortit une nouvelle culasse pour le quatre cylindres Hansa de 1 500 cm3 conçue par Karl-Ludwig Brandt, qui portait la puissance de 52 ch de la version de série à 90 ch.

Bien qu'assez puissante, la Borgward était handicapée par son lourd châssis, surtout face aux Porsche, plus légères et plus agiles. Toujours est-il que la 1500 Rennsport remporta une victoire au début de la saison 1952 au Grenzlandring en août avec Hans-Hugo Hartmann à son volant.

Un châssis plus léger fut présenté en 1953, alors que le moteur faisait désormais 110 ch. Hans Klek l'emporta sur l'AVUS en juillet et l'année suivante Karl-Günther Bechem triomphait au Nürburgring en mai. À cette époque, Brandt avait conçu un moteur à seize soupapes à injection, l'un des premiers à utiliser cette technologie, qui fut régulièrement engagé à partir de 1956. Malgré ses 150 ch, la Rennsport restait handicapée par son surpoids et l'effort en compétition de l'usine s'amenuisa peu à peu dans les années qui suivirent. Le moteur 16 soupape trouva cependant une seconde vie en Formule 2, sous la forme d'un 2 litres, notamment sur la Cooper-Borgward de Stirling Moss, engagée par Rob Walker qui remporta quatre victoires internationales en 1959.

Borgward's gallant venture into motor racing began as a private initiative by former racing driver August Momberger and his business partner Martin Fleischer, whose Hansa-based aluminium-bodied sports-racer took 12 international records at Montlhéry in August 1950. Encouraged by this success, the factory's experimental department came up with a new cylinder head for the four-cylinder Hansa 1500 engine, designed by Karl-Ludwig Brandt, which increased power from the stock 52bhp to 90 horsepower.

Although adequately powerful, the Borgward was handicapped by its heavy chassis, particularly when pitted against the lighter and more nimble Porsches. Nevertheless, the 1500 Rennsport managed a win in its 1952 debut season, at the Grenzlandring in August with Hans-Hugo Hartmann driving.

A lighter chassis was introduced for 1953, by which time the engine was producing 110bhp. Hans Klenk won at Avus in July, and the following year Karl-Günther Bechem triumphed at the Nürburgring in May. By this time Brandt had developed a 16-valve, fuel injected engine, one of the first to incorporate this state-of-the-art technology, which was raced regularly from 1956. Despite now having 150bhp tap, the Rennsport remained handicap by its excess weight and the factory's racing effort gradually petered out over the next few years. The 16-valve engine though, enjoyed a new lease of life in Formula 2, most notably in the Rob Walker-entered Cooper-Borgward of Stirling Moss, which took four international wins in 1959.



On nous signale que cette Borgward 1500 Rennsport a été construite à partir de pièces qui appartenaient au service compétition de l'usine après son acquisition par Peter Kaus pour sa fameuse collection Rosso Bianco. Elle a été construite en 2009 par Markus Burke de Neuss, en Allemagne, un spécialiste de la restauration des Porsche, Veritas, BMW et Borgward.

Les pièces d'origine utilisées comprennent le moteur 16 soupapes à injection et ses accessoires, la boîte de vitesses, l'essieu arrière, le différentiel, l'essieu avant, la direction, les roues et les freins, tandis que la carrosserie a été construite à partir de photos et de dessins d'usine. On ne sait pas dans quelle mesure le châssis est d'origine ou de construction plus moderne. La voiture fut achevée en 2013 et présentée au concours d'élégance du Paleis de Het Loo par son actuel propriétaire. Se présentant en bon état général, cette rare Borgward de course est vendue avec une copie de ses papiers d'immatriculation allemande.
€250,000 - 350,000

We are advised that this Borgward 1500 Rennsport was constructed from parts formerly belonging to the factory's racing department following its acquisition for his famous Rosso Bianco Collection by Peter Kauss. It was built in 2009 by Marcus Burke of Neuss, Germany, a specialist restorer of Porsche, Veritas, BMW and Borgward.

Original parts used include the fuel-injected 16-valve engine and its accessories, gearbox, rear axle, differential, front axle, steering, wheels and brakes, while the body was constructed using factory pictures and drawings. It is not known to what extent the chassis is original or a modern fabrication. The car was finished in 2013 and was presented at the Paleis het Loo Concours d'Élégance by its current owner. Presented in generally excellent condition, this rare Borgward sports-racer is offered with copy German registration papers.







399

Livrée neuve en Italie et trois propriétaires depuis sa livraison

JAGUAR TYPE E 3.8-LITRE SÉRIE 1 ROADSTER 1962

Châssis n° E877746
Moteur n° R6715-8

« Si les Vingt-quatre Heures du Mans sont à l'origine de la nouvelle Jaguar Type E, alors cette course homérique sur le circuit sarthois est pleinement justifiée. Nous avons ici l'une des voitures les plus silencieuses et les plus souples du marché, capable de flâner dans un murmure à 10 km/h sur le rapport supérieur, mais aussi de bondir d'un coup à 240 km/h sur une simple pression de l'accélérateur. Cette voiture de tourisme pratique avec ses larges portes et son grand coffre à bagages arbore aussi des lignes d'une beauté stupéfiante qui fait sans problème jeu égal avec les italiennes sur leur propre terrain. » John Bolster, *Autosport.*

Présentée en 1961, la Jaguar Type E fit sensation lorsqu'elle fut dévoilée avec ses lignes classiques et ses 240 km/h. La conception de la nouvelle venue devait en fait beaucoup aux sportives Type D victorieuses au Mans, un caisson monocoque formant sa structure principale, prolongé par une structure tubulaire à l'avant qui recevait le moteur.

'If Les Vingt Quatre Heures du Mans has been responsible for the new E-Type Jaguar, then that Homeric contest on the Sarthe circuit will have been abundantly justified. Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game.' - John Bolster, *Autosport.*

Introduced in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The newcomer's design did indeed owe much to that of the Le Mans-winning D-Type sports-racer: a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine.



Avec les 265 ch revendiqués par son moteur 3, 8 litres, la Type E ne décevait pas, d'abord en raison d'un poids sensiblement moindre que celui de sa devancière XK 150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer avait versé toute l'expérience acquise avec la Type D dans l'une des carrosserie les plus efficaces et les plus élégantes qui ait jamais habillé une automobile. Aujourd'hui, les élégantes lignes de la Type E se retrouvent sur les Jaguar modernes et il ne fait aucun doute que la sublime création de William Lyons, le patron de Jaguar, figurerait dans n'importe quelle liste des dix plus belles voitures du monde de tous les temps.

Cet étonnant roadster type E fut immatriculé neuf dans la province de Bologne, au nord de l'Italie, passant des mains du grand-père aux mains de sa petite-fille en 1980, lorsqu'elle fut ré-immatriculée tout près, à Modène. Le vendeur, un collectionneur bien connu du sud de l'Italie, a acheté la voiture en 2010, devenant ainsi son troisième propriétaire seulement. Une restauration complète de la carrosserie, de l'intérieur et de la capote a alors été entreprise, tandis que le moteur, jugé en bon état, ne réclamait que le remplacement de quelques pièces mineures, les paliers, les joints et les soupapes.

Seulement 2 000 km ont été parcourus depuis cette restauration et, comme toutes les autres voitures de la collection du vendeur, la Type E a été remisée dans un garage déshumidifié sur des chandelles afin d'éviter les méplats sur les pneus. Blanche avec intérieur en cuir rouge, la voiture est décrite comme étant en excellent état général et vendue avec son libretto, son certificato di proprieta italien et sa certification ASI.
€150,000 - 180,000

With a claimed 265bhp available from its 3.8-litre engine, the E-Type did not disappoint; firstly, because it weighed significantly less than the preceding XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Today, the E-Type's graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

This stunning E-Type Roadster was first registered in the Bologna province of Northern Italy, changing hands from grandfather to granddaughter in 1980 when it was registered in nearby Modena. The current vendor, a noted collector from Southern Italy, purchased the car in 2010 and is thus only its third owner. A comprehensive restoration of the body, interior and hood was carried out subsequently, while the engine was found to be in very good order and only required minor parts such as bearings, gaskets and valves.

Only some 2,000 kilometres have been driven since the restoration, and like all cars in the owner's collection the E-Type has been kept in a dehumidified garage with tyre savers to avoid flat spots. Finished in white with red leather interior, the car is described as in generally excellent condition and offered with Italian libretto, Certificato di Proprieta and ASI certification.









400

Probablement l'un de seulement 6 exemplaires produits

HOTCHKISS TYPE 480 « PARIS-NICE » CABRIOLET 1936

Châssis n° 56121

Moteur n° 5093

On sait que ce cabriolet Hotchkiss 480, que l'on pense être l'un de seulement six construits, a servi de voiture de parade dans des défilés militaires en France. Le début de son histoire, avant son immatriculation en Hollande en 1975, n'est pas connu. En 1986, le numéro de châssis 5093 figura dans le film de guerre hollandais In de schaduw van de overwinning dont deux photos figurent au dossier.

L'actuel propriétaire a acheté la voiture en 1990 et entrepris une restauration châssis nu « jusqu'au dernier boulon » de la plus grande exigence, l'année suivante. Cet ambitieux projet a pris 20 ans et n'a été terminé qu'en 2011 pour un coût d'environ 185 000 € ! Les travaux accomplis incluent le remplacement de toutes les boiseries, le sablage et la réparation du châssis pour s'assurer d'un bon alignement de la carrosserie.

Believed one of only six made, this Hotchkiss 480 Cabriolet is understood to have served as a military parade vehicle in France. The car's early history is not known prior to its registration in the Netherlands in 1975. In 1986 chassis number '5093' featured in the Dutch-made war movie 'In de schaduw van de overwinning', and comes with two related photographs.

The current owner purchased the Hotchkiss in 1990 and the following year commenced a complete, body-off 'last nut and bolt' restoration to a very high standard. This ambitious project would occupy the next 20 years and was only completed in 2011 at a cost of approximately €185,000! Works carried out include replacing all woodwork and sandblasting and repairing the chassis to ensure that the body would be properly aligned.



De plus, le faisceau électrique a été refait, la dynamo transformée intérieurement pour générer un courant alternatif, les freins et les instruments remplacés, le radiateur refait, l'éclairage réparé (en lumière jaune française d'origine), des clignotants montés et les contreportes, un sol de coffre et tous les chromes réinstallés. Le moteur a été entièrement refait pour un coût de 15 000 €, tandis que le regarnissage de l'intérieur en cuir brun et la rénovation de la capote ont coûté 12 500 € de plus. Tous les travaux énumérés ci-dessus ont été effectués par des spécialistes.

L'Hotchkiss a été terminée en 2011 et a couvert moins de 100 km depuis. Elle n'est vendue que pour des raisons de santé de son propriétaire. Cet éblouissant exemplaire fini en vert Paris se présente dans un excellent état, proche de l'état concours. Le journaliste et expert en voitures de collection Martin van der Zeeuw l'a conduite et commente : « L'aspect de cette Hotchkiss n'est pas trompeur, elle fonctionne comme si elle était neuve. On dirait qu'elle vient de quitter l'usine de Paris ».

La voiture est vendue avec les photos du film mentionnées plus haut, diverses factures de restauration et des photographies détaillées, une expertise après restauration et ses papiers d'immatriculation hollandais (1991).
€90,000 - 140,000

In addition, the electrical wiring was renewed; the dynamo converted internally to generate alternating current; the brakes and instruments replaced; the radiator overhauled; the lighting repaired (original yellow French lights); flashing indicators fitted; and new door panels, boot floor and chrome trim fitted. The engine was completely rebuilt at a cost of €15,000, while re-trimming the interior in brown leather and renewing the hood cost a further €12,500. All the aforementioned work has been done by specialists.

The Hotchkiss was finished in 2011 and has covered fewer than 100 kilometres since then. It is sold only because of the owner's health problems. A stunning example finished in a very attractive Verde Paris colour scheme, the car is presented in excellent, near concours condition. Classic-car expert and motoring journalist Martin van der Zeeuw has driven it, remarking: 'The Hotchkiss' looks don't deceive: it drives like new. It's almost like it's just left the Paris factory.'

The car is offered with the aforementioned movie stills; sundry restoration invoices and detailed photographs; a post-restoration valuation report; and Dutch registration papers (1991).







401

MASERATI MEXICO 4,2-LITRES CARROSSERIE VIGNALE

Châssis n° AM112 504
Moteur n° AM112 504

Appelée Mexico en hommage à la victoire d'une Cooper Maserati au GP du Mexique 1966, la Mexico fut lancée au salon de Turin de la même année. Remplaçante de fait du modèle Sebring conduite intérieure à quatre places, la nouvelle berline sport à moteur V8 de Maserati s'était habillée d'une carrosserie élégante, mais très sobre due à Carrozzeria Vignale, le styliste préféré de Maserati. La Mexico était destinée aux clients amateurs de berline luxueuse à quatre places, mais d'un caractère nettement plus sportif que la plus grande Quattroporte.

Dans sa version installée sur la Mexico, le V8 de 4, 7 litres donnait 290 ch, puissance suffisant à la propulser à près de 225 km/h, quoique certaines sources eussent relevé environ 240 km/h. Une version plus économique de 4,2 litres fut également proposée qui, malgré une puissance de 260 ch « seulement », permettait une vitesse maximale inférieure de quelques km/h. à l'exception du pont arrière oscillant , les organes mécaniques de la Mexico étaient identiques à ceux de la Quattroporte contemporaine avec une suspension avant indépendante par triangles superposés, quatre freins à disque, une boîte de vitesses ZF à cinq rapports standard ou une automatique en option.

Named later in honour of Cooper-Maserati's victory in the 1966 Mexican Grand Prix, the Mexico debuted at the 1966 Turin Motor Show. Effectively replacing the six-cylinder four-seater Sebring model, Maserati's new V8-engined sports car boasted elegant yet understated coachwork by Carrozzeria Vignale, Maserati's preferred coachbuilder. The Mexico was intended for customers who wanted a luxurious four-seater but preferred something more sporting than the larger Quattroporte saloon.

As installed in the Mexico, the Maserati's 4.7-litre V8 engine produced 290bhp, which was good enough for a top speed of around 225km/h (140mph) though several sources quote speeds of around 240km/h (150mph). A more economical 4.2-litre version was available also, which despite having 'only' 260bhp on tap, was only a few kilometres per hour slower. Apart from its live rear axle, the Mexico's underpinnings were similar to the contemporary Quattroporte saloon's, featuring double wishbone independent front suspension, disc brakes all round, a ZF five-speed gearbox as standard and optional automatic transmission.



La production de la Mexico cessa en 1973 après 480 voitures auprès desquelles la Ghibli contemporaine sembla avoir été produite en masse avec ses 1 274 exemplaires.

Modèle 4, 2 litres à numéros concordants, équipée de la désirable boîte manuelle à cinq rapports, cette Mexico fut livrée neuve à M. Renato Pasquali de Bologne (Italie) en février 1969. M. Pasquali la conserva sept ans avant de la revendre à M. Adam Rosenblatt de Mill Valley, Californie, USA, en juillet 1976. Après plus de 30 ans passés aux USA, la voiture fut exportée en 2008 vers les Pays-Bas cette fois où son troisième propriétaire, M. Klaus de Rotterdam la garda deux ans.

Le propriétaire actuel (le quatrième) résidant à La Haye acheta la voiture à M. Klaus en 2010 avant de la soumettre à une restauration extensive « depuis la tôle nue » en 2012. Les travaux effectués ont porté sur une peinture bleu argenté (non d'origine), une regarnissage de l'intérieur en beige clair, une nouvelle planche de bord et une réfection des instruments et des contacteurs. La direction à assistance électrique est la seule modification indiquée.

À la suite de ces travaux, la Mexico souvent utilisée et appréciée, couvrant ainsi 1 760 km depuis sa restauration, est décrite par son propriétaire comme étant en très bon état général. La voiture est offerte avec son certificat d'Héritage Maserati, son ancien titre de propriété, son ancienne facture, des factures d'entretien remontant aux années 1980, des photographies et des factures relatives à la restauration de 2012 et de ses papiers d'immatriculation aux Pays-Bas. Y sont joints le manuel de l'utilisateur et un catalogue des pièces détachées
€70,000 - 100,000

Mexico production ceased in 1973 after 480 cars had been completed, making the contemporary Ghibli (1,274 built) seem mass produced by comparison.

A matching numbers 4.2-litre model equipped with the desirable five-speed manual gearbox, this particular Mexico was delivered new to Mr Pasquali Renato in Bologna, Italy in February 1969. Mr Pasqualli kept the Maserati for seven years before selling it to Mr Adam Rosenblatt of Mill Valley, California, USA in July 1976. After some 30-plus years in the USA, the car was exported again (in 2008) on this occasion to the Netherlands where its third owner, a Mr Klaus from Rotterdam, kept it for two years.

The current (fourth) owner, from The Hague, Netherlands, bought the car from Mr Klaus in 2010 and had it treated to an extensive 'bare metal' restoration in 2012. Works carried out included a re-spray in (non-original) silver-blue; interior re-trim in light beige; new dashboard and restored clocks and switches. Electric power-assisted steering is the only notified modification.

Since then the Mexico has been driven and enjoyed frequently, covering some 1,760 kilometres since the restoration's completion, and is described by the owner as in generally very good condition. The car is offered with Maserati heritage certificate; old Certificate of Title; old bill of sale; service invoices dating back to the 1980s; photographs and invoices (totalling over €20,000) relating to the 2012 restoration; and Netherlands registration papers. Owner's and spare parts manuals come with it also.







402

PORSCHE 356 B 1600 ROADSTER 1960

Châssis n° 88229
Moteur n° 608536

Les cabriolets avaient été construits dès l'origine de la 356, mais la première Porsche ouverte à marquer les esprits avait été le Speedster, présenté en 1954, à la suite du succès d'un lot de 15 roadsters spéciaux aux États-Unis. Le Speedster, carrossé par Reutter avait été abandonné en 1958 et remplacé par le Convertible D, plus civilisé, qui se différenciait essentiellement par son pare-brise plus grand et ses vitres latérales descendantes. La construction en fut confiée à divers carrossiers indépendants.

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













Lorsque la 356 B fut dévoilée en 1959, la voiture était désormais doté un pare-brise courbe d'une seule pièce et de roues de 15 pouces et la nouvelle venue recevait quelques retouches à la carrosserie. Le moteur, proposé uniquement en 1 600 cm3, était décliné en trois versions, la plus puissante – en dehors de la Carrera à quatre arbres à cames – étant le 90 ch de la Super 90. Initialement construit par Drauz, le successeur du Convertible D était le roadster 356 B, qui fut plus tard construit par d'leteren frères, à Bruxelles. La 356 B offre des progrès significatifs en termes de performances et de confort, par rapport aux précédentes 356. Elle permet d'accéder rapidement aux valeurs traditionnelles de qualité, de fiabilité et de robustesse mécanique associées à Porsche.

La 356 Roadster proposée ici est accompagnée de son certificat d'authenticité Porsche confirmant qu'elle a été vendue neuve aux États-Unis par le biais de l'importateur Max Hoffman de New York. Elle a été livré en rouge rubis avec intérieur en cuir noir et recevait d'origine le moteur 603326. Dans une belle présentation, la voiture a été restaurée professionnellement par par LT Classics de Londres SE16, y compris la réfection du moteur et des travaux annexes par le spécialiste de la marque Charles Ivey en octobre 2014. Des factures détaillées, dépassant les 14 000 livres, figurent au dossier avec le titre de propriété américain. De plus, la voiture a été entièrement repeinte, son intérieur regarni en cuir et ses chromes refaits, tandis que les éléments rénovés incluent les moquettes, les roues chormées, les pneus, les joints caoutchouc, le faisceau en coton tissé, la capote et le sac de capote (en cuir), le total des factures de ces travaux supplémentaires s'élevant à environ 12 000 livres.
€155,000 - 185,000

By the time the 356B arrived in September 1959, the car had gained a one-piece rounded windscreen and 15"-diameter wheels, and the newcomer's introduction brought with it further styling revisions. The engine, now standardised at 1,600cc, was available in three different stages of tune, the most powerful - apart from the four-cam Carrera - being the 90bhp unit of the Super 90. Built initially by Drauz, the Convertible D's successor was the 356B Roadster, which later was bodied by d'leteren Frères of Brussels. The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability and mechanical robustness.

The 356B Roadster offered here comes with Porsche Certificate of Authenticity confirming that it was sold new in the USA via the importer Hoffman of New York. It was delivered finished in Ruby Red with black leather interior and originally was fitted with engine number '603326'. Beautifully presented, the car has been professionally mechanically restored by LT Classics of London SE16, including a full engine rebuild, with additional work by marque specialist Charles Ivey in October 2014. Detailed invoices totalling in excess of £14,000 are on file together with a US Certificate of Title. Additionally, the car benefits from a complete repaint, full interior re-trim in leather and re-plated chrome trim, while items renewed include the carpets, chromed wheels, tyres, rubber fittings, wiring loom, convertible hood and hood bag (in leather), the additional invoicing for this work totalling circa £12,000.







403

Numéros concordants, deux propriétaires d'origine, transformation 'flat nose' d'usine

PORSCHE 911 TYPE 930 TURBO « FLAT NOSE » COUPÉ 1982

Châssis n° WPOZZZ93ZCS000689
Moteur n° 67C0755

L'homologation en Groupe 4, qui exigeait la construction de 400 modèles de série, avait été à l'origine du développement du Projet 930, la première 911 Turbo de série. Construite à partir d'avril 1975, la Turbo recevait un moteur 3,3 litres en 1978 avec une puissance portée à 300 ch et la vitesse de pointe de celle qui était alors la plus rapide à l'accélération, s'élevait à 258 km/h.

La raison d'être de la Turbo – la 935 de compétition – avait initié ce qui allait être connu sous le nom de « slant nose » ou « flat nose » (nez plat), une caractéristique que n'allaient pas tardée de réclamer les clients de 911. Kremer Racing proposa une conversion, un service qui fut repris par le service des commandes spéciales (Sonderwünsche) de l'usine Porsche un peu plus tard, à partir de 1981, puis qui devint une option officielle en 1986.

Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, had spurred the development of 'Project 930' - the original 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo gained a 3.3-litre engine for 1978; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to around 258km/h.

The 911 Turbo's raison d'être - the racing 935 - had pioneered what would come to be known as the 'slant' or 'flat' nose, and this new look was soon in demand from 911 customers. Kremer Racing offered a conversion and this service as later taken up by the factory's own Customer Department to special order (Sonderwünsche) from 1981, becoming an official option in 1986.





Les ailes avant étaient en acier, intégrant des ouïes d'aération à leur sommet et des phares escamotables (les premiers exemplaires les logeaient dans le bouclier aérodynamique avant), tandis que les ailes arrière offraient des entrées d'air supplémentaires. Il existait différents bas de caisse et en plus des modifications à la carrosserie, on trouvait un intérieur plus luxueux.

Cette 930 « flat nose » a été immatriculée en Allemagne le 27 mai 1982 par le concessionnaire Porsche Hahn de Fellbach, près de Stuttgart. Les options d'usine enregistrées sur le certificat Porsche incluent la livrée blanche Grand Prix avec intérieur en cuir noir, les ceintures de sécurité deux points aux places arrière, une batterie de plus forte puissance (88 Ah), un différentiel à glissement limité, un rétroviseur réglable électriquement côté passager, les sièges sport, les écrous de roues antivol, le système d'alarme, l'air conditionné, le pare-brise chauffant (teinté vert) et un toit ouvrant métallique. Un addendum au livret de garantie d'origine spécifie que la voiture a été transformée en « flat nose » à l'usine. À l'époque, seuls les Pirelli P7 étaient homologués pour la vitesse supérieure.

Le premier propriétaire allemand déménagea par la suite en Autriche et immatricula la voiture là-bas où elle fut achetée par l'actuel propriétaire en 2000. Le compteur affiche 125 000 km que l'on pense d'origine et la voiture est décrite comme étant dans son état d'origine, non restaurée et en bon état de marche avec une fuite d'huile mineure au moteur, quelques éclats de peinture et autres signes d'usure générale. Cette version rare et recherchée de la 911 est vendue avec le livret de garantie et le certificat Porsche mentionnés plus haut, le carnet d'entretien d'origine, le manuel du propriétaire, le livret d'instruction de la radio, le Fahrzeugbrief allemand périmé et ses papiers d'immatriculation autrichienn.
€140,000 - 180,000

The front wings were steel, incorporating cooling vents and pop-up headlamps (early examples had them in the air dam) while the rears had extra cooling intakes. There were different sills and along with the body modifications came an even more luxurious interior.

This 930 Turbo 'Flat Nose' was first registered in Germany on 27th May 1982 via the Hahn Porsche dealership in Fellbach near Stuttgart. Factory options listed on the accompanying Porsche Certificate include the colour combination of Grand Prix White with black leather trim; two-point safety belts for the rear seats; a more powerful (88Ah) battery; limited-slip differential; electrically operated passenger-side mirror; sports seats; anti-theft wheel bolts; alarm system; air conditioning; heated windscreen (tinted green); and sliding steel sunroof. An addendum in the original warranty book states that the car has been modified by the works to 'Flat Nose' specification. At the time, only Pirelli P7 tyres were homologated for the resulting increased top speed.

The original German owner subsequently relocated to Austria and registered the Porsche there, where it was purchased by the current owner in 2000. A believed-genuine total of 125,000 kilometres is displayed on the odometer, and the car is described as in original, un-restored condition and working order throughout, with only a minor oil leak from the engine, some stone chips and other general signs of use. This rare and highly desirable 911 variant is offered with the aforementioned warranty booklet and Porsche Certificate, original service book, owner's manual, radio operating instructions, cancelled original German Fahrzeugbrief and current Austrian registration papers.









404

Livrée neuve en Autriche

ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT SPECIALE BERLINETTA 1962 CARROSSERIE BERTONE

Châssis n° AR 177380
Moteur n° 01264

Avec la présentation de la Giulietta en 1954, Alfa Romeo inaugurait le concept de « petite voiture, grosse performance » qui allait caractériser les meilleurs produits la marque milanaise dans les années à venir. Le classique quatre cylindres double arbre Alfa Romeo était réduit à 1 290 cm3 sur la Giulietta, gagnant un bloc en alliage léger dans l'opération. Le coupé Sprint de Bertone fut rapidement rejoint par des versions berline et spider, puis en 1957, arrivait le modèle connu aujourd'hui pour avoir été la Giulietta suprême – la Giulietta Sprint Seciale – première de la nouvelle série 101.

With the introduction of the Giulietta in 1954, Alfa Romeo established the 'small car, big performance' formula which would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. Alfa's classic twin-cam four was downsized to 1,290ccc for the Giulietta, gaining an alloy cylinder block in the process. The original Bertone-styled Sprint Coupé was soon joined by Berlina (saloon) and Spider (open) versions, and then in 1957 came the model now recognised as the ultimate Giulietta - the Sprint Speciale – which was the first of the new 101-Series cars.









Construite sur un châssis légèrement plus court que la Sprint de série, également signée Bertone, la SS toute en courbes développait 100 ch, avait une boîte à cinq rapports et une vitesse de pointe de 200 km/h. Compacte, aérodynamique et très puissante pour sa taille, la SS connut un grand succès en compétition dans la classe 1 300 cm3 dans le monde entier. À peine 1 366 exemplaires avaient été construits lorsqu'elle fut remplacée en 1963, et cette rare version de la Giulietta est particulièrement prisée des connaisseurs aujourd'hui.

Selon un e-mail du Centro Documentazione Automobilismo Storico Alfa Romeo (copie au dossier), cette Giulietta SS a quitté la chaîne le 15 mars 1962 et a été vendue le lendemain à son premier propriétaire à Vienne, en Autriche. Sa couleur originale était « bluette ». Joliment présentée, elle est décrite par son vendeur comme étant en bon, sinon excellent état, la carrosserie ayant été complètement restaurée en 1998. On sait que la couleur originale a été changée pour la livrée rouge d'aujourd'hui à cette occasion.

En 2013, la suspension et les freins ont été révisés avec l'aide du restaurateur de Ferrari réputé Carlo Bonini, tandis qu'en 2014, le moteur et les carburateurs étaient complétement révisés par le spécialiste de la marque, Enzo Pasti. La voiture est vendue avec des photos montrant la réfection du moteur et on nous signale que celui-ci doit encore être rodé. Cette Alfa Romeo particulièrement élégante et recherchée est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne, son certificat ASI et son manuel du propriétaire d'origine.
€130,000 - 160,000

Built on a slightly shorter wheelbase than the standard Sprint, and again the work of Bertone, the mouth-wateringly curvaceous 'SS' came with 100bhp on tap, a five-speed gearbox and a top speed of 125mph. Compact, aerodynamically efficient and very powerful for its size, the SS proved highly successful in 1,300cc class racing the world over. A mere 1,366 had been produced by the time the model was superseded in 1963, and today this rare Giulietta variant is highly prized by Alfa Romeo connoisseurs.

According to an email from the Centro Documentazione Automobilismo Storico Alfa Romeo (copy on file) this Giulietta SS left the production line on 15th March 1962 and was sold a day later to its first owner in Vienna, Austria. The original colour was 'bluette'. Beautifully presented, it is described by the vendor as in generally good-to-excellent condition, the body having benefited from a comprehensive restoration in 1998. It is assumed that the colour was changed to the present red livery at that time.

In 2013 the suspension and brakes were overhauled with the help of noted Ferrari restorer Carlo Bonini, while in 2014 the engine and carburettors were comprehensively overhauled by marque specialist Enzo Pasetti. The car comes with photographs recording the engine overhaul and we are informed that the engine still needs to be run in. This most elegant and sought after Alfa Romeo is offered with Italian registration documents, ASI certificate and an original owner's manual.









405

Autrefois propriété du Baron Giorgio Franchetti; actuel propriétaire depuis 1967; éligible aux Mille Miglia

LANCIA LAMBDA CHÂSSIS LONG TORPÉDO 1925

Châssis n° 13508

Moteur n° 3546

Vincenzo Lancia, l'un des plus grands ingénieurs automobile de tous les temps, fonda sa propre marque en 1906, après avoir été employé par la Fiat comme directeur des essais. La première Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté de conception et un rejet des conventions qui allaient restés associés à la marque jusqu'à l'époque moderne. Véhicules militaires, camions, fourgons et moteurs d'avions suivirent, ces derniers permettant à la marque d'acquérir une expérience dans la conception et la construction de moteurs en V.

La première Lancia à moteur en V - la sportive Trikappa V8 – apparut en 1922, mais ce fut la Lambada, lancée peu après, qui allait revêtir une importance plus significative. Jalon de l'histoire de l'automobile, la révolutionnaire Lambda était la première voiture à revêtir une carrosserie autoporteuse et la première à recevoir un moteur à 4 cylindres en V.

One of the most gifted automobile engineers of all time, Vincenzo Lancia founded his own company in 1906, having previously been in FIAT's employ as chief test driver. Introduced in 1907, the first Lancia car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. Military vehicles, lorries, vans and aero engines followed, the latter enabling Lancia to accrue valuable expertise in the design and construction of vee-configuration engines.

Lancia's first vee-engined model - the V8 Trikappa sports car - appeared in 1922 but it was the Lambda, launched soon after, that would prove to be of even greater significance. A milestone in automotive history, the revolutionary Lambda was the world's first car to have a stress-bearing body and the first to be powered by a V4 engine.



L'absence de châssis séparé permettait d'asseoir le conducteur plus bas, autorisant une ligne plus aérodynamique, tandis que la suspension télescopique à l'avant, brevetée par Lancia, lui assurait une tenue de route et un confort inégalés dans sa catégorie. Le moteur à arbre à cames en tête de 2 120 cm3 fut progressivement agrandi pour atteindre 2 570 cm3 et 68 ch en 1928.

Cette magnifique Lambda en provenance directe d'une importante collection de Lancia en Italie, propriété de l'un des membres fondateurs du club Lancia italien. Le vendeur a acheté la voiture en 1967 à Giorgio Franchetti junior, éminent collectionneur de l'après-guerre et fondateur du Registro Italiano Alfa Romeo. Franchetti était lui-même le petit-fils du baron Giorgio Franchetti qui avait commandé la restauration du palais de la Ca' d'Oro à Venise avant d'en faire don à l'état italien en 1916 avec son importante collection d'art.

Giorgio Franchetti a acheté la Lambda dans la région de Naples en 1955 et a entamé sa restauration avec l'aide de Fulvio Carosi, un restaurateur de voitures classiques réputé. Décrite comme étant en bon état de marche et bien conservée, cette important modèle a été régulièrement mais parcimonieusement conduit et ne pouvait se présenter avec un meilleure pedigree. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne.
€165,000 - 200,000

The absence of a separate chassis meant the driver could sit lower, enabling a low aerodynamic body line to be achieved, while Lancia's patented sliding-pillar independent front suspension endowed the Lambda with ride and handling qualities unmatched by anything in its class. The engine, an overhead-camshaft unit of 2,120cc, was progressively enlarged, arriving at its final 2,570cc, 68bhp configuration in 1928.

This magnificent Lambda is offered directly from an important Lancia collection in Italy owned by one of the founding members of the Italian Lancia Club. The vendor acquired the car in 1967 from Giorgio Franchetti Jr, an eminent collector during the years immediately after WW2 and founder of the Registro Italiano Alfa Romeo. Franchetti himself was the grandson of Baron Giorgio Franchetti, who had commissioned the restoration of the Ca' d'Oro palace in Venice before donating it to the Italian state in 1916 together with his important art collection.

Giorgio Franchetti purchased the Lambda in the Naples region in 1955 and embarked on its restoration with the help of Fulvio Carosi, a well-known restorer of classic motor cars. Described as in generally good working order and well preserved, this important Lancia has been regularly exercised, albeit sparingly, and could not come with a better provenance. The car is offered with Italian registration documents.









406 *

ROLLS-ROYCE 40/50 HP SILVER GHOST CABRIOLET 1921

Châssis n° 61 NE
Moteur n° O 258

Le modèle 40/50 HP aurait sûrement mérité le surnom de « the best car in the world » à la première occasion, mais la décision par Rolls-Royce d'abandonner tous ses autres modèles ne fit que concentrer l'attention sur celle qui allait être connue sous le nom de Silver Ghost. Celle-ci était apparue au Motor Show de 1906, glanant son nom évocateur l'année suivante lorsque le châssis 60551 fut exposé avec une carrosserie tourer de Barker peinte en gris argent.

Le cœur de la Silver Ghost était un magnifique six cylindres à soupapes latérales de 7 036 cm3 (porté plus tard 7 428 cm3) reposant sur un vilebrequin à sept paliers, lubrifié sous pression. Un solide châssis à longerons en U et croisillons en tubes reposait sur des ressorts semi-elliptiques à l'avant et un système de plate-forme à ressorts à lames à l'arrière, ce dernier allant rapidement être modifié. La transmission fut également remaniée assez vite, une boîte à trois rapports avec prise directe sur le rapport supérieur remplaçant la boîte originale à quatre rapports et overdrive en 1909. Au cours des vingt années de production de la voiture, on allait assister à d'innombrables autres modifications, l'une des plus importantes concernant l'adoption de freins servo-assistés aux quatre roues vers la fin de 1923.

Although the 40/50hp model would have earned its 'The Best Car in the World' sobriquet in any event, Rolls-Royce's decision to drop all other types only served to focus attention on what would become known as the 'Silver Ghost'. The latter had first appeared at the 1906 Motor Show, acquiring its evocative name the following year when chassis number '60551' was exhibited wearing silver-painted tourer coachwork by Barker.

The heart of the Silver Ghost was its magnificent engine, a 7,036cc (later 7,428cc) sidevalve six equipped with seven-bearing crankshaft and pressure lubrication. A sturdy chassis comprised of channel-section side members and tubular cross members was suspended on semi-elliptic springs at the front and a 'platform' leaf-spring arrangement at the rear, though the latter soon came in for revision. The transmission too was soon changed, a three-speed gearbox with direct-drive top gear replacing the original four-speed/overdrive top unit in 1909. In the course of the car's 20-year production life there would be countless other improvements, one of the most important being the adoption of servo-assisted four-wheel brakes towards the end of 1923.



Le châssis 61 NE fut livré par l'usine le 7 juin 1921 pour être carrossé par Rippon Brothers de Huddersfield, dans le Yorkshire, et fut immatriculée WA 4876 (à Sheffield). Les registres d'usine indiquent que la voiture est restée dans la région du Yorkshire aux mains de différents propriétaires, retournant à l'usine pour réparations à plusieurs occasions. Une plaque au tableau de bord donne le nom de l'un de ces propriétaires, Gerald Timmer-Thomson de York Lodge, à Beverley.

Le 15 septembre 1959, la Silver Ghost fut achetée par le grand-père du vendeur, importée en Suisse où elle subit une restauration au cours de laquelle la partie arrière du cabriolet fut reconstruite (la carrosserie en avant des portes et tous les marchepieds sont d'origine). La carrosserie a été peinte à la main ainsi que ses filets, la reconstruction ayant pris fin en avril 1962. En 1992, le moteur a été révisé, date depuis laquelle seulement 4 à 5 000 km ont été parcourus et la capote a été rénovée en 1998.

Seules les roues arrière étant équipées de freins, la vitesse de cette Silver Ghost est limitée à 30 km/h selon la loi suisse, alors que la voiture est capable de dépasser allègrement les 100 km/h. C'est pour cette raison que le vendeur a décidé de se séparer de la Rolls-qui a été pendant 55 ans la possession de sa famille. Décrite comme étant en très bon état général, la voiture est vendue avec son livret d'instructions, un catalogue de pièces détachées, une copie de carte du châssis, le passeport du véhicule (1962), diverses photographies et ses papiers d'immatriculation suisse.
€120,000 - 160,000

Chassis number '61 NE' was delivered from the factory on 7th June 1921 for bodying by Rippon Brothers of Huddersfield, Yorkshire, and was registered 'WA 4876' (a Sheffield mark). Factory records show that the car remained in the Yorkshire area in the hands of various owners, returning to the works for repairs on several occasions. A plaque on the dashboard records the name of one of these owners: Gerald Timmer-Thomson of York Lodge, Beverley.

On 15th September 1959 the Silver Ghost was purchased by the vendor's grandfather, imported into Switzerland and restored, in the course of which the rear part of the cabriolet body was reconstructed (the body forward of the doors and all the mudguards are original). The body was painted and lined by hand, and the rebuild completed in April 1962. In 1992 the engine was overhauled, since when only some 4,000-5,000 kilometres have been covered, while the convertible top was renewed in 1998.

Because only two of its wheels are braked, this Silver Ghost is limited by Swiss traffic laws to a maximum speed of 30km/h, although the car will easily exceed 100km/h. It is for this reason that the vendor has decided to part with the Rolls-Royce after 55 years of ownership by his family. Described as in generally very good condition, the car is offered with instruction book, parts catalogue, copy chassis cards, vehicle pass (1962), various photographs and Swiss registration papers.









407 *

Modèle du Salon de Paris

ROLLS-ROYCE PHANTOM II 40/50 HP COUPÉ DE VILLE 1929
CARROSSERIE HIBBARD & DARRIN, PARIS

Châssis n° 40WJ
Moteur n° VK85

Connu pour être le dernier modèle conçu par Henry Royce lui-même, la Phantom II fit ses débuts en 1929 sur un châssis entièrement nouveau conçu à partir de celui de la plus modeste Twenty. Construite sur deux empattements – 3, 66 m et 3, 81 m, ce dernier réservé au modèle Continental – le châssis surbaissé avec son radiateur reculé permettait aux carrossiers d'habiller la voiture selon des critères plus modernes et de créer des carrosseries plus élégantes que par le passé. Le six cylindres à soupapes en tête avait été complètement retravaillé et recevait des chambres de combustion redessinées et une culasse cross-flow, dont les effets cumulés amélioraient sensiblement les performances. Largement plébiscité par les plus éminents carrossiers, le châssis de la Phantom II servit de base à quelques-unes des carrosseries les plus intéressantes de l'époque.

Reputedly the last model that Henry Royce designed himself, the Phantom II debuted in 1929 featuring an entirely new chassis laid out along the lines of the smaller Twenty. Built in two wheelbase lengths - 144" and 150", the former being used for the Continental models - the low-slung frame with its radiator set well back enabled coachbuilders to body the car in the modern idiom, creating sleeker designs than hitherto. The six-cylinder, overhead-valve engine also had come in for extensive revision and now sported re-designed combustion chambers and a cross-flow cylinder head, the cumulative effect of these changes being greatly enhanced performance. Highly favoured by prominent coachbuilders, the Phantom II chassis provided the platform for some of the truly outstanding designs of its day.







Cette Rolls-Royce Phantom II unique est de nouveau à Paris, 86 ans après avoir été exposée sur le stand du carrossier Hibbard & Darrin au Salon de Paris 1929. Bien qu'installée à Paris, la carrosserie était animée par deux Américains, Thomas Hibbard et Howard Darrin, dont la réputation tient à leur création sur mesure installées sur des châssis de grande qualité, incluant Duesenberg, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, Packard, Stutz et, bien sûr, Rolls-Royce. L'une des innovations de la firme était la carrosserie « Sylentlyte » faisant appel à un cadre constitué d'éléments en aluminium coulé, plutôt qu'à l'habituelle boiserie. Après le Salon de Paris, Hibbard & Darrin expédièrent la Rolls-Royce à son premier propriétaire, Samuel H. Kress sur la 5e avenue de New York, fondateur et propriétaire de la chaîne de grands magasins Kress Five and Dime. Extrêmement riche, Kress utilisait son immense fortune pour rassembler une des plus grande collection d'art privée dont il fit plus tard don à l'état.

Le vendeur, un collectionneur privé, possède la Phantom depuis 23 ans, la conduisant régulièrement dans les Alpes et pré-Alpes suisses. Pendant cette période, différents travaux importants ont été menés, toujours avec la pus grande exigence, notamment le remplacement du nid d'abeille du radiateur, la réfection de la pompe à eau et le remplacement de la culasse, de l'embrayage et l'installation d'un échappement en acier inoxydable. Les ailes et l'arrière de la carrosserie ont été repeints en octobre 2014, alors que l'intérieur reste entièrement d'origine à l'exception du siège avant, regarni de cuir il y a 26 ans. Décrite comme en bon état général avec un moteur en parfait état de marche, cette belle Phantom II est vendue avec sa fiche d'usine et ses papiers d'immatriculation suisse.
€110,000 - 150,000

This unique Rolls-Royce Phantom II is back in Paris some 86 years after it was displayed on coachbuilder Hibbard & Darrin's stand at the 1929 Paris Motor Show. Although based in Paris, the coachbuilder was run by two Americans: Thomas Hibbard and Howard Darrin, whose considerable reputation rests on their one-off bodies made for quality chassis including Duesenberg, Hispano-Suiza, Mercedes-Benz, Packard, Stutz and, of course, Rolls-Royce. One of the firm's innovations was the 'Sylentlyte' body design that used a frame made from aluminium castings rather than the traditional timber. After the Paris Show, Hibbard & Darrin shipped the Rolls-Royce to its first owner, Samuel H Kress of Fifth Avenue, New York City, founder and proprietor of the 'Kress Five and Dime' department store chain. An exceedingly rich man, Kress used his enormous fortune to amass one of the world's finest private art collections, which he later donated to the nation.

The current vendor, a private collector, has owned the Phantom for the last 23 years, driving it regularly in the Swiss Alps and pre-Alps. During this time, various significant works have been carried out, always to the highest standard, including replacing the radiator core, overhauling the water pump and fitting a new cylinder head, clutch, and exhaust system in stainless steel. The wings and the rear of the body were repainted in October 2014, while the interior remains totally original apart from the front seat, which was reupholstered in leather some 26 years ago. Described as in generally good condition, with a perfect-running engine, this beautiful Phantom II is offered with copy factory build sheet and Swiss registration papers.







408
STANGUELLINI-FIAT SPORT 1958
Châssis n° 395632

Entreprise de mécanique fondée à Modène en 1879, Stanguellini, dirigée par le petit-fils du fondateur, Vittorio, commença à préparer et à faire courir des FIAT dans les années 1930 avec un très grand succès. Après 1945, la firme s'orienta aussi vers la construction de ses propres modèles de sport et de course et s'intéressa à la nouvelle Formule Junior dès son apparition en Italie en 1957.

An engineering firm founded in Modena in 1879, Stanguellini, headed by the founder's grandson Vittorio, began tuning and racing FIATs in the 1930s, enjoying considerable success. After WW2 the company branched out into the manufacture of its own sports and racing cars, embracing the new Formula Junior when the latter commenced in Italy in 1957.







Juan Manuel Fangio essaya le prototype à Modène et Stanguellini devint le premier constructeur capable de produire ces voitures en série. Ressemblant à une petite Maserati 250 F, la Stanguellini monoplace comprenait un châssis en treillis tubulaire dans lequel le pilote était décalé vers la gauche pour laisser le passage de l'arbre de transmission, et un moteur FIAT 1100 préparé. Stanguellini domina la scène européenne en 1958 et 1959. Plusieurs pilotes firent leurs classes au volant de Stanguellini dont Lorenzo Bandini, Ritchie Ginther et Wolfgang von Trips.

Ce charmant biplace de sport Stanguellini est propulsée par un quatre-cylindres FIAT de 1 089 cm3. Rares sont les informations sur cette voiture outre le fait qu'elle a été restaurée (à une date inconnue) par son propriétaire belge récemment décédé. La voiture décrite comme étant en bon état général est accompagnée de sa carte d'identité FIA et de sa carte grise belge.
€80,000 - 100,000

Juan Manuel Fangio tested the prototype in Modena, after which Stanguellini became the first manufacturer to commence volume production. Styled like a Maserati 250F, the Stanguellini employed a tubular ladder-frame chassis that offset the driver to the left to clear the prop-shaft, and was powered by a tuned FIAT 1100 engine. Stanguellini dominated European racing throughout 1958 and 1959. Up-and-coming drivers who cut their racing teeth on Stanguellinis included Lorenzo Bandini, Ritchie Ginther and Wolfgang von Trips.

This charming Stanguellini two-seat sports car is powered by a four-cylinder FIAT engine displacing 1,089cc. Little is known about it other than the fact that it was restored (at date unknown) by its recently deceased Belgian owner. The car is described as in generally good condition and offered with FIVA Identity Card and Belgian Carte Grise.





409

DELAHAYE 135 M CABRIOLET 1938 CARROSSERIE LANGENTHAL

Châssis n° 6S103
Moteur n° 6S103

Fondée en 1832 par Emile Delahaye, la marque est d'abord installée à Tours, en Indre-et-Loire, puis délocalisée au 10 de la rue du Banquier à Paris en 1898 lors du rachat de l'entreprise par Georges Morane et Léon Desmarais.

Dès 1935, la Delahaye 135 va devenir en quelques mois le symbole de la voiture sportive de luxe, d'autant que la marque, tout en conservant une gamme de carrosserie de série, va largement ouvrir sa production aux carrossiers de renom. Auréolée de nombreuses victoires en compétition, la Delahaye 135 devient vite la coqueluche d'une clientèle bourgeoise qui consomme sans compter et confie très souvent le châssis 135 à un carrossier afin de posséder et arborer une carrosserie unique.

Techniquement, la Delahaye 135 est animée par un brave et classique moteur à six cylindres en ligne de 3 557 cm3 provenant de la production utilitaire de la marque. Il dispose de deux soupapes par cylindres et développe la puissance de 145 ch à 4 000 tr/mn. Ce dernier est installé entre les bras d'un non moins classique châssis formé de deux longerons principaux selon le principe Bloctube emprunté à Peugeot, peu renommé pour son audace technologique. La modernité de la Delahaye 135, il faut la trouver dans ses roues avant indépendantes et surtout dans l'excellent mariage du solide châssis avec le moteur, qui forment un ensemble d'une grande cohérence. L'empattement du châssis est de 2,95 m.

Founded in 1832 by Emile Delahaye, the brand was first set up in Tours, in Indre-et-Loire, and then moved to 10 rue du Banquier in Paris in 1898 when the business was bought by Georges Morane and Léon Desmarais.

From 1935, the Delahaye 135 would become, within several months, the symbol of a luxury sports car, all the more so because the brand, while maintaining a range of mass produced body work, went on to largely offer its production to renowned body work specialists. Basking in the glow of numerous competition wins, the Delahaye 135 quickly became the icon of a middle class clientele which consumed without counting and very often entrusted the 135 chassis to a body work specialist in order to own and show off unique body work.

Technically, the Delahaye 135 is powered by a nice, classic 3,557 cm3 six cylinder inline engine which came from the brand's commercial production. It has two cylinder valves and reaches power of 145 hp at 4,000 rpm. This is installed between the arms of an equally classic chassis, made up of two main side frames according to the Bloctube principle borrowed from Peugeot, which was not well known for its technological innovation. The modernity of the Delahaye 135 must be seen in its independent front wheels and in the excellent marriage of the solid chassis with the engine, which forms a very consistent whole. The wheelbase of the chassis is 2.95m.





Environ 150 châssis de Delahaye 135 furent préparés à destination de la Confédération Helvétique. Plusieurs carrossiers helvétiques en firent usage, dont Graber, Worblaufen et Langenthal.

Cette dernière carrosserie résulte en 1929 de l'ancienne firme Fritz Grogg. Au début, sa production consiste en la fabrication de voitures de tourisme et de camionnettes sur des châssis bon marché, puis ensuite de cabriolets de luxe sur châssis américains, ou français dont Hispano-Suiza et Delahaye. La carrosserie Langenthal réalisera plusieurs carrosseries sur châssis 135 avant et après guerre. A partir de 1950, la carrosserie Lagenthal abandonna la réalisation de carrosseries automobiles.

Le style de la carrosserie réalisée par Langenthal sur ce châssis 135 numéroté 800 522 fait preuve d'une grande modernité en regard des réalisations fort lourdes de certains carrossiers français comme Figoni ou Saoutchik ou au contraire très conservatrices comme les réalisations d'Henri Chapron de la même année. Les phares et les longues-portées sont intégrés aux ailes et installés relativement bas. Tandis que le traitement de la poupe fait preuve d'une élégante fluidité. Le tableau de bord est en tôle peinte imitant le bois précieux. Les quatre sièges et les garnitures latérales sont habillés de cuir vert d'origine et le plancher est équipé d'une moquette de laine beige.

La voiture est en bon état de présentation et de fonctionnement. Elle dispose de son moteur d'origine type 6S103 de numéro identique à celui du châssis, ainsi que de sa carte grise française. Ce superbe cabriolet dû à un carrossier réputé mais peu répandu, sur un châssis classique dont la réputation n'est plus à faire, est un fort bel exemple des réalisations d'exception qui pouvaient voir le jour dans cette période fastueuse de l'automobile.
€150,000 - 200,000

Around 150 Delahaye chassis were sent to Switzerland. Several Swiss body work specialists made use of them, including Graber, Worblaufen and Langenthal.

The latter body work specialist was created in 1929 from the previous firm Fritz Grogg. At the beginning its production consisted of making private cars and vans on cheap chassis, and later luxury cabriolets on American or French chassis, including Hispano-Suiza and Delahaye. The body work specialist Langenthal produced several bodies on 135 chassis before and after the war. From 1950, Langenthal abandoned the production of car body work.

The style of the body work produced by Langenthal on this 135 chassis numbered 800 522 is evidence of great modernity compared to the very heavy creations of some French body work specialists such as Figoni and Saoutchik, or very conservative creations like those of Henri Chapron from the same year. The headlamps and fog lamps are built into the wings and installed relatively low. The treatment of the stern is evidence of an elegant fluidity. The dashboard is in sheet metal painted to imitate precious wood. The four seats and the side upholstery are covered with original green leather and the floor has a beige wool fitted carpet.

The car is well presented and in good operating condition. It has its original 6S103 type engine with the same number as that of the chassis, and French registration documents. This superb cabriolet, thanks to its well known but uncommon body work, on a classic chassis whose reputation is well-established, is a very good example of the exceptional creations which were able to be produced during this period of luxury in the motor world.











410
DAIMLER 20 HP LIMOUSINE (VOIR TEXTE) C.1921
Châssis n° H6982
Moteur n° 8937





La Daimler Motor Co. Ltd de Londres et Coventry utilisa des moteur à soupapes conventionnels pendant les années 1900 avant de prendre en 1909 la courageuse décision d'adopter le principe du « sans soupapes » à fourreaux coulissants inventé par un ingénieur du Wisconsin, Charles Yale Knight. Les moteurs sans soupapes, qui offraient un fonctionnement à la fois silencieux et souple avec, peut-être, l'inconvénient d'une consommation d'huile élevée, furent choisis en vue de répondre à l'introduction de la Silver Ghost de Rolls-Royce. En 1911, l'adoption du moteur sans soupapes « Silent Knight » plus raffiné avait déjà été pour beaucoup dans le rétablissement de la fortune de Daimler et confirmé l'engagement de la firme sur la voie de l'excellence mécanique. Au lendemain de la Grande Guerre, presque tous les modèles Daimler utilisaient ce type de moteur en versions six ou douze cylindres, la seule exception étant le quatre-cylindres 20 hp.

Au moment de la rédaction du catalogue, il n'a pas été possible d'identifier avec précision le type proposé ici qui serait un modèle 20 hp datant d'environ 1921-1922. Destinée au propriétaire conduisant lui-même et non au marché des voitures avec chauffeur, la 20 hp propulsée par un moteur de 3, 3 litres fut produite de 1921 à 1922. La carrosserie aurait été fabriquée au Portugal et l'intérieur serait d'origine. Vendue « à restaurer » et strictement dans l'état, le véhicule possède ses papiers d'immatriculation au Portugal.
€16,000 - 20,000
Sans Réserve

The Daimler Motor Co Ltd of London and Coventry used conventional poppet-valve engines throughout the early 1900s, but in 1909 took the courageous decision to adopt the sleeve-valve principle invented by Wisconsin engineer Charles Yale Knight. Sleeve valves were both quiet and smooth in operation, though perhaps at the expense of increased oil consumption, and were adopted in response to Rolls-Royce's introduction of the Silver Ghost. By 1911 the adoption of the refined 'Silent Knight' sleeve-valve engine had done much to turn around Daimler's fortunes and establish the company's commitment to engineering excellence. Immediate after WWI almost all models used this type of engine in either six- or 12-cylinder configuration, the sole exception being the four-cylinder 20hp.

At time of cataloguing it had not been possible positively to identify the Daimler offered here, which is believed to be a 20hp model dating from circa 1921/22. Intended for owner-drivers rather than the carriage trade, the 20hp was powered by a 3.3-litre engine and produced from 1921 to 1922. It is believed that this car's body was made in Portugal and that the interior is original. Offered for restoration and sold strictly as viewed, the vehicle comes with Portuguese registration papers.



411
MATRA-BONNET DJET 5S COUPÉ 1965
Châssis n° 20024





La firme aéronautique française Matra (Mécanique Aviation TRAction) se lança dans l'automobile en 1965 en rachetant René Bonnet et en reprenant la construction de sa petite sportive Djet. Présentée au Salon de Paris en octobre 1962, l'élégante René Bonnet Djet fut la première voiture de série à moteur central du monde à être commercialisée, quatre ans avant la Lamborghini Miura et la Dino 206 GT et bien avant la Lotus Europe de Colin Chapman. Beaucoup furent utilisées en compétition et avant d'être dévoilée et commercialisée en octobre, la Djet avait couru au 1000 Km du Nürburgring en mai 1962. Jalon de l'automobile française, la Djet était propulsée par un moteur Renault de 1 108 cm3 délivrant 70 ch dans sa version de série et 95 ch dans sa version Gordini, tandis que sous la fluide carrosserie en résine et fibre de verre on trouvait un châssis tubulaire à quatre roues indépendantes et quatre freins à disque.

Cette Matra-Bonnet Djet, dans sa version Gordini très appréciée, est vendue avec une documentation qui énumère ses différents propriétaires en remontant jusqu'à 1984, lorsqu'elle appartenait à Bernard Berthomiers de Tarascon. En mai 1989, la voiture passa aux mains de Valter Musso de Cuneo, en Italie, et fut ensuite la propriété, à partir de mai 1992, de Defendente Marniga d'Edolo, toujours en Italie. Le châssis est décrit comme étant non restauré, sans corrosion et en très bon état, la carrosserie, le moteur et la transmission sont réputés en excellent état, tandis que l'intérieur présente une jolie patine. En plus des documents mentionnés plus haut, la voiture est accompagnée d'articles de magazine et autres informations techniques et historiques, de papiers d'identité CSAI, des papiers d'immatriculation allemande et de son TÜV, de diverses factures dont une de la révision menée par RWS Motorsport en mai 1014.
€30,000 - 40,000

French aerospace company Matra (Mechanique Aviation Traction) diversified into automobile manufacture in 1965 when it took over René Bonnet and continued producing the latter's Djet sports car. The stylish Djet was one of the first ever mid-engined road cars, though most examples ended up on the racetrack. A French motoring milestone, the Djet was powered by an 1,108cc Renault engine producing 70bhp in standard trim or 95bhp with Gordini tune, while beneath the typically slippery glassfibre coachwork there was a tubular spaceframe chassis, all round independent suspension and four-wheel disc brakes.

A desirable Gordini-tuned model, this Matra-Bonnet Djet comes with documentation tracing its ownership back to 1984 when it belonged to Bernard Berthomiers of Tarascon, France. In May 1989 the car passed to Valter Musso of Cuneo, Italy and appears to have been next owned (from May 1992) by Defendente Marniga of Edolo, Italy. The chassis is described as un-restored, salt-free and in very good condition, while the bodywork, engine and transmission are all said to be excellent, and the interior nicely patinated. In addition to the aforementioned paperwork, the car comes with magazine articles and other technical/historical information; CSAI identity papers; German registration document and TüV; and sundry invoices including one for servicing carried out by RWS Motorsport in May 2014.

412

CITROËN DS 21 DÉCAPOTABLE 1968
CARROSSERIE HENRI CHAPRON

Châssis n° 4485434
Chapron n° 9226
Moteur n° 0318003190

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, alors que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique à assiette constante aux quatre roues, des freins, un embrayage et une direction assistés.

Aucune autre voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique de Citroën, en avance sur son temps, étant attestée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque encore aujourd'hui. Le moteur original de la DS, un 1 911 cm3 à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm3 également proposé dans des versions 2 175 cm3 et 2 347 cm3, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering.

No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in its present-day top-of-the-range models. The DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.





Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes, cette dernière dotée d'une carrosserie Henri Chapron. Le premier modèle de cabriolet de Chapron était construit indépendamment de Citroën, mais le constructeur finit par donner son accord. Le cabriolet Citroën « usine » était construit sur le châssis allongé et plus robuste du break ID. Au total, 1 365 cabriolets « usines » furent construits, soit avec moteur DS 19 ou un moteur DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron en construisait 389 autres de son côté, le dernier en 1973.

Cette belle DS décapotable a été construite par Chapron en avril 1968 et sera vendue avec les certificats Chapron et Citroën confirmant les numéros concordants et les spécifications d'origine. Récemment importée d'Allemagne au Royaume-Uni par le vendeur, la voiture a subi une rénovation complète et une révision entreprises en 2013/2014, comme le montrent les factures au dossier émanant du spécialiste de la DS, Pallas Auto de Northfleet, dans le Kent, pour un montant de plus de 3 000 livres. Les caractéristiques remarquables sont les instruments Jaeger d'origine, les sièges et les moquettes bordés de cuir et l'excellente capote. Décrite comme en très bon état mécanique, l'icône automobile du XXe siècle est accompagnée d'un important dossier historique.
€130,000 - 160,000

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible), the latter boasting coachwork by Henri Chapron. (Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën, but the factory eventually gave the project its blessing). Citroën's Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine (factory) convertibles were made with either the DS19 or DS21 engine between 1960 and 1971, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.

This beautiful soft-top DS was completed by Henri Chapron in April 1968 and comes with Chapron and Citroën certificates confirming matching numbers and listing original build details. Recently imported into the UK from Germany by the current vendor, the car benefits from extensive renovation and servicing undertaken in 2013/2014, as evidenced by bills on file totalling in excess of £3,000 issued by DS marque specialists Pallas Auto of Northfleet, Kent. Noteworthy features include original Jaeger instruments, leather-trimmed seats and carpets, and an excellent convertible hood. Described as mechanically in very good order, the '20th Century motoring icon comes with a substantial history file.

413
NO LOT







414

Conduite à gauche, seulement 14.070 kilomètres d'origine

FERRARI TESTAROSSA COUPÉ 1989

Châssis n° ZFFAA17B000079926
Moteur n° 79926

Vaisseau amiral de la marque lorsqu'elle fut dévoilée en 1984, la Ferrari Testarossa ressuscitait un nom prestigieux du constructeur italien. Héritière de la Berlinetta Boxer, la Testarossa reprenait le moteur 12 cylindres à plat de 5 litres central de sa devancière avec une puissance maximale accrue de 360 ch à 6 300 tr/min, grâce à une culasse à quatre soupapes par cylindre. Malgré ce surcroît de puissance, la souplesse et le confort étaient en progrès, la voiture offrant un couple généreux dans son rapport supérieur, associé à une vitesse de pointe de 290 km/h.

Plus grande que la 512 BB – les pneus surdimensionnés ayant entrainé un accroissement de la largeur – la Testarossa combinait étrangement un meilleur appui avec une moindre résistance, sa carrosserie étant singulièrement exempte d'accessoires aérodynamiques et autre becquet. Les touches de luxe de l'habitacle, très bien équipé, incluaient l'air conditionné, des sièges électriques, un volant réglable et une sellerie cuir.

Ferrari's flagship model, the Testarossa revived a famous name from the Italian company's past when it arrived in 1984. A 'next generation' Berlinetta Boxer, the Testarossa retained its predecessor's amidships-mounted, 5-litre, flat-12 engine; the latter now boasting a maximum power output raised to 390bhp at 6,300rpm courtesy of four-valve cylinder heads. Despite the power increase, smoothness and driveability were enhanced, the car possessing excellent top gear flexibility allied to a maximum speed of 180mph.

A larger car than the 512BB - the increase in width being necessary to accommodate wider tyres - the Testarossa managed the trick of combining high downforce with a low co-efficient of drag, its body being notable for the absence of extraneous spoilers and other devices. Luxury touches in the well-equipped cabin included air conditioning, electrically adjustable seats, tilting steering wheel and plentiful leather.







Construite en 1988, cette Testarossa conduite à gauche, proposée à la vente aujourd'hui, est arrivée au Royaume-Uni l'année suivante, et fut immatriculée là-bas le 1er novembre 1989. La voiture avait connu deux propriétaires au Royaume-Uni et à peine couvert environ 7 000 km d'origine quand elle fut inscrite à la vente Bonhams de Paris en février 2011. Acheté par le vendeur lors de cette vente, elle a parcouru 7 000 km de plus depuis son acquisition, poussant le compteur kilométrique à 14 070 km.

La voiture arbore une livrée Rosso Corsa avec un intérieur en cuir noir inhabituel et se présente, selon son vendeur enthousiaste, en excellent état général et comme l'un des meilleurs exemplaires aujourd'hui disponibles. On souligne son entretien à jour, notamment un changement des courroies d'arbres à cames, comme en attestent diverses factures au dossier. Parmi les caractéristiques remarquables, on notera la présence de bagages sur mesure jamais utilisés et un système Hifi spécifique comprenant d'énormes haut-parleurs Clarion.

Cet exemplaire peu utilisé de la légendaire supercar italienne est vendu avec les factures mentionnées plus haut, trois MoT britanniques expirés et un en cours, et des papier d'immatriculation V5/V5C du Royaume-Uni. Pièce flatteuse dans une collection automobile, des exemplaires de cette qualité sont de plus en plus difficiles à trouver.
€90,000 - 110,000

Completed in 1988, the left-hand drive Testarossa offered here came to the UK the following year, being registered in that country on 1st November 1989. The car had enjoyed two (company) owners in the UK and covered a mere 7,000-or-so kilometres from new when it was offered for sale at Bonhams' Paris auction in February 2011. Purchased there by the vendor, it has covered a further 7,000 kilometres since acquisition, the current odometer reading being 14,070.

The car is finished in Rosso Corsa with somewhat unusual black leather interior, and is described by the enthusiast vendor as in generally excellent condition, and one of the best examples currently available. We are advised that servicing has been kept up to date, including cam belt changes, as evidenced by sundry related invoices on file. Noteworthy features include a set of unused fitted luggage, and a special sound system incorporating large Clarion loudspeakers.

This little used example of the legendary Italian supercar is offered with the aforementioned service bills; three expired and one current UK MoT certificates; and old/current UK V5/V5C registration documents. A welcome addition to any motor car collection, examples of this quality will only become more difficult to acquire.











415

ALFA ROMEO RM TORPÉDO SPORT 1924

Châssis n° 12135
Moteur n° 12239

Grande marque italienne, Alfa Romeo survécut aux turbulences qui marquèrent ses débuts pour devenir un protagoniste majeur des Grands Prix entre les deux guerres et un constructeur de masse après 1945. Alfa Romeo SpA avait été fondée en 1918 après le rachat en 1915 par l'industriel Nicola Romeo de la firme ALFA alors en grande difficulté.

En 1920, Merosi commença à étudier ce qui sera la série RL. Conventionnelle quant au châssis et aux essieux, la RL innova par son moteur à six cylindres à soupapes en tête, premier du genre pour Alfa Romeo et Merosi. Groupe en fonte à culasse détachable et carters supérieur et inférieur séparés, le nouveau « six « de Meosi déplaçait 2 916 cm3 et donnait 56 ch à 3 200 tr/min. L'allumage était par magnéto et le carburateur était un type vertical à simple corps, tandis que la transmission comprenait une boîte à quatre rapports, un arbre de transmission découvert et un pont arrière oscillant rigide. Dévoilée au salon de Milan en octobre 1921, la RL allait rencontrer un immense succès en garantissant l'avenir de la firme en ces temps difficiles. Au salon de Paris de 1923, Alfa Romeo introduisit un modèle de moindre cylindrée sur la base de la RL, la RM, propulsée par un moteur à quatre cylindres de 1 944 cm3 donnant 40 ch dont trois versions furent proposées : Normal, Sport et Unificato.

One of the great marques of Italy, Alfa Romeo survived turbulent early years to emerge as a major player in Grand Prix racing between the wars and go on to establish itself as a leading volume-producer after WW2. Alfa Romeo SpA had been formed in 1918 following industrialist Nicola Romeo's acquisition of the ailing ALFA concern three years previously.

In 1920 Merosi began work on what would be the RL series. Conventional in terms of its chassis and running gear, the RL broke new ground in so far as its six-cylinder engine was Merosi's first overhead-valve design for Alfa Romeo. A cast-iron unit with detachable cylinder head and separate crankcase and sump castings, Merosi's new 'six' displaced 2,916cc and produced 56bhp at 3,200rpm. There was magneto ignition and a single up-draft carburettor, while the transmission comprised a four-speed gearbox, open prop shaft and live rear axle. Unveiled to the public at the Milan Show in October 1921, the RL would prove an immense success and ensure the company's survival in difficult times. At the Paris Auto Show in 1923 Alfa Romeo introduced a smaller-displacement model based on the RL, the RM, which was powered by a four-cylinder engine of 1,944cc producing 40bhp. Three versions were offered: Normal, Sport and Unificato.



La Sport avait un rapport volumétrique et une puissance supérieurs (44 ch), tandis que l'Unificato offrait un empattement plus long et un moteur de 1 996 cm3. La vitesse maximale était d'environ 90 km/h et un grand nombre des 500 (environ) RM produites furent engagées en compétition. La RM fit ses débuts en course à la 3e Coupe des Alpes en 1923 pour se classer à la fin de cette épreuve de six étapes et 3 000 km à la 4e place de la catégorie deux litres.

Cette Alfa Romeo importante sur le plan historique fut découverte par la famille du vendeur dans la province de Rovigo (Italie) en 1972. Il s'agit d'une des très rares survivantes du type Torpédo Sport à châssis court dont deux exemplaires sont conservés au Musée Alfa Romeo d'Arese. Son histoire antérieure n'est malheureusement pas connue excepté le fait que dans les années 1950, elle servit à des tâches agricoles et que le libretto italien qui l'accompagne la classe toujours dans cette catégorie. Il n'a pas été possible de déterminer le carrossier original qui a pu être Castagna ou Zagato.

Lors de sa découverte, la voiture n'avait plus son moteur d'origine si bien qu'elle fut équipée d'un moteur Alfa Romeo 1900. Dans les années 1980, une restauration fut entreprise, la carrosserie démontée et le châssis réparé aux endroits qui l'exigeaient, tandis que le boîtier de direction était refait et les différentiel et demi-arbres restaurés. Il y a quelques années, un moteur Alfa Romeo RM et sa boîte de vitesses furent trouvés et installés. Une grande partie de la carrosserie est d'origine dont les portes avec leurs bois et leur garnissage cuir d'origine. Certains instruments sont également d'origine. Il reste quelques travaux à effectuer, mais le projet reste très valable compte tenu de l'intérêt et de la rareté de la voiture.
€80,000 - 110,000

The Sport had a raised compression ratio and higher power output (44bhp) while the Unificato had a longer wheelbase and a 1,996cc engine. Top speed was around 90km/h (56mph) and many of the 500-or-so RMs produced were used for racing. The RM made its sporting debut at the 3rd Coppa delle Alpi in 1923 and at the end of the six-stage 3,000km event finished 4th in the 2-Litre category.

This historically important Alfa Romeo was discovered by the vendor's family in the province of Rovigo, Italy in 1972. It is one of very few surviving short-chassis Sport Torpedo variants, two of which are in the Alfa Romeo Museum at Arese. Unfortunately its previous history is not known, apart from the fact that at some time in the 1950s it had been put to agricultural use, and the accompanying Italy libretto from that period still lists the car as such. It has not been possible to determine the original coachbuilder, but it may well have been Castagna or Zagato.

When found, the car was missing the original engine so a 1950s Alfa Romeo 1900 unit was installed in its place. In the 1980s a restoration was started, the body being removed and the chassis repaired where necessary, while the steering box was completely overhauled and the differential and the half-shafts restored. A few years ago an original Alfa Romeo RM engine and matching gearbox was found and installed. Much of the body remains original, including the doors with their original woodwork and leather panels, while some of the instruments are original items also. There is still some work left to do but this is nevertheless a most worthwhile project.









416

Première de classe au Concours d'Elégance Villa d'Este 2007

CORD 812 PHAËTON À COMPRESSEUR 1937

Châssis N° 32419H
Moteur n° FC3169

L'une des rares automobiles à figurer à l'inventaire du Museum of Modern Art de New York et sans conteste la plus reconnues des voitures américaines de tous les temps, la Cord 810 a fait ses débuts en novembre 1935, recevant un accueil enthousiaste dans tous les salons nord américains. Créée par une équipe dirigée par le styliste Gordon Buehrig, sa carrosserie avec son capot à jalousies en forme de « cercueil », ses lignes aérodynamiques, ses ailes carénées et son absence de marchepied allaient faire école, ces principaux traits étant repris par la plupart des grands constructeurs avant la fin de la décennie.

One of the few automobiles deemed worthy of inclusion in the Museum of Modern Art in New York and arguably the most easily recognised American car of all time, the Cord 810 debuted in November 1935, receiving a rapturous reception at US automobile shows. The work of a team headed by Duesenberg designer Gordon Buehrig, the 810 body style with louvred 'coffin' nose, streamlined, spat-shaped wings and absence of running boards would prove immensely influential, its distinctive features being borrowed by most mainstream manufacturers by the decade's end.

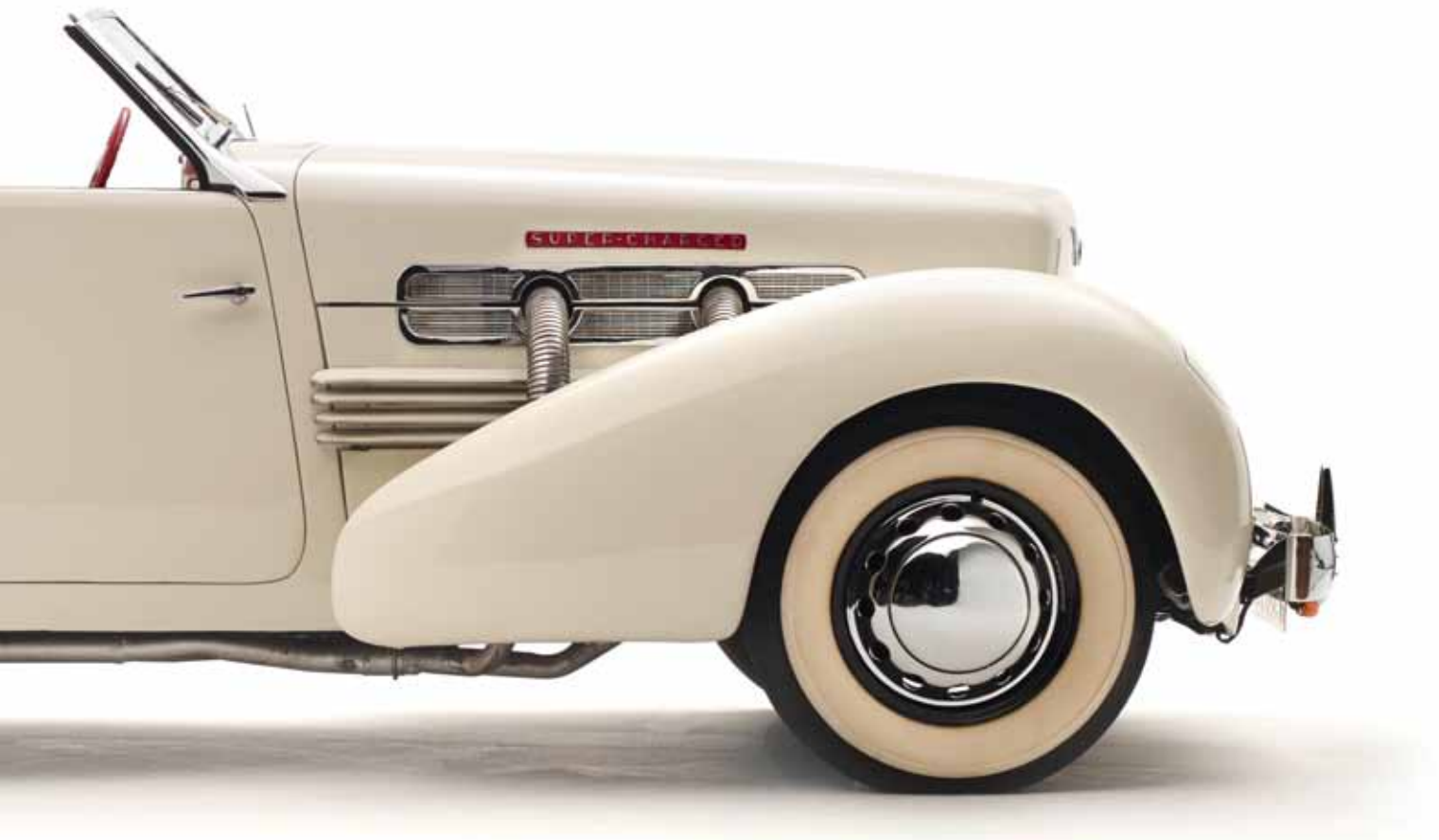




Comme acheté par le vendeur en 1985



Remportant sa catégorie au prestigieux
Concours d'Elegance à Villa d'Este, 2007



L'arrivée de la 810 mettait fin à un hiatus dans la production de Cord, sa devancière, la L 29, avait en effet été abandonnée en 1931. Errett Lobban Cord avait dévoilé cette dernière en 1929 comme modèle intermédiaire entre les Auburn et les Duesenberg, elles aussi produites par la Cord Corporation. Animée par un 8 cylindres en ligne Lycoming, la L 29 était une traction, une architecture alors en vogue à Indianapolis. La traction autorisait un châssis abaissé qui offrait une grande liberté aux carrossiers et permit à la Cord d'attirer de nombreux maîtres artisans des deux côtés de l'Atlantique.

La 810, elle aussi à traction avant comme la L 29, se distinguait par sa transmission pré-sélective à quatre rapports et son moteur V8 Lycoming plus compact. Celui-ci, installé plus en arrière dans le châssis, conférait un meilleur équilibre et développait 125 ch ou 170 dans sa version à compresseur.

The 810's arrival marked the end of a hiatus in Cord production, its predecessor - the L29 - having disappeared in 1931. Errett Lobban Cord had introduced the latter in 1929 as a gap-filling model priced between his Cord Corporation's Auburn and Duesenberg lines. Powered by a Lycoming straight eight, the Cord L29 featured front wheel drive, a chassis layout then in vogue at Indianapolis. Its front-drive layout made for a low-slung frame, and the freedom this gave coachbuilders meant that the Cord was soon attracting the attention of master craftsmen on both sides of the Atlantic.

A front-wheel-drive car like the L29, the 810 differed from its predecessor by virtue of its more compact Lycoming V8 engine and four-speed, pre-selector gearbox. Set further back in the chassis, the former endowed the 810 with better balance and came with 125bhp in standard trim or 170bhp when supercharged.









La Cord fut rebaptisée 812 en 1937, lorsqu'un empattement plus long fut ajouté à la gamme de quatre modèles pour des berlines à façon, même s'il est peu probable qu'un carrossier indépendant ait jamais réussi à égaler la berline fastback Beverly de série de Buehrig en termes de style pur. Affiché à un prix concurrentiel entre 2 000 et 3 000 dollars, les 810/812 auraient dû connaître un immense succès, mais ce ne fut malheureusement pas le cas. La Cord Corporation rencontrait d'importantes difficultés financières et lorsque son propriétaire la vendit, en août 1937, ce fut la fin non seulement des Cord, mais également des Auburn et des Duesenberg. Un peu moins de 3 000 810/812 avaient alors été construites.

Cet exemplaire d'un modèle reconnu par la plupart comme l'un des dix meilleurs designs automobiles de tous les temps est l'ultime version 812 à compresseur. Le père du vendeur, un collectionneur espagnol, l'avait achetée en Amérique du sud en 1985. Entre 2002 et 2005, la voiture a subi une restauration complète en Suisse et a remporté sa classe au prestigieux concours d'élégance de la villa d'Este en 2007. On trouvera des photos de la voiture au concours d'élégance et avant sa restauration. Proposée dans un excellent état général, cette sublime 812 est vendue avec les factures de restauration, des papiers d'immatriculation espagnole et de la FIVA.
€110,000 - 140,000

The Cord was re-designated '812' for 1937 when custom sedans on a longer wheelbase joined the four-model range, though it is doubtful whether any independent offering ever matched Buehrig's original Beverly fastback sedan for sheer style. Priced competitively in the $2,000-3,000 range, the 810/812 should have been a huge success, though, sadly, this was not to be. The Cord Corporation was in deep financial trouble, and when its proprietor sold up in August 1937, it spelled the end not just for Cord, but for Auburn and Duesenberg as well. At the close, a little fewer than 3,000 810/812s had been made.

This example of a car widely recognised as one of the top ten automotive designs of all time represents the model in its ultimate 812 supercharged configuration. The current vendor's father, a Spanish collector of fine automobiles, purchased the Cord in South America in 1985. Between 2002 and 2005 the car underwent a complete 'last nut and bolt' restoration in Switzerland and in 2007 won its class at the prestigious Concorso d'Eleganza in Villa d'Este. There are photographs on file of the Concorso and also of the car prior to its restoration. Presented in generally excellent condition, this sublime Cord 812 is offered with restoration invoices, Spanish registration document and FIVA papers.





417

Livrée avec volant à gauche d'origine

BENTLEY S3 CONTINENTAL BERLINE DEUX PORTES 1963
CARROSSERIE H. J. MULLINER PARK WARD LTD

Châssis n° BC98LXA

Décrite par le magazine *Autocar* comme « une nouvelle étape dans l'évolution des Bentley d'après-guerre », la berline sportive Continental devint synonyme de performances faciles et de grande distinction, dès sa présentation sur châssis R-Type en 1952. Elle était, bien sûr, exclusivement carrossée sur mesure. Les firmes comme H. J. Mulliner, Park Ward et James Young proposaient toutes des carrosseries sur le châssis de la Continental S2 (et S3), qui se différenciaient de la version de série par leurs freins avant à quatre mâchoires, leur radiateur plus court et, jusqu'au châssis BC99BY, leur rapport de pont plus élevé.

Les Continental S2 de loin les plus remarquables étaient celles carrossée par Park Ward, la carrosserie intégrée de Rolls-Royce, et leur dessin à la ligne de caisse rectiligne continue, de l'avant à

Described by *The Autocar* as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952. The Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt automobile. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the Continental S2 (and S3) chassis, which differed from the standard version by virtue of its four-leading-shoe front brakes, shorter radiator and, up to chassis number 'BC99BY', higher gearing.

By far the most striking of the S2 Continentals were those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward, and this design by Norwegian stylist Vilhelm Koren, with its influential continuous



l'arrière, imaginé par le styliste Norvégien Vilhelm Koren, allait être reconduit sur la Continental S3. Les doubles phares étaient le trait stylistique le pus marquant des S3 et sur les Continental désormais construites par la firme née de la fusion de H. J. Mulliner et Park Ward, étaient nichés dans des logements inclinées qui devait valoir à ce modèle son surnom de « chinese eye » (yeux bridés).

Cette élégante « chinese eye » à conduite à gauche figure dans l'ouvrage Bentley Continental de Martin Bennett (pages 134 et 135), recensée comme ayant été livrée neuve au Royaume-Uni à un certain S. Le Fiell. Le châssis numéro BC98LXA est l'un des 76 de son type carrossés par H. J. Mulliner Park Ward Ltd après la fusion des deux firmes.

Magnifiquement finie en vert foncé sur vert clair avec intérieur en cuir fauve, la voiture est dotée du très appréciable toit ouvrant coulissant en acier et est décrite par le vendeur comme étant en bon état général, restaurée il y a environ dix ans. Veuillez noter que bien qu'ils n'apparaissent pas sur la photo, les joncs chromés latéraux seront mis en place sur la voiture avant la vente. Vendue avec les papiers d'immatriculation italienne.
€95,000 - 125,000

front-to-rear wing line, would continue on the Continental S3. Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the Continental, now bodied by the merged H J Mulliner and Park Ward, were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet.

Left-hand drive, this stylish 'Chinese Eye' model features in the book 'Bentley Continental' by Martin Bennett (pages 134 and 135) and is recorded as delivered new in the UK to one S Le Fiell. Chassis number 'BC98LXA' is one of a mere 76 of its type bodied by H J Mulliner, Park Ward Ltd after the two firms' merger.

Handsomely finished in dark over light green with tan leather interior, the car features the desirable sliding steel sunroof and is described by the vendor as in generally good order, having been restored approximately 10 years ago. Please note: although they are not shown in the photographs, the chromed side strips will be fitted to the car before the auction. Offered with Italian registration documents.







418

CISITALIA 303 DF *Berlinetta* 1953

Châssis n° 303 FN 00127

Moteur n° 127



Fondé en 1939 par Piero Dusio pour fabriquer des équipements sportifs, Cisitalia fit une fortune en confectionnant des uniformes militaires au cours de la seconde guerre mondiale. Passionné de sport automobile, Dusio mit cette fortune au service de sa passion et construisit la première Cisitalia de compétition dès 1946.

L'année suivante, Cisitalia présentait le très emblématique coupé 202 Gran Sport qui, avec ses lignes élégantes et sa carrosserie lisse et enveloppante, servit de modèle à toutes les Gran Turismo d'après-guerre. Prenant pour base la première voiture de compétition, la 202 était chère à produire, menant rapidement à la création de la 303 DF (DF pour Dérivé Fiat) sur châssis Fiat 1100 E, afin de réduire les coûts.

Mais cela ne suffit pas à sauver Cisitalia qui avait dépensé une fortune dans son projet de monoplace de Grand Prix avorté, si bien que la production de la Tipo 303 cessa au bout de 12 exemplaires construits.

Cette très rare Cisitalia 303 DF, l'une des huit connues en existence, a été acquise par le vendeur pour son musée privé, au nord de l'Italie, en 2002. Elle est décrite comme étant dans un bon état largement d'origine et se comporta très bien lors de la Coppa d'Oro delle Dolomiti à laquelle elle participa en 2007. La voiture est vendue avec son libretto et son certificato di proprieta italiens, une copie de l'estratto cronologico et son certificat de l'ASI.
€70,000 - 90,000

Founded in 1939 by Piero Dusio to manufacture sports equipment, Cisitalia amassed a fortune making military uniforms during WW2. A motor racing enthusiast, Dusio used his wealth to become involved with the sport he loved, building the first Cisitalia competition car in 1946.

The following year Cisitalia introduced the hugely influential 202 Gran Sport Coupé which, with its elegant lines and integrated all-enveloping coachwork, set the pattern for every Gran Turismo that followed. Based on that first competition car, the 202 was expensive to produce, prompting the introduction of the 303 DF (DF standing for 'Derived from FIAT'), which used the FIAT 1100E chassis to cut costs.

Even this was not enough to save Cisitalia, which had spent a fortune on its abortive Grand Prix car project, and production of the Tipo 303 ceased after approximately 12 had been made.

One of only eight-or-so known today, this very rare Cisitalia 303 DF was purchased by the vendor for his private museum in Northern Italy in 2002. It is described as in generally good and largely original condition, and performed well when it participated in the 'Coppa d'Oro delle Dolomiti' in 2007. The car is offered with Italian libretto, Certificato di Proprieta, copy of the Estratto Cronologico and ASI certificate.











419

Livrée neuve à Sir Elton John, utilisée dans la vidéo Nikita

BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET 1985
CARROSSERIE H J MULLINER PARK WARD

Châssis n° SCBZD0002FCH10168
Moteur n° 10168

Le re-lancement de la marque Bentley, dans les années 1980, était au cœur de la stratégie marketing de Rolls-Royce. Pour redorer le blason de la marque, on ressuscita un nom glorieux de son passé, Continental, qu'on réserva au modèle deux portes, auparavant connu sous le nom de Corniche, comme son équivalent Rolls-Royce. Une idée particulièrement bienvenue puisque le changement de nom de la Bentley en 1984 eut l'effet escompté, les ventes qui avaient culminé à 77 exemplaires au cours des treize années écoulées depuis le lancement de la Corniche sous la marque Bentley, totalisèrent 421 exemplaires au cours des 11 années suivantes, sous le nom de Continental.

Dévoilée en mars 1971, la Corniche était une variante deux portes à carrosserie H. J. Mulliner Park Ward des berlines Rolls-Royce Silver Shadow et Bentley Série T, elles-mêmes remarquables pour avoir été les premières voitures monocoques construites à l'usine de Crewe. Dans sa version Corniche, le V8 Rolls-Royce 6, 7 litres, bien rôdé, développait une puissance d'environ 10% supérieure à la version de base, propulsant la voiture au-delà des 190 km/h, avec les accélérations d'une sportives.

A key factor in Rolls-Royce's marketing strategy for the 1980s was the re-launch of Bentley. To rekindle interest in the marque, a glorious name from its past was resurrected - 'Continental' - and applied to the two-door model previously known, like its Rolls-Royce equivalent, as the Corniche. An inspired move, the Bentley's 1984 name change had the desired effect; sales, which in the 13 years since the Corniche's launch had amounted to a mere 77 Bentley-badged cars, totalling 421 for the succeeding 11 years of Continental production.

Introduced in March 1971, the Corniche was a revised version of the H J Mulliner, Park Ward-bodied two-door variants of the Rolls-Royce Silver Shadow and Bentley T-Series saloons, themselves notable as the Crewe factory's first unitary-construction cars. In Corniche form Rolls-Royce's well-tried 6.7-litre V8 produced around ten percent more power than standard and proved capable of propelling the car to a top speed in excess of 120mph, with sports car-beating acceleration to match.







Le modèle s'avéra un succès pour Rolls-Royce, et bien que son style restât identique à celui de la Silver Shadow, la Corniche/Continental reçut par la suite régulièrement des retouches alignées sur celles de la gamme Silver Spirit contemporaine, restant en production jusque dans les années 1990 avec un dernier exemplaire (un cabriolet) livré en 1995.

Cette belle et rare Bentley Continental à conduite à droite à été livrée à son premier propriétaire, Sir Elton John, par Jack Barclay limited, de Berkeley Square à Londres, le 15 février 1985 avec l'immatriculation B120 WYM. Elle figure en vedette dans le clip du tube d'Elton John de cette même année, Nikita, où on le voit véhiculé dans des conditions hivernales et admirant un soldat russe portant ce prénom. Par la suite, l'immatriculation fut changée pour un numéro personnalisé, B20 ELT, qu'elle conserve encore aujourd'hui.

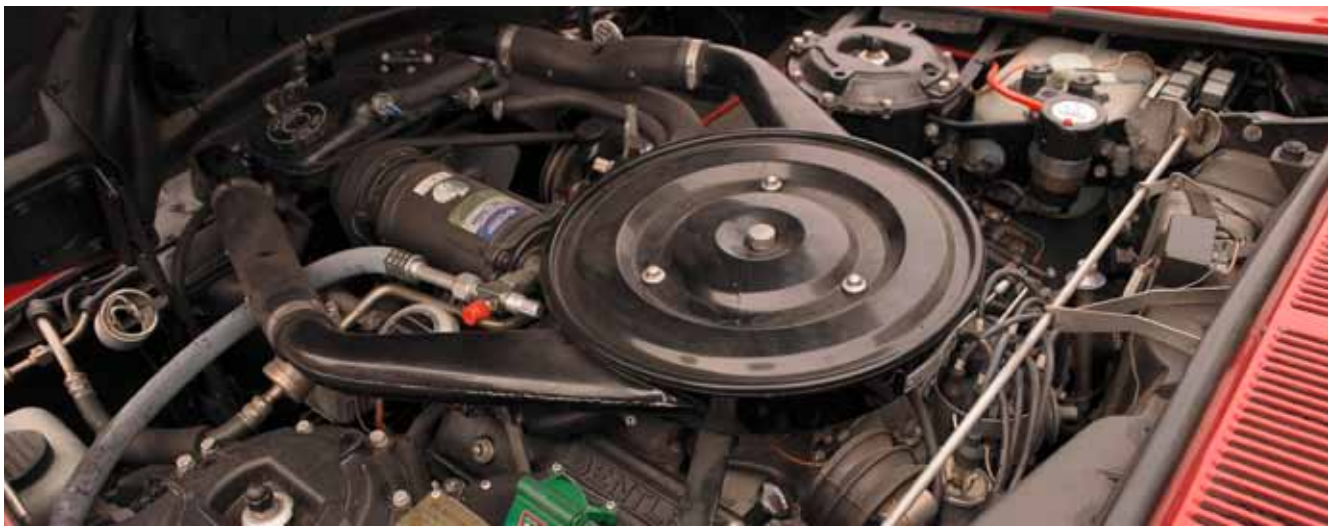
En 2008, la voiture a été achetée par son actuel propriétaire, un passionné de longue date demeurant près de Venise, qui l'a utilisée parcimonieusement, le compteur affichant un total que l'on pense authentique de moins de 40 000 km. Récemment révisée et dotée de nouveaux pneus et d'une nouvelle batterie, la voiture est décrite comme en bon état général. La seule entorse à l'authenticité est l'installation, probablement à la demande d'Elton John, d'un distributeur de CD et d'un ampli basse dans le coffre. Peinte en rouge Tudor avec intérieur en cuir beige à passe-poil rouge et capote assortie, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation V5C du Royaume-Uni, son carnet d'entretien tamponné (attestant que son premier propriétaire est Elton John), sa carte de garantie, etc.
€75,000 - 90,000

The model proved a major success for Rolls-Royce, and although its exterior style remained recognisably Silver Shadow, the Corniche/Continental benefited from the regular up-dates and improvements made to the contemporary Silver Spirit range, remaining in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

A right-hand drive model, this beautiful and rare Bentley Continental was delivered to its first owner, Sir Elton John, via Jack Barclay Ltd of Berkeley Square, London on 15th February 1985 with the registration number 'B120 WYM'. It featured prominently in the video for Elton John's hit single of that same year, 'Nikita', where he is seen being driven in icy conditions admiring a Russian soldier of that name. Subsequently the registration was changed to the personalised 'B20 ELT', which is extant today.

In 2008 the Bentley was acquired by the current owner, a long-time classic car enthusiast based near Venice, who has used it sparingly, the odometer showing a believed-genuine total of little more than 40,000 miles. Recently serviced and fitted with new tyres and a new battery, the car is described as in generally good condition. The only deviation from original specification is the installation, probably on Sir Elton's instructions, of a boot-mounted CD changer and bass unit. Finished in Tudor Red with red-piped beige leather interior and matching hood, the car comes complete with a UK V5C registration document, the original stamped service book (recording Elton John as the first owner), warranty card, etc.





420

Datant de la première année complète de production
CHEVROLET CORVETTE C1 ROADSTER 1954

Châssis n° E54S002755
Moteur n° 060T354

En 1953, lancer une sportive deux places était, pour Chevrolet, marque jusque-là cantonnée au transport familial basique, un tournant radical. Prenant comme base le concept car EX-122 dessiné par Harley Earl en 1952, la Corvette reprenait un train roulant Chevrolet existant, adapté au besoin, et un châssis raccourci sur lesquels était posée une carrosserie en fibre de verre spectaculaire. Ce matériau nouveau à l'époque permettait de réduire les frais d'outillage et était parfaitement adapté aux productions en petite série et permit à la « Vette » de passer du concept car à la série en moins de deux ans.

Back in 1953, Chevrolet's launch of a two-seater sports car was a radical departure for a marque hitherto associated almost exclusively with sensible family transport. Based on Harley Earl's EX-122 show car of 1952, the Corvette made use of existing General Motors running gear, suitably modified, and a shortened chassis frame around which was wrapped striking glassfibre coachwork. A novelty at the time, glassfibre construction kept tooling costs down to a level commensurate with low-volume production and enabled the 'Vette to go from design to introduction in less than two years.







La puissance motrice était fournie par le six cylindres en ligne à soupapes en tête Chevrolet 235.5 ci (3, 8 litres) qui, dans sa configuration Blue Flame (Corvette), développait 150 ou 155 ch. Assez inhabituel sur une sportive, on trouvait une transmission automatique GM Powerglide à deux rapports qui reçut de nombreuses critiques négatives à l'époque.

Censée concurrencer les MG de la série T, la Corvette, tarifée bien au-dessus de son objectif, se retrouvait sur le terrain de la Jaguar XK 120. Les ventes ne décollèrent pas et la Corvette faillit être abandonnée, mais survécut parce que Chevrolet avait besoin d'une concurrente, face à la Thunderbird de Ford. Un V8 en 1955 et un restyling radical en 1956 raffermirent la position de la Corvette sur le marché. Elle allait devenir la sportive à la durée de production la plus longue et connaître une réussite spectaculaire.

Datant de la première année complète de production de la Corvette, cet exemplaire est blanc avec intérieur rouge et possède une boîte automatique. Restaurée aux environs de 2009, elle est décrite comme étant en bon état général, le moteur démarrant instantanément et produisant un joli bruit via ses trois carburateurs Carter. La voiture est vendue avec son libretto et son certificato di proprieta italiens.
€95,000 - 120,000

Motive power came from Chevrolet's 235.5ci (3.8-litre) overhead-valve straight six, which in 'Blue Flame' (Corvette) specification produced 150 or 155bhp. Unusually for a sports car, there was automatic transmission, GM's two-speed Powerglide, a feature that attracted much adverse criticism at the time.

Intended as competition for the T-Series MG, the Corvette cost way above the target figure, ending up in Jaguar XK120 territory. Sales were sluggish initially and the Corvette came close to being axed, surviving thanks to Chevrolet's need to compete with Ford's Thunderbird. A V8 engine for 1955 and a radical restyle for '56 consolidated the 'Vette's position in the market. It would go on to become the world's longest running and most successful sports car.

Dating from the first full year of Corvette production, this example is finished in white with red interior and has the automatic gearbox. Restored circa 2009, it is described as in generally good condition, the engine firing instantly and emitting a lovely sound from the three Carter carburettors. The car is offered with Italian libretto and Certificato di Proprieta.









421 *

JAGUAR TYPE E SÉRIE 1 3.8 LITRES ROADSTER 1963

Châssis n° 878940

« Si les 24 Heures du Mans ont été à l'origine de la nouvelle Jaguar Type E, alors cette épreuve homérique disputée dans la Sarthe sera totalement justifiée. Nous avons là une voiture parmi les plus silencieuse et souples du marché, capable de glisser sans bruit à 15 km/h en quatrième et de bondir jusqu'à 240 sous une simple pression du pied droit. Automobile de tourisme pratique, aussi, avec ses grandes portes et son coffre à bagages spacieux, elle n'en affiche pas moins une sublime beauté des lignes qui bat aisément les Italiens à leur propre jeu. » John Bolster, *Autosport.*

'If Les Vingt Quatre Heures du Mans has been responsible for the new E-Type Jaguar, then that Homeric contest on the Sarthe circuit will have been abundantly justified. Here we have one of the quietest and most flexible cars on the market, capable of whispering along in top gear at 10mph or leaping into its 150mph stride on the brief depression of a pedal. A practical touring car, this, with its wide doors and capacious luggage space, yet it has a sheer beauty of line which easily beats the Italians at their own particular game.' - John Bolster, *Autosport.*





Introduite en 1961, la Jaguar Type E fit sensation à son apparition avec ses lignes instantanément classiques et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La conception de la nouvelle vedette de Coventry devait beaucoup en vérité à la Type D sport-compétition victorieuse au Mans avec une structure monocoque formant la partie principale du châssis sur laquelle se boulonnait un treillis tubulaire frontal supportant le moteur. Avec une puissance revendiquée de 265 ch délivrés par le moteur de 3,8 litres, la Type E ne déçut point : d'abord du fait de son poids nettement inférieur à celui de la précédente XK 150, ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer avait su exploiter l'expérience recueillie avec la Type D pour créer une des formes les plus élégantes et efficaces jamais donnée à une automobile. De nos jours, la grâce des lignes de la Type E se retrouve sur les Jaguar sport modernes et il ne fait guère de doute que la sublime création de William Lyons figure parmi les « 10 plus belles voitures du monde » désignées par n'importe quel connaisseur.

Peinte en rouge avec intérieur assorti, cette Type E Série 1 Roadster a bénéficié d'une restauration de la coque (planchers neufs), de la peinture, du moteur et des circuits électriques. En outre, l'intérieur a été rénové (à l'exception des sièges) avec tapis neufs et remplacement de tous les joints caoutchouc. On notera aussi le ventilateur électrique Kenlowe, les disques de frein ventilés type compétition, les projecteurs halogènes, la pompe à essence électrique et la housse neuve. La boîte de vitesses a été remplacée en 2014 et la voiture n'a parcouru depuis que 10 000 km depuis la réfection du moteur. Carte grise suisse.
€120,000 - 160,000

Introduced in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The newcomer's design did indeed owe much to that of the Le Mans-winning D-Type sports-racer: a monocoque tub forming the main structure while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. With a claimed 265bhp available from its 3.8-litre engine, the E-Type did not disappoint; firstly, because it weighed significantly less than the preceding XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Today, the E-Type's graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

Finished in red with matching interior, this 'Series 1' E-Type roadster benefits from restoration of the body (new floors), paintwork, engine and electrical wiring. In addition, the interior has been renewed (seats excepted) and new carpets installed, and new rubber seals fitted throughout. Other noteworthy features include a Kenlowe electric cooling fan, competition ventilated brake discs, halogen headlights, electric fuel pump and a new car cover. The gearbox was replaced in 2014, and fewer than 10,000 kilometres have been covered since the engine rebuild. Offered with Swiss Carte Grise.









422

AUSTIN-HEALEY 3000 MK III PHASE II CABRIOLET 1966

Châssis n° HBJ8L/33596

Présentée au Salon de New York en mars 1959, l'Austin-Healey 3000 reprenait la belle allure musculeuse de sa devancière 100/6 tout en offrant un surcroit de puissance appréciable, grâce à une augmentation de la cylindrée du fidèle moteur de la série C. Réalésé pour atteindre 2 912 cm3, il développait 124 ch qui assuraient une vitesse de pointe de 183 km/h avec le hardtop optionnel en place. En dehors de cela, la voiture restait pratiquement identique, bien que les freins à disque marquassent un progrès appréciable. La Mk II version cabriolet, dévoilée en 1961, apportait des raffinements pratiques comme une capote fixe repliable et les vitres descendantes. À partir de là, jusqu'à la fin de la production, le seul modèle 3000 proposé était la version 2+2, la version deux places, moins populaire, ayant été abandonnée.

Launched at the New York Motor Show in March 1959, the Austin-Healey 3000 retained the muscular good looks of its 100/6 predecessor while providing a useful increase in performance thanks to a larger-capacity version of the long-established C-Series engine. Over-bored to 2,912cc the latter produced 124bhp, good enough for a top speed of 114mph with the optional hardtop in place. Otherwise, the car was much as before, though Girling front disc brakes were a welcome improvement. Introduced in 1961, the MkII in Convertible form brought improved practicality courtesy of a fixed foldaway top and winding windows. From now until the end of production the only 3000 model available would be the 2+2, the less popular two-seat version having been dropped.





La 3000 Mk III avec ses 148 ch était apparue au début de 1964, suivie peu de temps après dans l'année de la version Phase II avec une suspension arrière modifiée. La vitesse de pointe s'élevait désormais à 194 km/h et le 0 à 100 km/h passait au-dessous des 10 secondes. Malgré son dessin très daté, la Big Healey restait toujours aussi populaire, alors que les règlements sécuritaires et les lois sur les émissions toujours plus strictes laissaient prévoir que ses jours étaient comptés. Lorsque la production cessa, en décembre 1967, plus de 16 000 Phase II – de loin la version la plus représentée – avaient été construites. Aujourd'hui, la famille des Big Healey jouit d'une grande popularité, soutenue par une industrie internationale de pièces détachées et des spécialistes de l'entretien.

Entièrement restaurée en 2012, cette Phase II à conduite à gauche a été importée de Floride au Royaume-Uni en 2013 par son actuel propriétaire. Les taxes européennes ont été acquittées et la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation anglaise V5C. Décrit comme en excellent état général, sans défaut et prête à prendre la route, cet exemplaire fraîchement restauré d'une Big Healey dans sa dernière version est vendue avec son manuel, son cric, ses outils et son couvre-tonneau. L'installation d'une boîte à cinq rapports est la seule entorse à ses spécifications d'origine.
€50,000 - 60,000
Sans Réserve

The 3000 MkIII with 148bhp engine appeared early in 1964, to be followed later in the year by the Phase II version with revised rear suspension. Top speed was now 121mph and the 0-60mph time dipped below 10 seconds. Despite the antiquity of the basic design, the Big Healey remained as popular as ever, though increasingly stringent safety and emissions legislation meant that its days were numbered. By the time production ended in December 1967, over 16,000 Phase IIs - by far the most popular variant - had been made. Today the Big Healey family enjoys an enthusiastic following, catered for by a worldwide industry of spare parts and service providers.

Fully restored in 2012, this left-hand drive Phase II was imported into the UK from Florida, USA in 2013 by the current owner. EU taxes have been paid and the car comes with a UK V5C registration document. Described as in generally excellent condition, without faults and ready to be enjoyed, this freshly restored example of the Big Healey in its ultimate incarnation also comes with handbook, jack, tools and tonneau cover. The provision of a five-speed gearbox is the only notified deviation from factory specification.





423

ex-Nicola de Nora

ASA 1000 GT GROUPE 4 COUPÉ 1964

Châssis n° 0998

Moteur n° 173/3



Autocostruzioni Societa per Azioni (ASA) fut fondé à Turin en 1962 par la famille Nora, de riches industriels. Concept imaginé par Bizzarrini sur la base d'une future « baby » Ferrari, l'ASA GT – ou Ferrarina, comme elle allait parfois être appelée plus tard – était propulsée par un quatre cylindres tout aluminium a simple arbre à cames en tête de 1 032 cm3. La carrosserie, un coupé, était installée sur un châssis tubulaire en acier dont les caractéristiques modernes comprenaient une boîte à quatre rapports tous synchronisés avec overdrive et des freins à disque servo-assistés aux quatre roues. La vitesse maximale avoisinait les 180 km/h. Une version spider fut présentée l'année suivante. Malheureusement, comme de nombreux petits constructeurs d'onéreux modèles exclusifs construits artisanalement, ASA se bagarra jusqu'à ce que la production prenne fin en 1967 après environ 80 coupés et 7 spiders.

Autocostruzioni Societa per Azioni (ASA) was founded in Turin in 1962 by the de Nora family, wealthy industrialists. A Bizzarini design based on a proposed 'baby' Ferrari, the ASA GT - or 'Ferrarina' as it came to be known - was powered by an all-aluminium single-overhead-camshaft four-cylinder engine displacing 1,032cc. The coupé body was mounted on a tubular steel chassis, and the advanced specification included a four-speed all-synchromesh gearbox with overdrive, and servo-assisted four-wheel disc brakes. Top speed was in the region of 180km/h. A Spider version appeared the following year. Unfortunately, like many small producers of expensive hand crafted vehicles, ASA struggled, and in 1967 production ceased after around 80 Coupés and seven Spiders had been built.







Cette importante ASA 1000 GT historique est vendue directement par le fondateur de l'ASA Register italien. Elle a été immatriculée en Italie au nom du fondateur d'ASA lui-même, Nicola de Nora, comme l'indique la copie de l'estrato cronologico jointe. En 1965, 0998 a été utilisée comme voiture d'essai à la Targa Florio, mais n'a pas pris part à la course elle-même. Quoiqu'il en soit, il est important de noter que c'est l'une des rares ASA 1000 GT destinées à la compétition (la numérotation des modèles de série débutait au numéro 01010, les numéros précédant 1000 désignaient les voitures destinées à la compétition – voir le chapitre ASA dans *Dino, les autres Ferrari* de Jean-Pierre Gabriel, page 20).

Il faut également noter que la voiture est accompagnée d'une lettre d'Enzo Ferrari qui stipule que le moteur a été construit par Ferrari pour l'ASA 1000 GT. Contrairement au moteur de série, celui de cette voiture affiche une cylindrée de 1 092 cm3, plus proche de la limite des 1 100 cm3 de sa catégorie. On pense qu'elle délivre entre 112 et 114 ch à 7 800 tr/min. Il y a environ huit ans, le moteur a été révisé par le spécialiste réputé Luigi Moreschi Motrosport, date depuis laquelle elle n'a parcouru que 400/450 km en courses historiques. Elle est décrite par le vendeur comme démarrant « au quart de tour » et prête à rouler et a en effet émis tout le bruit espéré, lors des prises de vue du catalogue. L'intérieur est en grande partie d'origine et dans un état « proche du neuf » avec des sièges compétition Fusina. Il s'agit d'une chance unique d'acquérir un pur sang de compétition italien que l'on voit rarement proposé à la vente. La voiture est accompagnée de son libretto et certificato di proprieta italiens, de son passeport historique de la FIA (période F), de la copie de la lettre de Ferrari mentionnée plus haut et de divers autres documents.
€100,000 - 140,000

This historically important ASA 1000 GT is offered directly from the founder of the Italian ASA Register. It was first registered in Italy in the name of the ASA founder himself, Nicola de Nora, as shown in the accompanying copy of the Estratto Cronologico. In 1965, '0998' was used as a test car for the Targa Florio but not for the race itself. However, importantly, this was one of the very few ASA 1000 GTs intended for competition use (the normal production run started with chassis number '01010', whereas numbers preceding '1000' were destined for racing (see the ASA chapter in '*Dino e le altre Ferrari*' by Jean Pierre Gabriel, page 20).

It should also be noted that this car comes with a letter from Ferrari stating that the engine was built by Ferrari for the ASA 1000 GT. Unlike the standard engines, this car's has a displacement of 1,092cc, bringing it closer to the limit for the 1,100cc racing class. It is believed to produce 112-114bhp at 7,800rpm. Some eight years ago the engine was overhauled by respected specialists Luigi Moreschi Motorsport, since when the car has covered a mere 400/450 kilometres of historic racing. It is described by the vendor as 'on the button' and ready for use, and certainly made all the right noises at the catalogue photo shoot. The interior is largely original and in 'as new' condition, featuring Fusina racing seats. Representing a rare opportunity to acquire one of the most seldom-encountered of Italy's sporting thoroughbreds, the car is offered with Italian libretto and Certificato di Proprieta, FIA historical passport (Period F), the aforementioned copy of Ferrari's letter, and various other documents.


'0998' en action en Autriche





424

Equipée de l'option culasse Type C

JAGUAR XK140 SE ROADSTER 1955

Châssis n° S810495

Moteur n° G1650-8S

« Si la XK 140 est extrêmement rapide, c'est aussi une voiture très docile. Elle se comporte parfaitement dans la circulation... Mais c'est surtout une voiture idéale sur les longues distances et ce serait un pur délice pour les balades sur le continent. » John Bolster *Autosport*.

Dévoilée en 1955, la Jaguar XK 140 était globalement similaire - bien que plus raffinée – à son extraordinaire devancière, la XK 120, les modifications mécaniques les plus notables étant son moteur avancé de 7, 5 cm et l'adoption d'une direction à crémaillère. Freins et suspensions restaient identiques avec des barres de torsion plus rigides à l'avant et des amortisseurs télescopiques à l'arrière à la place de ceux à levier. Extérieurement, la nouvelle venue se distinguait par sa calandre modifiée, ses feux arrière intégrant les clignotants et ses pare-chocs plus épais. Le moteur était toujours le six cylindres double arbre Jaguar 3, 4 litres bien au point qui développait désormais 190 ch dans sa version de base. Une boîte à étagement resserré permettait de mieux profiter du surcroît de puissance et un overdrive était pour la première fois proposé en option.

'If the XK140 is an extremely fast car, it is also a very docile one. It has absolutely perfect traffic manners... Above all though, this is an ideal long-distance car, and would be sheer heaven for Continental touring.' – John Bolster, '*Autosport*'.

Newly introduced for 1955, the Jaguar XK140 was broadly similar to, though more refined than, its sensational XK120 predecessor, major engineering changes being confined to the repositioning of the engine 7.5cm further forward and the adoption of rack-and-pinion steering. The suspension and brakes remained much as before, though with stiffer torsion bars at the front and telescopic shock absorbers replacing lever type at the rear. Outwardly the newcomer was distinguishable by its revised radiator grille, rear lights incorporating flashing indicators, and larger bumpers. The power unit remained Jaguar's well-tried, 3.4-litre, twin-cam six, which now produced 190bhp in standard trim. A close-ratio gearbox enabled better use to be made of the increased performance and overdrive became an option for the first time.







Des versions Special Equipment (SE) étaient proposées avec roues fil et antibrouillard Lucas, et pouvaient être commandées avec un moteur développant 210 ch, grâce à la séduisante option culasse Type C. Les performances de la XK 140 étaient bien supérieures à celles établies par sa prestigieuse devancière, la XK 120, les essais des magazines d'époque enregistrant régulièrement des vitesses maximales supérieures à 120 miles par heure (190 km/h).

Vende par le concessionnaire Jaguar de la côte est aux États-Unis, Hoffmann de New York, ce superbe roadster XK 140 SE est équipé de l'option culasse Type C. La voiture n'avait connu que trois propriétaires aux États-Unis lorsque le vendeur en a fait l'acquisition en 2010, date depuis laquelle elle a séjourné en Espagne. Le châssis numéro S810495 a été la propriété de Hal Graham pendant les 23 premières années de sa vie, suivi de Floyd Mitchell pendant douze années et William Burnette de Huntsville, dans l'Alabama. En sa possession, elle a été entièrement restaurée, ce travail ayant été effectué dans les années 1990 (factures au dossier).

Les particularités les plus remarquables sont l'électricité avec négatif à la masse, un alternateur (la dynamo d'origine est vendue avec la voiture), un ventilateur électrique de refroidissement Kenlowe, des pneus radiaux Vredestein neufs et ses clés originales. Décrite comme étant en excellent état général, la voiture est vendue avec son manuel « Operating, Maintenance and Service Handbook » d'origine, son titre de propriété américain, ses papiers d'immatriculation espagnole (permiso de circulacion), un contrôle technique en cours de validité (il expire en mai 2016) et un certificat du Jaguar Heritage confirmant tous ses numéros concordants.
€120,000 - 180,000

Special Equipment (SE) cars came with wire wheels and Lucas fog lamps, and could be ordered with an engine developing 210bhp courtesy of the C-type cylinder head. XK140 performance was well up to the standards set by its exemplary predecessor, contemporary road-tests regularly recording top speed figures in excess of 120mph.

Sold new via Jaguar's East Coast, USA distributor, Hoffman of New York, this beautiful XK140SE roadster has the desirable C-type cylinder head option. The car had enjoyed only three owners in the United States prior to its acquisition by the current vendor in 2010, since when it has been resident in Spain. Chassis number 'S810495' was owned by Hal Graham for the first 23 years of its life, followed by Floyd Mitchell (12 years) and then William Burnette of Huntsville, Alabama, during whose ownership it was extensively restored, the work being carried out in the 1990s (invoices on file).

Noteworthy features include negative earth electrics, an alternator (original dynamo with car), a Kenlowe electric cooling fan, new Vredestein radial tyres, and its original keys. Described as in generally excellent condition, the car is offered with an original 'Operating, Maintenance and Service Handbook', US Certificate of Title, Spanish registration papers ('Permiso de Circulation'), valid technical inspection (expires May 2016), and Jaguar Heritage Certificate confirming all matching numbers.



425

Livrée neuve en Italie; boîte mécanique

MERCEDES-BENZ 230 SL CABRIOLET AVEC HARD-TOP 1965

Châssis n° 113.042.10012389
Moteur n° 127.981-10-01318

Lancée au salon de Genève en mars 1963 pour remplacer la 190 SL, la 230 SL est un modèle repère à l'origine d'une dynastie de voitures sportives qui allaient représenter un énorme succès commercial pour Mercedes-Benz. La 230 SL abandonnait le moteur à quatre cylindres de sa devancière en faveur d'un six-cylindres à injection de 2, 3 litres dérivé du bloc de la 220 SE et donnant 150 ch . Considéré aussitôt comme un classique, le style de la caisse était totalement nouveau, tandis que sous les apparences, les organes de propulsion étaient conformes aux pratiques de Mercedes-Benz caractérisées par quatre roues indépendantes (par demi-essieux oscillants à l'arrière), des freins à disque à l'avant et à tambour à l'arrière et au choix une boîte manuelle à quatre rapports ou une automatique.

Introduced at the Geneva Salon in March 1963 as replacement for the 190SL, the 230SL is a landmark model which founded a sports car dynasty that would prove an enormous commercial success for Mercedes-Benz The 230SL abandoned its predecessor's four-cylinder engine in favour of a 2.3-litre fuel-injected six derived from that of the 220SE and producing 150bhp. An instant classic, the body design was entirely 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.



La vitesse de pointe dépassait 190 km/h. La Mercedes-Benz 230 SL, adoptée par de nombreuses vedettes de cinéma et autres célébrités, devint emblématique de la voiture de sport dans les années 1960 et réussit même à signer une victoire en compétition dans le rallye Liège-Sofia-Liège. Surnommés « pagode » en raison du dessin très particulier de son pavillon, ces modèles SL qui se classèrent parmi les plus séduisantes sportives de leur époque sont toujours avidement recherchés par les collectionneurs.

Cette 230 SL superbement restaurée fut livrée neuve en 1965 à son premier propriétaire dans la région d'Alessandria en Italie du nord. Ses spécifications indiquent un hard-top, la désirable boîte manuelle et une sellerie fauve. Actuellement dans une collection exclusive en Italie méridionale, la Mercedes qui a fait l'objet d'une restauration extensive aux alentours de 2008 est décrite comme étant en très bon état général. Depuis sa restauration, la voiture a été garée dans un endroit déshumidifié, batterie maintenue en charge et roues levées pour éviter de former des plats sur les pneus. Offerte avec ses papiers d'immatriculation italiens et la certification « Or » de l'ASI.
€70,000 - 90,000

Top speed was in excess of 120mph. The Mercedes-Benz 230SL was owned by countless film stars and celebrities, becoming one of the iconic sports cars of the 1960s, and even managed a debut competition victory in the Spa-Sofia-Liège Rally. 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.

This beautifully restored 230 SL was delivered new in 1965to its first owner in the province of Alessandria in Northern Italy. Its specification includes a factory hardtop, the desirable manual gearbox and tan upholstery. Currently forming part of an exclusive Southern Italian collection, the Mercedes was subject to a comprehensive restoration circa 2008 and is described as in generally excellent condition. Since the restoration the car has been garaged in a dehumidified environment with the battery trickle charged and the wheels put on tyre savers to avoid flat spots. Offered with Italian registration documents and ASI Gold certification.







426
JAGUAR XK120 DHC CABRIOLET 1954
Châssis n° 678314

« Nous revendiquions 120 mph (192 km h) pour la XK 120, une vitesse inouïe pour une voiture de série à l'époque ». –William Heynes, ingénieur en chef de Jaguar Cars.

Conçue et construite en quelques mois, la XK 120 fit ses débuts au salon d'Earls Court en 1948 où la ligne étonnante du roadster fit sensation. La XK 120 fixa de nouveaux standards de confort, de tenue de route et de performance pour les voitures de sport britanniques et, conformément à la tradition Jaguar, rien ne pouvait l'égaler à son prix. Les versions coupé et cabriolet suivirent et pour les clients très amateurs de vitesse, il existait un ensemble d'améliorations Special Equipment (SE) qui portait la puissance à 180 ch . Quel que fût le moteur et indépendamment de la carrosserie, la XK 120 atteignait vraiment 190 km/h et pouvait croiser longtemps à grande vitesse sans peiner.

La XK 120 produite jusqu'en 1954 allait être la plus diffusée de la série XK avec 12 048 exemplaires construits dont seulement 1 471 décapotables à conduite à gauche comme la voiture proposée ici.

'We claimed 120 mph (for the XK 120), a speed unheard of for a production car in those days' - William Heynes, Chief Engineer, Jaguar Cars.

Conceived and constructed in but a few months, the XK120 debuted at the 1948 Earls Court Motor Show where the stunning-looking roadster caused a sensation. The XK120 set new standards of comfort, roadholding and performance for British sports cars and, in keeping with the Jaguar tradition, there was nothing to touch it at the price. Coupé and drophead coupé versions followed, and for customers who found the standard car too slow, there was the Special Equipment (SE) package which boosted power to 180bhp. With either engine and regardless of the type of bodywork, the XK120 was a genuine 120mph car capable of sustained high-speed cruising.

The XK120 was produced until 1954 and would prove to be the most popular of the XK series with 12,078 examples built, of which only 1,471 were left-hand drive dropheads like that offered here.





Introduite en 1953, vers la fin de la période de production de la XK 120, le cabriolet est considéré par beaucoup de passionnés comme la meilleure de la famille avec les lignes originales du roadster associées à un caractère plus pratique et à un plus grand raffinement dû à des glaces latérales à manivelle, des déflecteurs orientables, un chauffage, une ventilation améliorée et une capote repliable doublée de mohair, équipements qui avaient presque tous fait leur apparition sur le coupé lancé en 1951.

Achevée le 30 avril 1954, « 678314 » est la 158e XK 120 fabriquée décomptée de la fin de la production. Elle fut exportée chez James L. Cook Motors à Toronto au Canada le 13 mai 1954, peinte en British Racing Green avec intérieur fauve et capote assortie. La voiture demeura à Toronto pendant toute son existence immatriculée « 54 XK120 ».

En 2009, le propriétaire de l'époque (à Toronto) entreprit une restauration totale de la voiture avec dépose de tous les composants mécaniques et décapage du châssis jusqu'au métal nu avant de la repeindre dans son vert d'origine. Les moteur, boîte de vitesses et pont arrière furent refaits comme tout l'intérieur. Malheureusement, vers la fin des travaux, le propriétaire tomba gravement malade et comprit qu'il ne pourrait pas mener à bien cette restauration. En 2011, le vendeur actuel importa la voiture partiellement restaurée au Royaume-Uni où le travail fut achevé, y compris le montage des roues à disque et des « spats », la pose d'un nouveau faisceau électrique, la réfection du double circuit de freinage et la finition de l'intérieur à un très haut niveau de qualité. La voiture est offerte avec son document d'immatriculation au Royaume-Uni V5C.
€80,000 - 120,000

Introduced in 1953, late in the XK120 production run, the drophead coupé is considered by many enthusiasts to be best of the breed, retaining the original open roadster's lines while boasting much greater practicality and refinement courtesy of its wind-up windows, opening quarter lights, heater, improved ventilation and a permanently attached lined Mohair hood, all of which had been first appeared on the fixed-head coupé in 1951.

Completed on 30th April 1954, '678314' is the 158th from last XK120 manufactured. It was exported to James L Cooke Motors of Toronto, Canada on 13th May 1954 finished in British Racing Green with tan interior and matching hood. The car remained in Toronto all its life, carrying the registration number '54XK120'.

In 2009 the then owner (in Toronto) started a complete restoration of the car, removing all the mechanical components and stripping the chassis back to bare metal before repainting it in its original British Racing Green. The engine, gearbox and rear axle were all rebuilt and a completely new interior fitted. Unfortunately, towards the end of the restoration the owner became very ill and decided he would be unable to complete the project. In 2011 the current vendor imported the partly restored car into the UK where the project was completed, including the fitted of solid wheels and spats, a new wiring loom, rebuilt tandem braking system and the completion of the interior to a high standard. The car is offered with a UK V5C registration document.









427
ROLLS-ROYCE CORNICHE CONVERTIBLE 1985
Châssis n° SCAZD42A3FCX09478





Rappelant les séduisantes Grandes Routières d'entre les deux guerres comme la Phantom II Continental, les derniers modèles à carrosserie spéciale de Rolls-Royce – dont l'exécution était confiée à la firme Mulliner, Park Ward intégrée au groupe– furent limités à deux modèles seulement, un coupé deux portes et un cabriolet semblable arrivant en 1967. Ces voitures étaient construites manuellement dans la grande tradition de la carrosserie britannique en n'utilisant que des matériaux de toute première qualité.

Livrée neuve aux USA, cette Corniche Convertible est dotée du moteur à injection d'essence qui avait été introduit pour 1981 sur tous les modèles Rolls-Royce vendus sur ce marché. Par la suite, la voiture fut exportée en Allemagne où elle entra dans une collection privée à Wiesbaden. Elle a parcouru au total 26 800 miles (43 000 km environ), kilométrage jugé exact, et se présente non restaurée à l'exception de la peinture, refaite en 2012, et de la capote, remplacée en 2010. Finie dans une séduisante combinaison de teintes – Black Emeraude avec son intérieur d'origine en cuir fauve à passepoils noirs – cette voiture qui roule sur des jantes en alliage léger est magnifiquement présentée. Bien entretenue, partant « au quart de tour » et prête à enthousiasmer son prochain maître, elle est offerte avec le catalogue du modèle, le manuel du propriétaire, les papiers d'immatriculation allemands et le contrôle technique du TüV.
€55,000 - 65,000
Sans Réserve

Recalling its glamorous Grands Routiers of pre-war days such as the Phantom II Continental, Rolls-Royce's final coachbuilt models - entrusted to the company's in-house coachbuilder Mulliner, Park Ward - were limited to just two, a two-door coupe or similar convertible, the latter arriving in September 1967. The cars were hand built in the best traditions of British coachbuilding using only materials of the finest quality, including Wilton carpeting, Connolly hide and burr walnut veneers, a necessarily lengthy process that took all of 20 weeks for the saloon and slightly longer for the more complex convertible. This painstaking attention to detail resulted in a price some 50% higher than the standard Silver Shadow's.

Delivered new to the USA, this Corniche Convertible has the fuel-injected engine that had been introduced for 1981 on all Rolls-Royce models sold in that market. Subsequently the car was exported from the United States to Germany where it formed part of a private collection in Wiesbaden. It has covered a believed-genuine 26,800 miles from new and is described as un-restored except for the paintwork, which was renewed in 2012, and the hood, which was replaced in 2010. Finished in the pleasing colour combination of Black Emerald with original black-piped tan leather interior, the car rolls on alloy wheels and is very nicely presented. Serviced, 'on the button' and ready to be enjoyed, it is offered with a sales brochure, owner's manual/handbook, German registration papers and TüV.



428
ALFA ROMEO GIULIA NUOVA SUPER 1600L BERLINE SPORT 1975
Châssis n° AR20526 0008876
Moteur n° AR00526 SN208





Présentée à la fin de l'année 1962, la Giulia série 105 était un parangon d'efficacité aérodynamique, en dépit de son apparence « carrée », et comme toutes les Alfa Romeo affichait un caractère sportif affirmé, son classique moteur quatre cylindres à double arbre à cames de 1, 6 litre faisant de la version Giulia TI un modèle capable d'atteindre les 160 km/h. La Giulia recevait une boîte de vitesses manuelle à cinq rapports, une suspension avant indépendante, un essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux – sauf sur les tout premiers modèles – et des freins à disque aux quatre roues. Présentée en 1965, la version Super, plus puissante (112 ch) améliorait les caractéristiques de la TI avec deux carburateurs Weber, un levier de vitesse au plancher et différentes autres modifications mineures. En 1974, la Super était à son tour améliorée par différentes modifications au châssis et une calandre remaniée et fut rebaptisée Nuova Super.

Cette Nuova Super à numéro concordants a connu un seul propriétaire avant le vendeur et a été entièrement restaurée entre 2010 et 2012, moteur et boîte révisés et peinture sur métal nu. Finie en jaune avec intérieur noir, l'Alfa a parcouru 67 108 km d'origine et seulement 1 500 depuis sa restauration et est décrite globalement « comme neuve », sans aucune entorse à l'origine, ayant bénéficié d'une révision et d'une mise à niveau du moteur récente. Fonctionnant parfaitement bien, la voiture est vendue avec son ancien Fahrzeugbrief, un CD Rom de photographies de la restauration, ses papiers d'immatriculation « historique » allemande et son TÜV, valable jusqu'en septembre 2016.
€20,000 - 26,000

Introduced towards the end of 1962, the 105-Series Giulia was a paragon of aerodynamic efficiency, its boxy appearance notwithstanding, and like all Alfa Romeos possessed a distinctly sporting nature, the 104bhp produced by its classic twin-cam 1.6-litre four-cylinder engine making the Giulia TI version a genuine 100mph car. Under the skin the Giulia featured a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle and - apart from early cars - disc brakes all round. Introduced in 1965, the more powerful (112bhp) Super improved on the TI's specification, boasting twin Weber carburettors, a floor-mounted gearshift and a host of more minor changes. In 1974, the Super was revised, gaining various chassis improvements and a restyled front grille, re-emerging as the 'Nuova Super'.

This matching numbers Nuova Super has had only one previous owner and between 2010 and 2012 was completely restored, including an engine and gearbox overhaul and a bare-metal repaint. Finished in yellow with black interior, the Alfa has covered only 67,108 kilometres from new, and only circa 1,500 since restoration, and is described as generally 'like new', with no deviations from original specification, benefiting from a recent engine service and tune. Said to drive extremely well, the car is offered with its old-style first-owner Fahrzeugbrief, a CD-ROM of restoration photographs, German 'Historic' registration papers and TüV to September 2016.



429
SUNBEAM 24/60HP LANDAULETTE 1922
Châssis n° 7235/B
Moteur n° 24/7222/B





Cette rare Sunbeam de la période Vintage, châssis n° 7235/B est un des 350 châssis seulement de ce type construits en 1922. Il est équipé d'un moteur à six cylindres de 4 ½ litres, n° 24/7222/B, et d'une carrosserie landaulette décapotable à l'avant fabriquée par Sunbeam. Douze exemplaires seulement de ce type ont survécu et « 7235/B » est le seul qui n'est pas équipé d'une carrosserie torpédo.

Il a été livré neuf à Alexander Lonsdale Fell de The Grange, Blunsdon, Wiltshire, par Bridges Garage de Cirencester. La demande de licence originale accompagne la voiture. Fin 1964, l'agence immobilière Pretty & Ellis de Chesham, Buckinghamshire, fut chargé de la vente de la Sunbeam. Elle fut acquise par le collectionneur Robert Inver « Julian » Ball. Bruce Dowell eut l'occasion de l'acheter lors de la vente de la collection Ball en juillet 1988. Il utilisa la Sunbeam « dans son jus » pendant environ un an avant d'entamer une restauration complète. Après l'achèvement de cette restauration au début des années 1990, la Sunbeam devint la principale automobile « Vintage » de Dowell. Elle transporta aussi des dizaines de jeunes mariés et participa à quelques tournages, partout admirée et complimentée. Dans un écrit de 2005, Bruce Dowell souligna que la voiture avait parcouru moins de 80 000 kilomètres en 83 ans.

Le vendeur actuel acheta la voiture à Bruce Dowell en mai 2006, ajoutant près de 12 000 km au compteur. Les freins arrière ont été regarnis et les roulements des roues avant remplacés. La documentation jointe comprend les documents mentionnés ci-dessus, un log book ancienne formule et le document d'immatriculation actuel au Royaume-Uni V5C. Taxe payée et décrite comme étant en bon état général, '7235/B' représente une magnifique occasion d'acquérir une Sunbeam unique datant de l'apogée de la firme de Wolverhampton, bien documentée et présentant une allure superbe et imposante.
€38,000 - 46,000

This rare Vintage-era Sunbeam, chassis number '7235/B' was one of only 350 of this model built in 1922. Fitted with a 41⁄2-litre six-cylinder engine, number '24/7222/B', and a Sunbeam-made open-drive landaulette body. Only 12 of this model have survived and '7235/B' is the only one that is not an open tourer.

Supplied new to Alexander Lonsdale Fell in England by Bridges Garage of Cirencester. The original license application is with the car. In late 1964, estate agents Pretty & Ellis of Chesham, Buckinghamshire were disposing of the estate of the late Mr Joseph Catlin of Cherry Tree Farm, Ley Hill, Chesham, the Sunbeam's then owner. Pretty & Ellis auctioned the Sunbeam, which was bought by collector Robert Inver 'Julian' Ball. Bruce Dowell got the opportunity to buy it when the Ball Collection was sold at auction in July 1988. He then ran the Sunbeam in 'as purchased' condition for a year or so before commencing a complete restoration. The restoration was completed in early 1990s, and was used extensively for anything from shopping trips to long holidays in France and Spain. It was also used for dozens of weddings and some film work. Writing in 2005, Bruce Dowell remarked that the car had covered fewer than 50,000 miles in 83 years.

The vendor acquired the Sunbeam from Bruce Dowell in May 2006, since when the mileage total has increased to 57,468. While in the vendor's care the rear brakes have been relined and the front wheel bearings replaced. Accompanying documentation consists of the aforementioned paperwork, an old-style logbook and current UK V5C registration document for the car's original registration 'HR 7330'. Described as in generally good condition, '7235/B' represents a wonderful opportunity to acquire a unique Sunbeam dating from the Wolverhampton company's heyday, comprehensively documented and possessing superb poise and presence. In Bruce Dowell's own words: 'It is simply a magnificent car to be associated with.'



430
BENZ 10/30 PS CHÂSSIS ROULANT (VOIR TEXTE) C.1921
Châssis n° 9A315
Moteur n° 25257





Pionnier de l'époque héroïque de l'automobile, Karl Benz, fils d'un mécanicien de locomotive, construisit son premier véhicule à moteur – un tricycle à moteur monocylindre – en 1885 après des années d'expérimentations avec des moteurs à gaz. En janvier 1886, Benz devint le premier titulaire d'une brevet couvrant une « automobile ». Benz se développa en produisant des voitures fiables et confortables, ne perdant du terrain face à Daimler qu'au début des années 1900. À cette période, les voitures Mercedes de cette dernière marque dépassaient les Benz en qualité de conception comme en performances, situation à laquelle Benz remédia au moyen d'une nouvelle gamme de modèles à quatre cylindres qui allaient soutenir l'activité de la firme pendant de nombreuses années et servir de base à des types de course très performants.

Au moment de publier ce catalogue, il n'a pas été possible d'identifier avec certitude la Benz proposée ici qui devrait être un type 10/30 PS datant d'environ 1921. Ce modèle lancé en 1912 sous l'appellation 10/25 PS, était propulsé par un moteur à quatre cylindres et soupapes latérales de 2, 6 litres et une boîte à quatre rapports. On sait que cet exemplaire a été transformé jadis en véhicule de pompiers. Vendu « à restaurer » - et base d'une future belle torpédo – cet exemplaire de la période Vintage d'une des marques pionnières d'une grande importance historique est accompagné de documents d'immatriculation portugais.
€20,000 - 22,000
Sans Réserve

One of the heroic figures of motoring's pioneering age, Karl Benz, the son of a railway mechanic, built his first powered vehicle - a single-cylinder tricycle - in 1885 following years of experimentation with gas engines. In January 1886 Benz became the first man to be granted a patent for an 'automobile'. Benz flourished by producing reliable and comfortable cars, only losing ground to Daimler in the early 1900s. By this time the latter's Mercedes cars had outstripped Benz's in both design and performance, a situation Benz rectified with a new range of four-cylinder models that would stand the company in good stead for many years and form the basis of some highly successful racers.

At time of cataloguing it had not been possible positively to identify the Benz offered here, which is believed to be a 10/30 PS model dating from circa 1921. This model was first introduced in 1912 as the 10/25 PS and was powered by a 2.6-litre, four-cylinder, sidevalve engine driving via a four-speed gearbox. We are advised that this example was converted into a fire tender at some time. Offered for restoration – it would make an excellent open tourer - this Vintage-era example of one of the world's most historic brands comes with Portuguese registration papers.

431

L'une des 46 livrées neuves avec l'injection en option
ASTON MARTIN DB6 MK2 FI COUPÉ 1970

Châssis n° DB6MK2FI/4224/R
Moteur n° 400/4537/FI

Au cours de l'été 1969, Aston Martin annonçait les versions coupé et cabriolet de la DB6 Mark 2, dernier développement de la noble lignée initiée par la DB4 en 1958. La DB6 Mark 2, qui se distinguait par ses lèvres de passages de roues et ses roues de DBS, recevait la direction assistée en série et pouvait être commandée avec une injection électronique AE Brico. Quand la production prit fin en 1970, un total de 245 DB 6 Mark 2 avait été construites dont 46 avec l'injection en option, comme cet exemplaire.

Le châssis 4224 à conduite à droite a été construit pour le marché britannique et expédié par l'usine au concessionnaire Wharfe Garages Ltd le 28 juillet 1970. La voiture, peinte en Verde Aqua avec un intérieur en peau de porc, a été livrée avec deux ceintures de sécurité et un autoradio. Un certificat du BMIHT confirmant les numéros concordants du châssis et du moteur et une estimation (en allemand) sont vendus avec la voiture.

In the summer of 1969 Aston Martin announced the DB6 Mark 2 in saloon and convertible versions, this being the final development of the noble line begun with the DB4 back in 1958. Distinguishable by its flared wheelarches and DBS wheels, the DB6 Mark 2 came with power-assisted steering as standard and could be ordered with AE Brico electronic fuel injection. When DB6 Mark 2 production ceased in 1970, a total of 245 had been made, of which only 46 left the factory fitted with the optional fuel injection like this example.

Right-hand drive chassis number '4224' was built for the UK market and despatched from the factory on 28th July 1970 to the Wharfe Garages Ltd dealership. The car was finished in Verde Aqua with Pigskin interior trim, and was delivered equipped with two seatbelts and a Radiomobile radio. A BMIHT certificate confirming matching chassis and engine numbers, and an appraisal (in German) comes with the car.







L'histoire de cette Aston Martin n'est pas connue avant 1983, lorsqu'elle fut vendue à un Dr à Francfort (Fahrzeugbrief allemand d'origine au dossier). En 1986, la voiture fut vendue à un concessionnaire BMW et stockée non immatriculée pendant 20 ans. Convertie de l'injection à une alimentation par trois carburateurs SU, elle a été vendue à l'actuel propriétaire en 2006. Le système d'injection d'origine est vendu avec la voiture et on nous signale qu'une société spécialisée peut la transformer pour accepter une injection moderne.

En 2007, la DB 6 a été révisée selon ses besoins, a passé son TÜV allemand et a été repeinte métal nu dans sa couleur d'origine, telle qu'on l'a retrouvée sous la peinture d'alors, en 2009 (reportage photographique au dossier). En 2014, l'électricité a été passée avec négatif à la masse et le coffre a été garni d'une nouvelle moquette. L'estimation en allemand en date du 24 octobre 2014 stipule que l'Aston Martin est en « état 2 » sur une échelle de 1 à 5, 1 étant le meilleur. L'état de la voiture est considéré comme très bon, sans problème de fonctionnement, d'origine ou parfaitement restaurée, avec quelques traces d'usure possibles. Cette DB 6 Mark 2, l'une des plus rares Aston Martin de l'ère David Brown, est vendue avec la documentation mentionnée plus haut et son Fahrzeugbrief en cours.
€275,000 - 350,000

The Aston's subsequent history is not known prior to 1983 when it was sold to a doctor in Frankfurt (original German Fahrzeugbrief on file). In 1986 the car was sold to a BMW dealer, de-registered and stored for some 20 years. Converted from fuel injection to triple SU carburettors, it was sold to the present owner in 2006. The original fuel injection system comes with the car, and we are advised that a specialist company can convert it to accept modern injectors.

In 2007 the DB6 was serviced as necessary, receiving German TüV, and in 2009 was stripped to bare metal and repainted in its original colour, as found upon stripping the paint (photographic record on file). In 2014 the electrics were converted to negative earth and new carpet fitted in the boot. The aforementioned German appraisal, dated 24.10.2014, states that the Aston is in 'Condition 2' of 1 to 5, 1 being the best. It describes the car's condition as very good, with no malfunctions, original or thoroughly restored, possibly with slight traces of use. One of the rarer of the David Brown-era Aston Martins, this DB6 Mark 2 is offered with aforementioned documentation and current German Fahrzeugbrief.







432 *

PORSCHE 356B CABRIOLET 1962
CARROSSERIE PAR REUTTER

Châssis n° 156159
Moteur n° 607661

« Les gens chez Porsche avaient tous une vision de la production automobile différente de celle de la plupart des autres usines. À leurs yeux, la conduite automobile était une source de plaisir et la Porsche était une voiture de conducteur … Une toute nouvelle image se dessinait de voitures de sport souples, silencieuses, bien suspendues et confortables qui marchaient fort et qui se pilotaient vraiment. » - Denis Jenkinson, Porsche 356.

Le tout premier prototype Porsche, la 356/1 à moteur central, avait été un modèle découvert et les cabriolets furent fabriqués dès le début de la production de la 356, 23 des 46 premières voitures de Gmünd carrossées en aluminium ayant été habillées d'une carrosserie décapotable. La majorité de celles-ci furent carrossées en Suisse par Beutler, mais lorsque la production des 356 en acier commença, Gläser fut chargée des caisses de cabriolets tandis que Reutter Karrosserie fabriquait les coupés, avant de produire aussi des cabriolets lorsque les volumes augmentèrent.

'The people at the Porsche factory all had a different outlook on car manufacturing compared to most factories. To them motoring was something to enjoy and the Porsche was a car to motor in… A whole new scene was growing, of smooth, quiet well-sprung, comfortable sports cars that really went and really handled.' – Denis Jenkinson, Porsche 356.

The very first Porsche prototype, the mid-engined 356/1, had been an open design and cabriolets were manufactured right from the start of 356 production, 23 of the 46 early Gmünd-built alloy cars having been completed with some form of open-top coachwork. The majority of these were bodied by Beutler of Switzerland, but when production of the steel-bodied 356 commenced, Glaser was entrusted with building the cabriolet body while Reutter Karosserie manufactured the coupé, although as production increased Reutter turned to building cabriolets also.



Au moment de son introduction en septembre 1959, la 356 B avait été dotée d'un pare-brise à glace courbe en une seule pièce et de roues de 15 pouces qu'accompagnaient sur cette nouvelle version plusieurs retouches de style. Le moteur désormais de 1 600 cm3 en version standard était proposé selon trois niveaux de préparation, le plus puissant – à l'exception du Carrera à 4 ACT – étant le groupe de 90 ch de la Super 90. La 356 B qui représente un progrès significatif au point de vue comportement, agrément de pilotage et confort par rapport aux modèles 356 précédents constitue donc un moyen aussi rapide que plaisant d'apprécier les traditionnelles valeurs Porsche de qualité, de fiabilité et de robustesse mécanique.

Livré neuf à Francfort (Allemagne) par l'intermédiaire du distributeur Otto Glöckler, ce remarquable cabriolet Porsche 356 B, à numéros concordants, a été repeint selon son schéma de teintes original. Le premier propriétaire, M. Winton E. Cass, citoyen américain résidant en Allemagne, emmena la voiture avec lui quand il regagna les Etats-Unis. Cette Porsche est accompagnée d'un dossier historique conséquent contenant le carnet d'entretien d'origine dûment tamponné, le manuel d'utilisation et le bon de commande, le certificat d'authenticité émis par Porsche, de nombreuses factures d'entretien et d'autres documents et photos. La voiture est décrite comme étant « proche du neuf » après une restauration par Restocar SA en Suisse aux mains de son précédent propriétaire et demeurée en grande majorité d'origine, elle en tire un supplément de charme. Carte grise suisse.
€150,000 - 180,000

By the time the 356B arrived in September 1959, the car had gained a one-piece rounded windscreen and 15"-diameter wheels, and the newcomer's introduction brought with it further styling revisions. The engine, now standardised at 1,600cc, was available in three different stages of tune, the most powerful - apart from the four-cam Carrera - being the 90bhp unit of the Super 90. The 356B represents significant advances in driveability and comfort over earlier 356 models and is a pleasingly quick way to enjoy the traditional Porsche values of quality, reliability and mechanical robustness.

Delivered new in Frankfurt, Germany via the Otto Glöckler dealership, this remarkable Porsche 356B cabriolet is a matching-numbers example that has been refinished in its original colour scheme. The first owner, Mr Winton E Cass, was an American citizen resident in Germany, who took the car with him when he returned to the USA. It comes with a substantial history file containing the original stamped service book, handbook and order form; Porsche Certificate of Authenticity; sundry service invoices; and many additional documents and photographs. The car is described as in mint condition, having been restored by Restocar SA in Switzerland while in the previous owner's possession, and remains substantially original, which enhances its charm. Offered with Swiss Carte Grise.









433 *

Anciennement propriété de SAR le Maharajah de Jaipur

BENTLEY TYPE R 4½-LITRE COUPÉ 1954
CARROSSERIE PAR E. D. ABBOTT, FARNHAM

Châssis n° B218UM
Moteur n° B234U

« En juin 1952, la Type R fut présentée au public. Elle devait son appellation au fait que la série VI avait à ce moment-là atteint la lettre R pour les châssis ... (elle) devint la Bentley la plus vendue depuis l'origine. » Adams & Roberts, « *A Pride of Bentleys* », NEL, 1978.

Rolls-royce relança ses productions après 1945 avec les modèles Silver Wraith et Bentley Mark VI. Sur ces nouvelles voitures, le traditionnel châssis séparé avait été conservé, mais, pour la première fois, des carrosseries standard furent proposées. Cette nouvelle caisse dite « standard steel » (tout acier) – produite par Pressed Steel Company d'Oxford – fut d'abord proposée seulement sur la Bentley, la Rolls-Royce Silver Dawn équivalente n'apparaissant qu'en 1949. La gamme se caractérisait par une nouvelle suspension avant indépendante, des freins avant hydrauliques et un nouveau moteur à six cylindres semi-culbuté de 4 257 cm3 qui fut porté à 4 566 cm3 en 1951.

Une amélioration longtemps souhaitée apparut à l'été 1952 sous la forme d'un agrandissement du coffre qui s'accompagnait d'une révision du dessin des ailes et des suspensions. Ces modèles furent appelés Bentley Type R et Silver Dawn Série E. Les deux nouveautés furent les premiers modèles Rolls-Royce livrables avec une boîte automatique, la firme ayant opté pour la transmission automatique Hydra-Matic de General Motors, une boîte très moderne à quatre rapports autorisant la sélection manuelle.

'In June 1952 the R-Type was presented to the public and it owed its name to the fact that the VI series had by this time reached the chassis letter R...(it) became one of the most popular Bentleys ever built.' – Adams & Roberts, '*A Pride of Bentleys*', NEL, 1978.

Rolls-Royce commenced production post-war with the Silver Wraith and Bentley MkVI models. The traditional separate chassis was retained for the two newcomers, but for the first time there was standard coachwork. This new 'standard steel' body - produced by the Pressed Steel Company, of Oxford - was available at first only on the Bentley, the equivalent Rolls-Royce - the Silver Dawn - not appearing until 1949. The range featured a new design of independent front suspension, hydraulic front brakes and a new 4,257cc, six-cylinder, 'F-head' (inlet-over-exhaust) power unit destined for enlargement to 4,566cc in 1951.

A much-needed improvement to the standard bodywork arrived in mid-1952 in the shape of an enlarged boot together with associated changes to the rear wings and suspension, subsequent models being known as the R-Type Bentley and E-Series Silver Dawn. The two newcomers were the first Rolls-Royce products available with automatic transmission, the company having opted for General Motors' Hydra-Matic, a state-of-the-art four-speed unit permitting manual selection.



La Type R standard offrait de belles performances en atteignant 170 km/h en silence et 80 km/h en 10 secondes départ arrêté, malgré un poids en ordre de marche avoisinant les deux tonnes.

Comme d'usage, la Type R pouvait être livrée en châssis nu afin d'être carrossée sur mesures par des maisons spécialisées, cet exemplaire étant l'œuvre d'E. D. Abbott de Farnham, Surrey est le seul équipé d'une boîte automatique. La caisse de coupé deux portes profilé style Continental d'Abbott, dessinée par le styliste Peter Woodgate et qui avait été créée pour le châssis Mk VI était très proche de la Bentley Continental contemporaine produite par H. J. Mulliner. Les spécialistes hésitent quant au nombre de Type R carrossées par Abbott, le chiffre le plus souvent avancé étant de 14 ou 15 dont l'exemplaire offert ici est le seul équipé d'origine d'une boîte automatique.

Les copies des fiches de fabrication du châssis mentionnent comme distributeur Harold Radford Ltd et comme premier propriétaire, le Maharajah de Jaipur résidant à Saint Hill Manor, East Grinstead, Surrey. La voiture est accompagnée de son ancien log book indiquant le Maharajah comme premier propriétaire et le deuxième (à partir de 1958) un certain Arthur S. Davidson de Belfast, suivi bientôt par deux négociants. La suite de l'historique n'est pas connue. La Bentley fut à l'origine immatriculée « OXR 4 » puis « NPM 656 ».

Totalement restaurée pendant trois ans et achevée en 2005, cette rare Benltey Type R à carrosserie hors série se présente dans un état remarquable. Elle est accompagnée des documents susmentionnés, de la carte grise suisse, des factures de restauration et d'un dossier photographique des travaux effectués.
€100,000 - 200,000

The standard R-Type was a lively performer, achieving 106mph in silence and reaching 50mph from standstill in 10 seconds despite a kerb weight approaching two tons.

As usual, the R-Type could be ordered in chassis form for bodying by specialist coachbuilders, this manual transmission example being the work of E D Abbott of Farnham, Surrey. Abbott's streamlined Continental-style two-door coupé coachwork, designed by stylist Peter Woodgate, had been intended for the superseded MkVI chassis and bore more than a passing resemblance to H J Mulliner's contemporary Bentley Continental. Expert opinion differs with regard to how many R-Types were bodied by Abbott, the most commonly quoted figures being 14 or 15, of which that offered here is the only example equipped from new with automatic transmission.

Accompanying copy chassis cards record the supplying retailer as Harold Radford Ltd and the first owner as the Maharajah of Jaipur, whose address is recorded as Saint Hill Manor, East Grinstead, Surrey. The car comes with its original old-style logbook recording the Maharajah as first owner and the second owner (from 1958) as one Arthur S Davidson of Belfast, followed in quick succession by two motor dealers. Its subsequent history is not known. The Bentley was first registered 'OXR 4' and subsequently as 'NPM 656'.

Fully restored over a three-year period and finished in 2005, this rare coachbuilt Bentley R-Type is presented in beautiful condition. The car comes with the aforementioned documentation, Swiss Carte Grise, restoration invoices and an illustrated record of the works carried out.







434

Première main

CITROËN DS19 CABRIOLET 1965
CARROSSERIE PAR HENRI CHAPRON

Châssis n° DS19M4426040

« Jamais auparavant dans l'histoire de l'automobile, une voiture produite et vendue en masse n'avait atteint un tel niveau de sécurité, de confort et de performance d'un seul coup. » - Sparrow & Kessel, « Citroën DS », Osprey, 1994.

Comme 21 ans plus tôt avec la révolutionnaire « Traction», Citroën stupéfia de nouveau le monde en octobre 1955 en lançant la très spectaculaire DS 19. Sous une carrosserie à l'aérodynamique raffinée à faible traînée et aux allures de requin, la nouvelle venue offrait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes et correction d'assiette et des commandes de freins, d'embrayage automatique, de boîte de vitesses et une direction assistées par un circuit hydraulique à très haute pression. Aucune automobile européenne ne fut en mesure pendant des années d'égaler le comportement dynamique de la DS. La qualité fondamentale de la suspension hydropneumatique d'avant-garde proposée par Citroën se trouve encore démontrée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque.

'Never before in the history of the automobile had a mass-produced, mass-marketed car achieved so great an improvement in safety, comfort and performance in a single step.' – Sparrow & Kessel, 'Citroën DS', Osprey 1994.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction', Citroën stunned the motoring world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in its present-day top-of-the-range models.



Le moteur d'origine à culbuteurs de 1 911 cm3 à longue course de la DS, fit place en 1966 à un groupe à course courte de 1 985 cm3 également disponible en versions 2 175 et 2 347 cm3, la DS recevant ensuite divers perfectionnements tels que des phares pivotants, l'injection d'essence et une boîte à cinq rapports.

D'autres modèles furent proposés parallèlement à la DS comme l'ID (une version simplifiée moins chère), le grand break Safari et la décapotable deux portes appelée Cabriolet, cette dernière habillée d'une carrosserie fabriquée par Henri Chapron. (Les premières décapotables de Chapron avaient été produites indépendamment de Citroën, mais la firme donna son agrément à cette version avant de faire construire le Cabriolet pour son compte.) Les décapotables de Citroën furent construites sur le châssis plus long et plus rigide de l'ID Break. Au total, 1 365 Cabriolets d'usine furent produits avec le moteur DS 19 ou DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron construisait aussi 389 exemplaires de sa propre version, le dernier étant livré en 1973.

Cette superbe DS décapotable restaurée en 2009/2010 a été équipée d'un moteur reconstruit et d'une boîte manuelle de DS 21, tandis que le système hydraulique a été converti à l'emploi du fluide moderne LHM (vert). Environ 3 000 km seulement ont été parcourus depuis la réfection du moteur et la voiture se présente dans un état général excellent. La documentation jointe comprend les factures de la restauration, les papiers d'immatriculation allemands et le compte-rendu du TüV. On notera que la voiture a été immatriculée au nom du deuxième propriétaire mentionné uniquement pour une question d'assurance.
€135,000 - 155,000

The DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible), the latter boasting coachwork by Henri Chapron. (Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën but the factory eventually gave the project its blessing). Citroën's Décapotables were built on the longer, stronger chassis of the ID Break (Estate). In total, 1,365 usine (factory) convertibles were made with either the DS19 or DS21 engine between 1960 and 1971, while Chapron built a further 389 of his own, the last in 1973.

This beautiful soft-top DS was restored in 2009/2010 and has been fitted with the rebuilt engine and manual gearbox from a DS21, while the hydraulic system has been converted to use the modern (green) LHM fluid. Only some 3,000 kilometres have been covered since the engine rebuild and the car is described as in generally excellent condition. Accompanying documentation consists of the restoration invoices, German registration papers and TüV. It should be noted that the car was registered to the second owner listed for insurance purposes only.











435
AC ACECA BRISTOL COUPÉ 1960
Châssis n° BE771
Moteur n° 100AB2 3117

Le succès en compétition de la Tojeiro Sport de Cliff Davis poussa AC Cars à mettre le modèle en production en 1954, sous le nom d'Ace. La carrosserie de la voiture de Davis, très inspirée de la Ferrari 166 MM barchetta, fut reprise, de même que le châssis échelle et la suspension indépendante inspirée des Cooper imaginés par John Tojeiro, mais le moteur restait le vénérable six cylindres 2 litres à course longue AC.

Ce moteur à arbre à cames en tête remontait à 1919 et avec ses modestes 80 ch (plus tard 100 ch) donnait à l'AC des performances respectables, même si elles n'étaient pas spectaculaires. Une version hardtop – le coupé fastback Aceca – fit ses débuts à Earls Court en 1954. La carrosserie de l'Aceca était construite en feuilles d'aluminium formées à la main sur un treillis de tubes, tandis que son châssis tubulaire était construit plus solidement que celui de l'Ace. Pour réduire le niveau sonore dans l'habitacle, AC montait les principaux composants sur blocs de caoutchouc. Le résultat était une GT bien motorisée, légère et très jolie, tout à fait dans la tradition AC.

The success of Cliff Davis' Tojeiro sports-racer prompted AC Cars to put the design into production in 1954 as the Ace. The Davis car's pretty Ferrari 166-inspired barchetta body work was retained, as was John Tojeiro'stwin-tube ladder frame chassis and Cooper-influenced all-independent suspension, but the power unit was AC's own venerable, 2.0-litre, long-stroke six.

This overhead-camshaft engine originated in 1919 and with a modest 80bhp (later 100bhp) on tap, endowed the Ace with respectable, if not outstanding, performance. A hardtop version - the fastback-styled Aceca coupé – debuted at the Earls Court Motor Show in 1954. The Aceca's hatchback body was constructed in hand-formed aluminium over a tubular steel framework, while the tubular chassis was more substantially built than the Ace's. To reduce noise levels within the cabin, AC mounted all major components on rubber bushes. The result was a well-engineered, light in weight and extremely pretty GT car in the best AC tradition.



Très peu de modifications furent apportées à l'Ace et à l'Aceca en dehors du changement de moteur en 1956, quand le plus puissant six cylindres 2 litres Bristol (jusqu'à 130 ch) fut disponible, ou vers la fin de production, lorsque le moteur 2, 6 litres de la Ford Zephyr fut également proposé. La combinaison entre un châssis qui tenait bien la route et un rapport poids/puissance intéressant – avec le moteur Bristol, la voiture atteignait 190 km/h – permettait à la version Ace de glaner de nombreux succès en course en catégorie sport de série, son meilleur résultat étant sa septième place au classement général et première de sa classe au Mans en 1959.

BE771 est une Aceca à conduite à droite convertie à la conduite à gauche, l'une des 169 Aceca originales à moteur Bristol construites. Vendue par Harman Motors Services de Wolverhampton à L. Gordon Flint Esq. Le 22 janvier 1960, on pense que cette Aceca a connu quatre propriétaires avant d'être achetée par le comte de Mexborough en 1987. Restaurée à cette époque, elle est restée pratiquement inutilisée jusqu'à ces derniers jours. Bien que le moteur Bristol de la voiture vendue ne soit pas celui d'origine il a été refait aux spécifications sport de Bristol par un spécialiste des moteurs Bristol, TT Workshops à l'époque de la restauration.

La voiture a été entièrement revue par Spencer Lane-Jones, le spécialiste AC et Bristol et repeinte dans sa teinte rouge irisée d'origine et son intérieur complètement regarni pour être assorti aux sièges beige d'origine. Avec ses nouvelles boiseries intérieures, ses chromes refaits, etc… elle a belle allure. Bénéficiant de nouvelles roues et pneus et ayant fraîchement repris la route avec son moteur réglé par Stanton Motorsports, elle roule aussi bien qu'elle en a l'air. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5C, son MoT en cours et un dossier historique.
€120,000 - 150,000

Very few alterations were made to the Ace and Aceca apart from a change of engine for 1956 when the more-powerful (up to 130bhp) 2.0-litre Bristol six-cylinder engine became available, while towards the end of production the 2.6-litre Ford Zephyr engine was on offer also. The combination of a fine-handling chassis and a decent power-to-weight ratio - in Bristol-engined form the car could touch 120mph - helped the Ace version to numerous successes in production sports car racing, arguably its finest achievement being a 1st-in-class and 7thoverall finish at Le Mans in 1959.

A right-hand drive model subsequently converted to left-hand drive, 'BE771' is one of only 169 original Bristol-enginedAcecas built. Supplied by Harman Motor Services of Wolverhampton to L Gordon Flint Esq on 22 Jan 1960 this Acecais believed to have had four owners before being acquired by the Earl of Mexborough in 1987. Restored at that time it remained substantially unused in his collection until recently. Although the engine currently fitted did not start life in this particular car it was rebuilt to Bristol sports specification by Bristol engine specialists TT Workshops at the time of restoration.

The car has been thoroughly recommissioned by AC and Bristol specialist Spencer Lane-Jones, repainted in its original Rouge Irise colour andre-trimmed to complement the original beige seats. With new interior woodwork, new chrome, etc it looks superb. Benefiting from new wheels and tyres, and fresh from rolling road engine set up by Stanton Motorsports, with a lively engine giving good power - it now drives as well as it looks. Offered with UK V5C registration document, current MoT and history file.











436
Une des 17 exemplaires en conduite à gauche
BENTLEY SÉRIE T TWO-DOOR SALOON (COUPÉ) 1966
CARROSSERIE PAR H. J. MULLINER, PARK WARD
Châssis n° CBX1629
Moteur n° 1629





L'adoption par Rolls-Royce de la construction unitaire (monocoque) pour les nouvelles Silver Shadow et Bentley Série T eut pour conséquence la réduction des carrosseries hors série à deux modèles seulement, un coupé deux portes (ou coach) et un cabriolet semblable, le premier arrivant en 1966 et le second l'année suivante. Une partie des emboutis de la partie avant étaient repris de la berline quatre portes standard, mais par ailleurs, ces nouvelles et élégantes caisses étaient spécifiques. Malgré un prix 50 pour cent supérieur à celui de la berline, la demande se fit pressante dès le début, situation qui détermina l'introduction d'une Corniche extérieurement identique en 1971. Depuis, seuls 98 de ces coupés deux portes ont été produits sous la marque Bentley, dont seulement 17 à conduite à gauche comme la voiture offerte ici. contre 571 de la version Rolls-Royce.

Bien plus rare et peut-être bien plus élégante que la version Rolls-Royce, cette Bentley conduite intérieure deux portes a été livrée neuve à Beverley Hills en Californie (USA). Peinte dans sa teinte d'origine Valentine Burgundy avec intérieur en cuir fauve, cette Bentley est décrite comme étant en très bon état général, ayan bénéficié récemment d'une révision des moteurs lève-glace (facture dans le dossier). La voiture est offerte avec ses papiers d'immatriculation italiens et de son Certificato di Proprieta, de son contrôle technique et d'un certificat de spécification de Bentley Motors.
€30,000 - 40,000

Rolls-Royce's adoption of unitary construction for its new Silver Shadow and T-Series Bentley resulted in the number of coachbuilt body styles being limited to just two, a two-door saloon or similar convertible, the former arriving in 1966 and the latter the following year. Some of the frontal panels were shared with the standard four-door saloon, but otherwise these elegant new bodyshells were unique. Despite a price some 50% greater than the standard saloon's, demand was strong right from the start, a state of affairs that resulted in the introduction of the outwardly similar Corniche in 1971. By then, only 98 of these two-door saloons had been completed as Bentleys, compared with 571 of the Rolls-Royce version, of which only 17 were left-hand drive like that offered here.

Much rarer and arguably far more handsome than the Rolls-Royce version, this Bentley two-door saloon was delivered new to Beverley Hills, California, USA. Finished in its original colour scheme of Valentine Burgundy with tan leather interior, the Bentley is described as in generally very good condition, benefiting from recent attention to the window motors (bill on file). The car is offered with Italian registration papers and Certificato di Proprieta, technical inspection and Bentley Motors specification certificate.



437
JAGUAR TYPE E SÉRIE 2 ROADSTER 1970
Châssis n° 1R11346





Une des plus grandes automobiles emblématiques de tous les temps créée au XXe siècle, dévoilée au salon de Genève de mars 1961 sous la forme d'un Coupé 3, 8 litres, la Type E causa une vraie sensation avec ses lignes instantanément qualifiées de classiques et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La première grande révision intervint en 1965 avec la version 4, 2 litres dotée d'une boîte de vitesses d'un maniement plus facile grâce à une première synchronisée et d'un moteur plus gros délivrant davantage de couple.

Les futures modifications imposées par le marché américain entraînèrent la Série 2 révisée annoncée en octobre 1968, mais les modifications commencèrent à être introduites dès le millésime 1967. Extérieurement, la Série 2 fut immédiatement identifiable par ses feux latéraux agrandis, ses pare-chocs rehaussés, la suppression des carénages de projecteurs, ses deux feux de recul et sa plaque arrière carrée, tandis que l'intérieur était revu avec des contacteurs de planche de bord à bascule, de nouveaux sièges et une colonne de direction de sécurité. Au-delà des apparences, une direction assistée Ad-West, des étriers de frein Girling et un radiateur plus grand firent partie des nombreuses améliorations mécaniques de la Série 2.

Cette Type E Série 2 Roadster a été acquise par le vendeur auprès d'un négociant de la Caroline du Sud aux Etats-Unis il y a une dizaine d'années. Elle demandera une révision en raison du fait qu'elle n'a pas roulé depuis dix mois. Elle est accompagnée d'un titre émis à Dubai et de ses documents d'exportation.
€65,000 - 85,000

One of the 20th Century's all-time great motoring icons, the Jaguar E-Type debuted at the Geneva Salon in March 1961 in 3.8-litre Coupé form, causing a sensation with its instantly classic lines and 150mph top speed. The first major upgrade arrived in 1965 in the shape of the 4.2-litre version, which boasted a more user-friendly gearbox with synchromesh on first gear alongside the bigger, torquier engine.

Proposed changes in United States automobile legislation would eventually result in the revised Series 2 announced in October 1968, though modifications began to be phased in during 1967. Externally the Series 2 was readily identifiable by its larger sidelights, raised bumpers, deleted headlight covers, twin reversing lights and square rear number plate, while the interior was revised with rocker-type dashboard switches, new seats and collapsible steering column. Beneath the skin, Ad-West power steering, Girling brake calipers and an up-rated radiator were among the many Series 2 mechanical improvements.

This Series 2 E-Type roadster was purchased by the current owner from a dealer in South Carolina, USA some ten years ago, and will require re-commissioning as it has been in store for around ten months. It currently carries a Dubai title and also comes with export documentation.



438
ASTON MARTIN DB7 V12 VANTAGE VOLANTE CABRIOLET 2001
Châssis n° SCFAB42361K401539
Moteur n° 91571





Présentée au salon de Genève de mars 1999, la DB7 Vantage n'était pas simplement une version haute performance de la DB7 à six cylindres existante, mais un passionnant nouveau modèle propulsé par moteur V12 ultra moderne de 6 litres tout en alliage léger, premier du genre sur une Aston Martin de production. Outre toutes les spécifications « high tech » de la DB7 Vantage, son constructeur n'avait pas oublié les attentes des clients attentifs à ce qui constituait une Aston Martin. Ainsi l'intérieur garni artisanalement était-il fait de cuir Connolly et garni et équipé en fonction des demandes personnelles des acheteurs. Tout ce qui relevait du luxe habituel était fourni d'origine, tandis qu'une liste d'options permettait d'y ajouter, entre autres, un système de navigation satellitaire, des bagages sur mesures et des capteurs de proximité.

Cette Vantage Volante cabriolet à conduite à gauche livrée neuve en Belgique est accompagnée des copies du certificat de conformité du constructeur et de la fiche de spécifications. Peinte en vert avec intérieur en cuir vert et beige, elle est équipée de la boîte ZF automatique à cinq rapports et se présente dans un magnifique état après n'avoir parcouru que 32 173 km depuis l'origine. La voiture est offerte avec son manuel d'utilisation, sa carte grise belge et son contrôle technique. C'est donc une rare opportunité d'acquérir un exemplaire ayant peu roulé de cette Aston Martin haut de gamme décapotable pour une fraction du prix du neuf.
€35,000 - 45,000

Introduced at the Geneva Salon in March 1999, the DB7 Vantage was no mere high-performance version of the existing six-cylinder DB7, but an exciting new model powered by a state-of the-art, all-alloy, 6.0-litre V12 engine, the first of this configuration to power a production Aston Martin. Notwithstanding all the DB7 Vantage's 'high tech' attributes, its makers had not lost sight of customer expectations of what constituted an Aston Martin; thus the Vantage's hand crafted interior featured traditional Connolly hide upholstery and could be trimmed and equipped to an individual buyer's personal requirements. All the usual luxury appurtenances came as standard, while clients could choose from a list of options that included satellite navigation, fitted luggage and parking sensors.

This left-hand drive Vantage Volante Convertible was delivered new to Belgium and comes with a copies of the manufacturer's Certificate of Conformity and specification sheet. Finished in green with beige/green leather interior, it has the ZF five-speed automatic gearbox and is presented in beautiful condition having covered only 32,173 kilometres from new. The car is offered with instruction book, Belgian Carte Grise and Contrôle Technique. A rare chance to acquire a little-used example of this ultimate soft-top Aston Martin for a fraction of the original purchase price.



439
LANCIA FULVIA 1300 S SPORT ZAGATO
GROUPE 4 COUPÉ 1971
CARROSSERIE ZAGATO
Châssis n° 818.650 2538
Moteur n° 818.303 650





Cette Fulvia Sport Zagato Groupe 4 allégée, particulièrement compétitive, a été engagée en compétition à maintes reprises par le vendeur et affiche un pedigree qui vaut largement celui de rivales bien plus puissantes. Ses succès comprennent une première place à la course de côte historique Parma-Poggio di Bercetto, une victoire de classe sur l'anneau A1 à Zeltweg en Autriche, une troisième place au rallye San Martino di Castrozza, une neuvième place au rallye de San Remo, une victoire de classe à Imola, une quatrième place à la course de côte de Caprino-Spiazzo, une vingtième place au rallye des Mille bornes en France, une troisième place aux Coupes de Provence en France et une première place au rallye Germania Bavaria en 1999 et 2000.

Le moteur entièrement préparé et amélioré pour le rallye n'a couru que dans deux courses de côte depuis sa dernière révision et développe 110 ch, tandis que la boîte de vitesse est une Lancia à cinq rapports avec un rapport final de 9/41. La voiture est vendue avec quatre roues en alliage supplémentaires chaussées de pneus pluie, quatre phares additionnels, un tripmaster et des écouteurs pour le système de communication interne. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation italienne, un passeport historique de la FIA pour la période G2, classe GTS 19, une fiche de données Zagato confirmant sa couleur d'origine Rosso San Siro. Une magnifique chance d'acquérir une sportive typée, prête à courir et gagneuse avérée pour un prix modéré.
€28,000 - 36,000

This highly competitive lightweight Group 4 Fulvia Sport Zagato has been campaigned on numerous occasions by the vendor and possesses a competition history to rival much more powerful cars. Its noteworthy achievements include 1st place in the Parma - Poggio di Berceto historic hill climb; 1st in class at the A-1 Ring in Zeltweg, Austria; 3rd in the Rally San Martino di Castrozza; 9th in the Rally San Remo; 1st in class at Imola; 4th at the Caprino - Spiazzo hill climb; 20th at the Rally 1000 Bornes in France; 3rd at the Coupe de Provence in France; and 1st in the German Bavaria Rally in 1999 and 2000.

The fully rally-prepared and updated engine has completed only two hill climbs since the last check-up and produces some 110bhp, while the gearbox is a Lancia five-speed unit with 9/41 final drive. The car comes with four additional alloy wheels shod with rain tyres, four supplementary lights, a Tripmaster, and headphones for the intercom system. It is offered with Italian registration documents; FIA Historical Passport for Period G2, Class GTS 19; and a data sheet issued by Zagato confirming the original colour as 'Rosso San Siro'. A wonderful opportunity to acquire a well-sorted car, race ready and a proven winner, for a relatively modest outlay.



440
PEUGEOT QUADRILETTE TORPÉDO 1924
Châssis n° 0006510





« La plus importante était la remplaçante de la Bébé, la Quadrilette de 668 cm3, sorte d'ancêtre de l'Austin Seven, bien que les deux modèles n'aient en commun que leurs moteur à culasse en L et les mêmes suspensions… » Michael Sedgwick, 1968.

Deuxième plus ancien constructeur du monde, Peugeot avait débuté sa production automobile en 1889 avec un tricycle à vapeur qui fut rapidement abandonné pour un modèle à moteur à combustion interne, se lançant ensuite dans la construction d'automobiles de plus en plus puissantes, avant de dévoiler sa fameuse voiturette Bébé, en 1900. La quadrilette, présentée en 1920, était de la même veine que ces petites voitures légères, très populaires.

Cette Peugeot Quadrilette a été achetée par son actuel propriétaire en 2008, entièrement démontée et restaurée à grand frais l'année suivante, comme en attestent les factures totalisant plus 80 000 €. Les travaux entrepris comprennent une révision complète du moteur, de la transmission et du châssis, ainsi que le regarnissage de l'intérieur. Un démarreur, un alternateur et un éclairage ont été ajoutés, ce dernier pour obtenir le permis de circulation. Se présentant en excellent état général, la voiture est vendue avec un dossier historique comprenant un manuel de Peugeot 5 CV, une brochure de la Quadrilette, deux photos d'époque, diverses factures et photographies de la restauration et son Fahrzeugbrief allemand.
€35,000 - 55,000
Sans Réserve

'Most important was a successor for the "Bêbê", the 668cc "Quadrilette", an alleged ancestor of the Austin Seven, though all the two cars had in common were L-head engines and the same suspension arrangements...' - Michael Sedgwick, 1968.

The second oldest motor manufacturer in the world, the company commenced car production in 1889 with a steam-powered tri-car but soon abandoned steam in favour of the internal combustion engine, building a succession of ever larger automobiles before introducing the first of its famous Bébé light cars in 1900 of which the Quadrilette was the spiritual successor.

This Peugeot 'Quadrilette' was purchased by the current owner in 2008 and treated to a 'body-off' restoration at great expense the following year, as evidenced by invoices on file totalling over €80,000. Works undertaken included a complete overhaul of the engine, transmission and body, and an interior re-trim. A starter motor, alternator and lighting have been added, the latter required to pass the roadworthiness test. Presented in generally excellent condition, the car comes with a history file containing a Peugeot 'Type 5 ch' handbook, 'La Quadrilette Peugeot' brochures, two period photographs, sundry restoration invoices and photographs, and German Fahrzeugbrief.



441
CITROËN ID19 BERLINE 1965
Châssis n° 03650588





Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction avant », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. Sous la carrosserie efficacement profilée de la nouvelle venue, on trouvait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendantes à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Pas une voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique Citroën, en avance sur son temps, étant avérée par sa présence, désormais gérée électroniquement, sur les actuels modèles haut de gamme. À partir de 1956, l'ID 19, une version simplifiée fut proposée, sans les assistances hydrauliques qui refirent cependant leur apparition plus tard, quand le modèle fut remanié.

Cette ID 19, blanche à toit Bordeaux, immatriculée pour la première fois en 1956, est équipée de la transmission manuelle. La voiture résida en Hollande de 1984 à 2012, lorsqu'elle fut importée en Allemagne. Dans les deux années qui suivirent, elle subit une restauration complète, la peinture fut refaite en 2012, l'intérieur regarni en 2014 et le système hydraulique et les freins furent révisés cette même année (factures au dossier). Décrite par son propriétaire allemand comme en très bon état, la voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise périmée.
€25,000 - 35,000
Sans Réserve

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary Traction Avant, Citroën stunned the world in 1955 with the launch of the strikingly styled DS. Beneath the newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in computer-controlled form in present-day models. From 1956 a simplified ID19 version became available lacking the power-assists, though these were restored as the ID's specification improved over the years.

First registered in 1965, this ID19 has the manual transmission and is finished in white with Burgundy roof. The car was resident in Holland from 1984 until 2012 when it was exported to Germany. Over the course of the next two years it extensively restored, the body being repainted in 2012, the interior refurbished in 2014, and hydraulics and brakes being overhauled that same year (invoices on file). Described by the current German owner as in very good condition, the car is offered with cancelled Netherlands registration papers.



442
PEUGEOT 202 BERLINE 1938
Châssis n° 439657





Présentée en 1939, la Peugeot 202 recevait un quatre cylindres à soupapes en tête de 1 133 cm3, associé à une boîte à trois rapports synchronisés et un essieu arrière à vis sans fin. Elle avait une suspension avant indépendante et reprenait les lignes aérodynamiques de la plus imposante 402, caractéristiques du style de l'époque pour les voitures particulières.

Immatriculée neuve le 31 août 1938, cette Peugeot 202 a été restaurée dans le respect des caractéristiques d'origine en 1978 et fut immatriculée aux Pays-Bas l'année suivante (voir dossier de restauration). La voiture est restée en Hollande jusqu'en 2007 lorsqu'elle fut exportée vers la Belgique et immatriculée là-bas (en 2008) dans une collection privée. Le propriétaire actuel a acquis la voiture en 2011, date depuis laquelle elle a été préservée en très bon état. Peinture Burgundy avec intérieur en drap beige, elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge périmée et son contrôle technique (2008), ainsi qu'un joli dossier contenant les photographies mentionnées plus haut et une correspondance avec Herman de Croo, ministre d'état et président d'Autoworld à Bruxelles.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

New for 1939, the Peugeot 202 was powered by a four-cylinder 1,133cc overhead-valve engine coupled to a three-speed synchromesh gearbox with worm drive rear axle. Suspension was independent at the front and the 202 followed the lines of the larger 402, its streamlined styling reflecting the late-1930s preoccupation with passenger-car aerodynamics.

First registered on 31st August 1938, this Peugeot 202 was restored to original specification in 1978 and the following year was registered in the Netherlands (see restoration photographs on file). The car remained in the Netherlands until 2007 when it was exported to Belgium and registered there (in 2008), becoming part of a private collection. The current owner acquired the Peugeot in 2011, since when it has been maintained in very good condition. Finished in Burgundy with beige cloth interior, the car is offered with cancelled Belgian registration papers and technical control (2008), and a nice history file containing the aforementioned photographs and correspondence with Herman De Croo, Minister of State and President of Autoworld Brussels.



443
Une des 70 modèles de Bentley T2 à conduite à gauche
1978 BENTLEY T2 BERLINE
Châssis n° SBG32960





Extérieurement différenciable de la Silver Shadow uniquement par son radiateur et son B ailé, la Bentley série T, que l'on peut trouver plus élégante, a été dévoilée, en même temps que sa jumelle Rolls-Royce, en 1965. Mécaniquement identique, le duo était en complète rupture avec la tradition, puisqu'ils étaient les premiers modèles à structure monocoque à être construits à l'usine de Crewe. Le moteur V8 culbuté d'origine de 6 230 cm3 passait à 6 750 cm3 en 1970 avec la Shadow II, la T2 recevant un air conditionné à deux étages séparés, une direction à crémaillère, un tableau de bord remanié et un spoiler avant. La T2 se révéla la plus rapide de la famille des Shadow essayées par *Autocar*, accélérant de 0 à 100 km/h en moins de 10 secondes et atteignant une vitesse maximale de 191 km/h.

Ce rare exemplaire, qui fait partie des 70 modèles de Bentley T2 à conduite à gauche sur les 568 construites, a été livré neuf aux États-Unis. En 2001, la voiture appartenait à un certain Harris Marguerita, en Californie, avant de revenir en Europe. Là, elle a été entièrement restaurée en 2013 et se présente en très bon état général, affichant un kilométrage apparemment d'origine de 96 000 miles - soit environ 154 500 km - au compteur. Gris moyen avec intérieur en cuir bleu foncé, elle est vendue avec une copie de l'ancien titre californien, ses papiers de droits de douanes acquittés, ses papiers d'immatriculation allemande et de *TÜV* (2014).
€30,000 - 40,000
Sans Réserve

Outwardly distinguishable from the Silver Shadow only by virtue of its different radiator and winged 'B' mascot, the arguably more handsome T-Series Bentley was introduced alongside its Rolls-Royce sibling in 1965. Mechanically identical, the duo represented a complete break with tradition, being the first of the Crewe factory's models to employ unitary construction. Originally of 6,230cc, the pushrod V8 engine grew to 6,750cc in 1970 and provided identical power in either application. Introduced in 1977 alongside the Shadow II, the T2 gained split-level air-conditioning, rack and pinion steering, revised dashboard and a chin spoiler. *Autocar's* T2 proved the fastest of the Shadow family that the magazine had tested, accelerating to 60mph in under 10 seconds and achieving a maximum speed of 119mph.

One of only 70 left-hand drive models out of 568 Bentley T2s produced, this rare example was delivered new to the USA. In 2001 the car belonged to one Harris Marguerita in California before coming to Europe. Completely restored in Europe in 2013, the Bentley is presented in generally very good condition, currently displaying a believed-genuine total of 96,000 miles (approximately 154,500 kilometres) on the odometer.
Finished in mid-grey with dark blue leather interior, the car is offered with a copy of the old Californian Title, customs paid documents, German registration papers and *TüV* (2014).



444
RENAULT DAUPHINE BERLINE 1956
Châssis no. 2742738





Conçue au début des années 1950 pour succéder à la 4 CV, la Dauphine commença ses essais de pré-production en juillet 1952, la flotille de prototype subissant les épreuves les plus dures dans les régions les plus inhospitalières de la planète. La production débuta en décembre 1955 à la nouvelle usine Renault de Flins, voulue par Pierre Lefaucheux dont elle porte le nom. Plus grosse que sa devancière, la Dauphine reprenait l'architecture de la 4 CV avec le moteur à l'arrière et une suspension à quatre roues indépendantes avec essieu oscillant à l'arrière. Malgré son petit moteur de 845 cm3 et sa modeste puissance de 31 ch, la Dauphine se révéla une redoutable concurrente en rallye une fois modifiée et remporta le rallye de Monte-Carlo au classement général en 1958 (Féret/ Monresse). En plus, en 1956, une Renault Dauphine a participé au Mille Miglia (82e place).

La Dauphine resta en production jusqu'en 1965, époque à laquelle elle devint la première voiture française à dépasser les deux millions d'exemplaires.

Cet exemplaire précoce, éligible au Mille Miglia, a été immatriculé aux Pays-Bas en 1984 par un certain Hoogslag de Rotterdam et faisait partie d'une collection hollandaise jusqu'en mai 2013, quand elle fut achetée par l'actuel propriétaire. En partie restaurée, la voiture se présente en très bon état d'origine. Elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation hollandaise périmée (1984).
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Conceived in the early 1950s as replacement for the 4CV, the Dauphine commenced pre-production testing in July 1952, the fleet of prototypes enduring the harshest of conditions in some of the most inhospitable paces on earth. Production commenced at Renault's new Lefaucheux factory at Flins in December 1955. A bigger car than its predecessor, the Dauphine nevertheless followed the 4CV's basic layout, with rear-mounted engine and independent suspension all round, at the rear by means of swing axles. Despite its 845cc engine and modest maximum power output of 31bhp, the Dauphine proved a surprisingly capable rally car in modified form, winning the Monte Carlo Rally outright in 1958 (Monraisse/Feret). Moreover, In 1956 a Renault Dauphine finished 82nd in the Mille Miglia with the women team of Gilberte Thirion.

The Dauphine remained in production until 1965, by which time it had become the first French car to sell more than two million units.

This early example, Mille Miglia eligible, was registered in the Netherlands in 1984 by a Mr Hoogslag in Rotterdam and formed part of a Dutch collection until May 2013 when it was bought by the current owner. Only partly restored, the car is presented in a very good and highly original condition and comes with cancelled Dutch registration papers (1984).



445
CITROËN TYPE C TORPÉDO 1924
Châssis n° 26023





Le premier modèle vraiment remarquable de Citroën – la Type C – fut présenté en 1922. « Voiture du peuple » à la française, la Type C était connu sous le sobriquet de « trèfle », en raison de l'agencement de ses trois sièges, ou encore 5 CV d'après sa catégorie fiscale. Animée par un quatre cylindres à soupapes latérales de 856 cm3, la « Trèfle » était plus réputée pour son endurance que pour sa vitesse. L'une d'elle fit le tour d'Australie en 1925 et, compte tenu du succès de ce modèle, la décision d'en arrêter la production à la fin de l'année suivante semble difficile à justifier. Parmi ses distinctions, ce fut aussi la première Citroën à être construite à l'usine Citroën de Slough au Royaume-Uni à son ouverture, en février 1926.

Ce torpédo Type C à pointe bateau fut immatriculé le 1er juillet 1924 et on sait qu'il a appartenu à une certaine Mme Goddevriendt d'Anvers, en Belgique, au moins de 1962 à 1986. Complètement restaurée, la voiture se présente sous un bel aspect et en bon état de marche, ayant subi une restauration de son intérieur en cuir noir et d'une capote assortie (tous deux remplacés en 2013). La documentation fournie comprend des papiers d'immatriculation belge périmée (1986), une ancienne plaque d'immatriculation belge et une charmante photo d'époque.
€20,000 - 30,000
Sans Réserve

Citroën's first truly outstanding design - the Type C - was introduced in 1922. 'Motoring for the masses' French-style, the Type C was also known as the 'Cloverleaf' because of its two-plus-one seating or 5CV after its tax rating. Powered by a four-cylinder, sidevalve engine displacing 856cc, the 'Cloverleaf' was more renowned for longevity than speed. One was driven all around Australia in 1925 and, given the model's success, the decision to discontinue it towards the end of the following year appears hard to justify. The 'Cloverleaf' also has the distinction of being the first model built at Citroën's Slough works in the UK - the French concern's first foreign factory - when it opened in February 1926.

This Type C with 'boat tail' open tourer coachwork was first registered 1st July 1924 and is known to have been in the hands of a Mrs Goddevriendt in Antwerp, Belgium from at least 1962 to 1986. Completely restored, the car is nicely presented and in running condition, benefiting from a renewed black leather interior and matching convertible top (both replaced in 2013). Accompanying documentation consists of cancelled Belgian registration papers (1986), an old Belgian registration plate (1962) and a charming period photograph.



446
DELAGE DI SPORT SPÉCIALE 1926
Châssis n° 22571





Cette belle « Vintage » spéciale prend pour base un châssis et un moteur Delage DI de 1926 et l'auvent d'une DR 70. La voiture est habillée d'une carrosserie découverte à quatre places élancée, construite dans les années 1970 pour le comte Claudio Zichy Thyssen par les artisans argentins réputés Jorge et Luis Penedo. Elle a un pare-brise en deux parties, légèrement plus élégant que le type aéro, rappelant celui de la Vauxhall Wensum, tandis qu'à l'arrière la voiture se termine en pointe bateau avec pontage en bois de teck. À l'avant, on remarque une jolie paire de phares Marchal. Sans aucune protection aux intempéries, la voiture est surtout destinée aux latitudes plus clémentes ou au tourisme estival.

Peinte dans une saisissante nuance de bleu moyen, la voiture ne manque pas d'attirer les regards admiratifs partout où elle passe. Elle repose sur quatre roues fil et arbore une roue de secours sur le marchepied côté conducteur. Le tableau de bord est en aluminium et accueille tout un assortiment de compteurs d'époque, les sièges quant à eux sont recouvert de cuir bleu et sont très confortables. Le moteur est un quatre cylindres de DI de 2, 2 litres qui démarre au quart de tour et prend bien ses régimes, la légèreté de la carrosserie contribuant à de bonnes accélérations. Il n'y a pas de papiers avec la voiture qui n'est pas immatriculée.
€30,000 - 40,000

This beautiful Vintage-era 'special' is based on a 1926 Delage DI chassis and engine, and the bulkhead from a DR70. The car is clothed in a rakish four-seat touring body, which was constructed in the 1970s for Count Claudio Zichy Thyssen by noted Argentine builders Jorge and Luis Penedo. It has twin screens, slightly better than the aero type and reminiscent of a Vauxhall Wensum, while to the rear the body tapers off in a 'boat tail' complete with teak wood decking. To the front is a rather lovely pair of period Marchal headlamps. Lacking weather protection, this is most certainly a car suited to warmer climes and summer motoring.

Finished in a striking shade of mid blue, the car attracts admiring glances wherever it goes. It sits on four wire wheels and carries a spare on the driver's side running board. The dashboard is of aluminium and contains an assortment of period gauges, while the seats are of blue leather and very comfortable. The engine is a four-cylinder DI unit of some 2.2 litres that starts readily and pulls well in all gears, the body's lightness contributing to brisk acceleration. There are no registration documents with the car, which is unregistered.



447
BENTLEY AZURE CABRIOLET 2002
Châssis n° SCBZK22E72CX01046





En 1995, Bentley Motors annonçait une version décapotable de sa Continental R, quatre années après la présentation du coupé.

Mécaniquement identique à la Continental R, mais avec un moteur porté à 385 ch, l'Azure coûtait 215 000 livres au Royaume-Uni au moment de son lancement. Présentée comme « le meilleur cabriolet du monde » par son constructeur. Lorsque la production prit fin, en 2003, un total de 1 321 Azure tous types confondus avait été construites.

Livrée neuve aux États-Unis, cette Bentley Azure en état neuf fut d'abord immatriculée comme voiture de leasing au New Jersey Motor Vehicle Department de Greenwich, dans le Connecticut. En 2007, la Bentley se trouvait en Floride, où elle fut entretenue à deux reprises cette année-là par Braman Motors à Miami. En septembre 2012, la voiture fut vendue aux enchères en Pensylvannie et, douze mois plus tard, était immatriculée au Texas. Elle n'a parcouru que 21 000 miles (34 000 km) depuis son origine.

La peinture argentée « Tempête » est immaculée et superbe, et l'intérieur, tendu d'un cuir crème passepoilé en gris foncé, est lui aussi en parfait état, comme on pouvait s'y attendre. Tout comme les boiseries à la belle présentation avec leur double filet de marqueterie sur le haut des contreportes. Les moquettes sont grise passepoilées de beige, jusque dans le coffre et la jante du volant en cuir est moitié beige, moitié gris foncé. La voiture semble n'avoir jamais connu la pluie et montre un compartiment moteur impeccable. Les têtes de boulons sont comme neuves sans aucune trace de corrosion. Les taxes européennes ont été acquittées et la voiture est vendue avec un rapport Carfax et ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni V5.
€60,000 - 80,000

In 1995 Bentley Motors announced a soft-top version of the Continental R, a full four years after the coupé's introduction.

Mechanically similar to the Continental R but with an engine further up-rated to 385bhp, the Azure cost £215,000 in the UK at time of launch. Hailed by its maker as, 'the world's best convertible'. When production ceased in 2003 a total of only 1,321 Azures of all types had been built.

Delivered new to the USA, this mint-condition Bentley Azure was first titled as a lease vehicle by the New Jersey Motor Vehicle Department in Greenwich, Connecticut. By 2007 the Bentley had relocated to Florida, where it was serviced twice that year by Braman Motors in Miami. In September 2012 the car was sold at auction in Pennsylvania and 12 months later was re-titled in Texas. It has covered only some 21,000 miles from new.

The Bentley's Silver Tempest metallic paintwork is unmarked and gorgeous, while the interior is trimmed in pale cream leather piped in dark grey, which again is in perfect condition, just as one would expect. Likewise the highly figured woodwork, which is in lovely order with a double line of satinwood banding framing the door cappings. The carpets are grey piped in cream, extending to the boot area, and the leather-trimmed steering wheel is half cream and half dark grey. This car appears never to have seen rain and is pristine under the bonnet; indeed, the bolt heads are in 'like new' condition with no corrosion whatsoever. European taxes have been paid and the car comes with Carfax report and a UK V5C registration document.

Conditions Générales

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agrée sous le numéro 2007-638, RCS 500 772 652) est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par l'article L.321-1 et suivant le Code de Commerce.

Toute référence dans ces conditions générales à **'Bonhams'** sera considérée comme faisant référence à Bonhams France SAS (ci après dénommée **'Bonhams'**).

Bonhams agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l'acheteur. Les rapports entre Bonhams et l'acheteur sont soumis aux présentes Conditions Générales ainsi qu'aux Informations Importantes concernant les acheteurs, annexées à ce même catalogue.
Bonhams ne peut être tenue responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

Dans les présentes Conditions Générales, les mots et expressions ci-dessous ont le sens suivant:

- **'Acquéreur'** ou **'Acheteur'** ou **'Adjudicataire'**: la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.

- **'Commissaire-priseur'** ou **'Commissaire-priseur habilité'**: le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.

- **'Enchérisseur'**: la personne qui enchérit lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.

- **'Lot'**: tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.

- **'Prix d'adjudication'** ou **'Prix au Marteau»**: le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.

- **'Prix de réserve'**: le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Les Lots marqués d'un **(#)** sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des **'conditions reports'** sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.

- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les **'conditions reports'** ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.

- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.

- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.

- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.

- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différées des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.

- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.

- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.

- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.

- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.

- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.

- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.

- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjugé
à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.

- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à enchérir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot **'adjugé'**.

- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot '**adjugé**'.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjugé par un simple coup de marteau.

- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

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

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles at de Motos
15% sur chaque vehicule

- Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 50,000€
20% au dessus de 50,001 et jusqu à 500,000€
12% à partir de 500,001€

- La TVA au taux normal est prelevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dûs sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

- La vente se fera au comptant et l'acheteur devra régler immédiatement le prix d'achat global comprenant le prix d'adjudication ainsi que les frais et taxes applicables.

- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

- Le paiement pourra être effectué en espèces dans la limite légale, par chèques en euros émis d'une banque française, par cartes bancaires moyennant 4% de frais pour les cartes étrangères et par virements bancaires en euros (recommandé).

Symboles précédents les numéros de Lot :

†	Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat
Ω	TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.
*	TVA sur les objets importés à un taux préferentiel de 10% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
Y	Les Lots peuvent être assujéttis à des régulations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.
Φ	Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire. Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.
≈	Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourrait voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'enchérir.

Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.

- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.

- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.

- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause precédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

General Conditions

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to **"Bonhams"** will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as **"Bonhams"**).

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- **"Acquirer"** or **"Buyer"** or **"Winning bidder"**: the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.

- **"Auctioneer"** or **"Authorised auctioneer"**: the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.

- **"Bidder"** the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.

- **"Lot"**: any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.

- **"Auction price"** or **"Hammer price"**: the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.

- **"Reserve Price"**: the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.

The Lots marked by **(#)** belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. **"Condition reports"** on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or **"condition reports"**, as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word **"adjuge"** (sold) is pronounced.

- Pursuant to article 321-14 line 3 of the Code of Commerce, in the event of breach of payment by the Buyer after formal notification has gone unheeded, the item will be put back on sale at the request of the vendor on false bidding by the defaulting Buyer. If the vendor does not make this request within one month of the sale, the sale is cancelled ex officio. Furthermore, Bonhams reserves the right to claim from the defaulting bidder interest at the legal interest rate plus five points, the reimbursement of additional costs due to this breach and the payment of the difference between the initial sales price, the sales price on false bidding if lower, and any damages due to detriment suffered.

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word **"adjugé"** (**"sold"**).

- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.

- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.

- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

- The French state has a right of pre-emption to the goods put on public auction. This right shall be effected via a representative of the state present in the auction room. The state will then substitute the last bidder, and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams may not be held liable if the French state exercises this right.

Payment

- In addition to the Hammer price the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:

- Motor Cars and Motorcycles
  15% of the Hammer Price on each vehicle

- Automobilia
25% up to €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 of the Hammer Price

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

- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.

- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.

- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers
in euros. (See also Important Information For Buyers).

Symbols beside Lot numbers:

†	TVA at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
Ω	TVA on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
*	TVA on imported items at a preferential rate of 10% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
Y	Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
Φ	This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
≈	Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.

- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.

- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.

- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.

- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.

- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.

- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.

- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against
you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.

- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceeding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.

- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.

- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

The Mercedes-Benz Auction

Saturday 28 March 2015
Mercedes-Benz Museum
Stuttgart, Germany

Entries now invited

Bonhams is delighted to announce the return of the Mercedes-Benz Auction in association with Mercedes-Benz Classic. Following last year's success the auction will be held within the stunning surroundings of the award-winning museum.

The sale will also be taking place during RETRO CLASSICS 2015, Stuttgart.

Formerly the property of Alfried Krupp,
in current ownership since 1980
and an extremely original example
1960 MERCEDES-BENZ 300SL ROADSTER
€900,000 - 1,200,000

ENQUIRES
Europe
+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

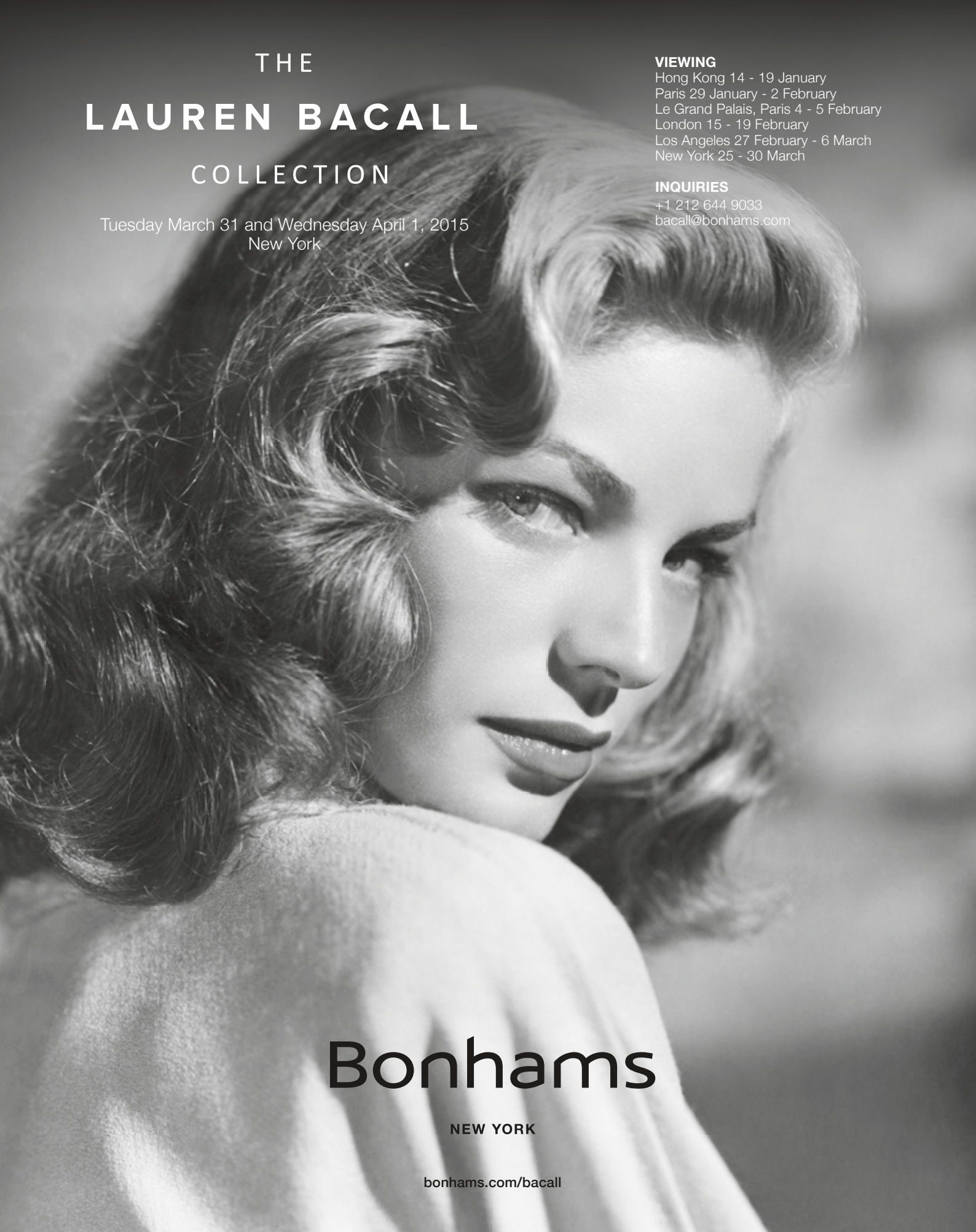
UK
+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

USA
+1 415 391 4000
usacars@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/motorcars



THE LAUREN BACALL COLLECTION

Tuesday March 31 and Wednesday April 1, 2015
New York

VIEWING
Hong Kong 14 - 19 January
Paris 29 January - 2 February
Le Grand Palais, Paris 4 - 5 February
London 15 - 19 February
Los Angeles 27 February - 6 March
New York 25 - 30 March

INQUIRIES
+1 212 644 9033
bacall@bonhams.com

Bonhams

NEW YORK

bonhams.com/bacall

POST-WAR &
CONTEMPORARY ART
Thursday 12 February 2015
New Bond Street, London

ANDY WARHOL (1928-1987)
Portrait of Marjorie Copley, 1980
acrylic and silkscreen ink on canvas
101.6 by 101.6 cm. (40 by 40 in.)
£180,000 - 250,000
US$ 280,000 - 390,000

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7447 7403
ralph.taylor@bonhams.com



Bonhams

LONDON

bonhams.com/contemporary

MODERN SPORTING GUNS, RIFLES AND VINTAGE FIREARMS

Thursday 30 April 2015
Knightsbridge, London

A FINE PAIR OF KELLY-ENGRAVED 12-BORE SINGLE-TRIGGER SELF-OPENING SIDELOCK EJECTOR GUNS BY J. PURDEY & SON, NO. 29271/2
Sold for £79,300

Closing date for entries
Friday 13 March 2015

CONTACT
+44 (0) 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com



Bonhams

LONDON

bonhams.com/gun

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com

FINE CHINESE ART

Thursday 14 May 2015
New Bond Street, London

INVITATION TO CONSIGN

A RARE IMPERIAL GILT-BRONZE AND HARDSTONE AND GLASS EMBELLISHED 'DOUBLE PHOENIX' VESSEL AND LINER
Qianlong (1736-1795)
21.2cm (8 3/8in) high
Sold for £482,500



ENQUIRIES
+44 (0) 207 468 8248
chinese@bonhams.com

Closing date for entries
Friday 20 March 2015

Bonhams

LONDON

bonhams.com/chinese

FINE WATCHES AND WRISTWATCHES

Wednesday 10 June 2015
New Bond Street, London

A FINE AND RARE 18CT GOLD AUTOMATIC MINUTE REPEATING WRISTWATCH
Ref: 3974 Patek Philippe wristwatch with moon phase,
Sold for £230,000

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7447 7413
watches@bonhams.com

Closing date for entries
Friday 10 April

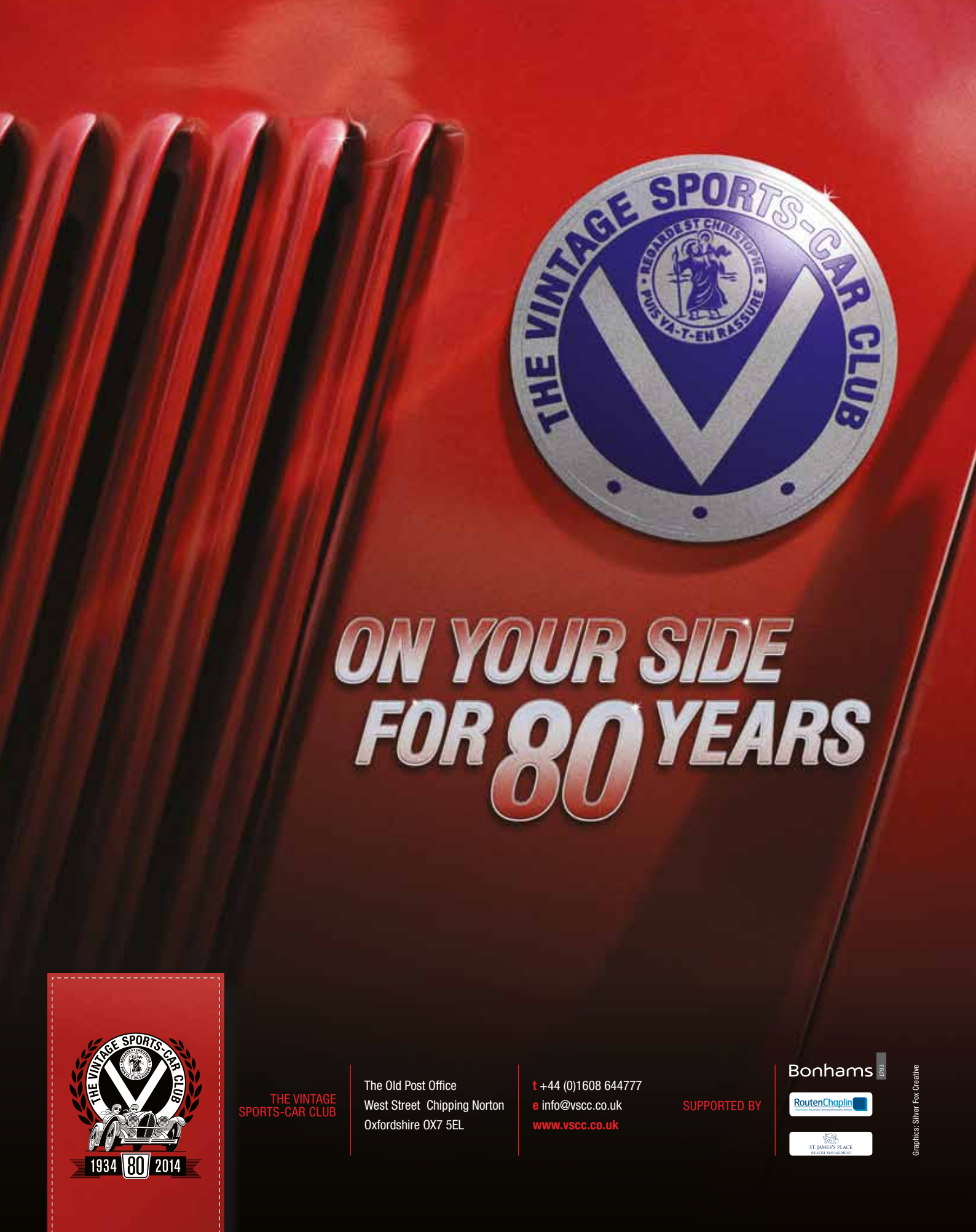


Bonhams

LONDON

bonhams.com/

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com



THE VINTAGE SPORTS-CAR CLUB

1934 80 2014

THE VINTAGE
SPORTS-CAR CLUB

The Old Post Office
West Street Chipping Norton
Oxfordshire OX7 5EL

t +44 (0)1608 644777
e info@vscc.co.uk
www.vscc.co.uk

SUPPORTED BY

Bonhams 1793

RoutenChaplin

ST. JAMES'S PLACE WEALTH MANAGEMENT

Graphics: Silver Fox Creative



Création affiche : Peter & Associés | Crédit photo : BMW Group Archiv

22/24 • 05 • 2015

INFO • TICKETS

WWW.SPA-CLASSIC.COM

ROYAL AUTOMOBILE CLUB BELGIUM

EFG

ZENITH
OFFICIAL TIMEKEEPER

PETER auto

KNOKKE-LE-**ZOUTE**, A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT AT THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART ON THE BELGIAN SEASIDE.





Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 6th year in a row. From 8 to 11 october 2015, a crowd of more than 100,000 is expected to enjoy a weekend full of nostalgia with classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams 1793, a concours d'Elégance and numerous other events involving the most stylish classics and breathtaking modern cars alike.

Knokke-Heist is particularly renowned for its laid-back lifestyle. Many of its luxurious mansions and picturesque villa's are occupied by prominent members of social, corporate and artistic life. The most luxurious part of the town, Le Zoute, is renowned for its classy shops, stylish brand flagship stores, comfy hotels, cosy restaurants and art galleries. Due to its unique situation, the resort enjoys a year-round mild microclimate. Knokke-Heist is easily accessible from all major European cities.

Check the program, save the date and make sure to be part of it!

more info : www.zoutegrandprix.be







PROGRAM **ZOUTE** GRAND PRIX® 2015
8 - 11 OCTOBER 2015

ZOUTE RALLY® – **8-10 October 2015**
A regularity rally limited to 170 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke–le-Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® – **8-11 October 2015**
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 1793 – **8-9 October 2015**
A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 8, sale on Friday 9 October.

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Bank Degroof – **10-11 October 2015**
The fifth edition of the Concours d'Elegance will take place on Saturday at the Approach Golf and on Sunday at the Fairway 1 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® – **11 October 2015**
A tour for 150 of the most exclusive modern GT cars younger than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.


ZOUTE
GRAND PRIX
KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
8-11 OCTOBER 2015
6th EDITION
WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE
PLATINUM SPONSORS
BANK DEGROOF
LEBEAU-COURALLY
KNOKKE-HEIST
GOLD SPONSORS
Ruinart
SAMSUNG
ASL
RIVER Ltd 69 WOODS
VREDESTEIN
Interparking
Bonhams
ALD Automotive
SILVER SPONSORS
NESPRESSO
Castrol
Flamant
TOURING
Miles
PARTNERS



L'ESPRIT D'AVENTURE

MAMONT est produite de façon traditionnelle avec des ingrédients naturels : elle est distillée six fois, à partir de blé malté.

Avec sa texture suave, sa douceur en bouche et sa note finale sèche, MAMONT se révèle tout aussi unique que son flacon.

www.mamontvodka.com
www.facebook.com/Mamont.Vodka.fr

L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

497 856 807 RCS Paris - Marussia France, 216 Boulevard Saint Germain 75007 Paris - SARL au capital de 100 000€


DEPUIS 1760
CHAMPAGNE
Lanson
BLACK LABEL
BRUT
SINCE
1760
THE
PERFECT
START
www.lanson.com
*depuis 1760, l'apéritif parfait.
L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ - À CONSOMMER AVEC MODÉRATION

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
Vallelunga Classic
Monza Historic
Donington Historic Festival
RAC Woodcote Trophy
Salon Privé
The HERO Cup
Wilton Classic and Supercar
The Grand Tour
Kop Hill Climb
London to Brighton Run
EFG DolderClassics
Zurich Classic Car Award.

facebook.com/EFGInternational













Practitioners of the craft of private banking

EFG

EFG is the marketing name for EFG International and its subsidiaries. EFG International's global private banking network includes offices in Zurich, Geneva, London, Channel Islands, Luxembourg, Monaco, Madrid, Hong Kong, Singapore, Shanghai, Taipei, Miami, Nassau, Grand Cayman, Bogotá and Montevideo.
www.efginternational.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

Bonhams 1793 · Goodwood Festival of Speed · Goodwood Revival Meeting · Goodwood Road Racing Club · Beaulieu · Louwman Museum · ISW · HRDC

Bonhams

Telephone Bidding Form

Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data Protection
We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere).
We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.
If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box. ☐
Would you like to receive e-mailed information from us? ☐

If successful

I will collect the purchases myself ☐

Please arrange shippers to contact me with a quote ☐

Allocated telephone (office use only)

Telephone calls may be recorded

Please provide details of the Lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Important Information for Buyers in the Catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute telephone bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

Sale title: Grand Palais	Sale date 5 February 2015
Sale no. 22528	Sale venue Paris

Telephone on sale day

Title	First name
Last name	

Client number

Company name	
Company number	
Address	
City	County
Postcode	Country
Telephone daytime	
Telephone evening	
Telephone mobile	
Fax	
E-mail	

Have you registered with us before? Yes ☐ No ☐

Are you acting as a private ☐ or a trade ☐ buyer?

If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐

Lot no.	Brief description	MAX bid in (ex premium & TVA) if unavailable	For office use only

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our general conditions and wish to be bound by them unreservedly.

Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY

Identification seen: Identity Card ☐ Driving Licence ☐ Passport ☐ Other (Detail)..... Date..... Time ..... Taken by.....

Bonhams

Formulaire d'ordre d'achat téléphonique

Numéro de palette

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjuger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données
Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrons occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers.
Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après. ☐
Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après ☐

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	☐
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	☐

Numéro de téléphone attribué (usage interne)

Les appels téléphoniques peuvent être enregistrés

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux Informations Importantes Aux Acheteurs se trouvant dans le catalogue concernant vos instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

Intitulé de la vente: Grand Palais	Date de la vente 5 fevrier 2015
Vente numéro 22528	Lieu de vente Paris

Telephone le jour de la vente

Madame / Monsieur	Prénom
Nom	

Numéro de Client

Raison sociale	
Numéro de Client	
Adresse	
Localité/Ville	Région/Etat/Département/Canton
Code postal	Pays
Téléphone professionnel	
Téléphone privé	
Téléphone portable	
Fax	
E-mail	
Faites-vous partie du ficher de BONHAMS ? oui ☐ non ☐	
Agissez-vous à titre privé ☐	ou professionnel ☐

Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐

☐☐☐☐☐☐

Lot n°	Description succincte	Enchère maximale hors TVA, commission et frais, en € (si injoignable)	A usage interne exlus.

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.

Votre signature	Date

A USAGE INTERNE EXCLUSIVEMENT

Pièce d'identité produite: Carte d'identité ☐ Permis de conduire ☐ Passeport ☐ Autre (préciser)..... Date…… Heure……Pris par……

Bonhams

Absentee Bidding Form

Paddle number

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data Protection
We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere)
We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.
If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box. ☐
Would you like to receive e-mailed information from us? ☐

Please provide details of the lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. New bidders must also provide proof of identity when submitting bids. Failure to do this may result in your bids not being processed. Please refer to the Important Notices in the catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

If successful	
I will collect the purchases myself	☐
Please arrange shippers to contact me with a quote	☐

Lot no.	Brief description	MAX bid in € ex premium & VAT

Sale title: Grand Palais	Sale date 5 February 2015
Sale no. 22528	Sale venue Paris
Title	First name
Last name	
Client number	
Company name	
Company number	
Address	
City	County
Postcode	Country
Telephone daytime	
Telephone evening	
Telephone mobile	
Fax	
E-mail	
Have you registered with us before? Yes ☐ No ☐	
Are you acting as a private ☐ or a trade ☐ buyer?	
If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country ☐☐/☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐☐	

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our general conditions, and wish to be bound by them unreservedly.

Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY
Identification seen: Identity Card ☐ Driving Licence ☐ Passport ☐ Other (Detail)..... Date…… Time …… Taken by…..

Bonhams

Formulaire d'ordre d'achat

Numéro de palette

La vente aux enchères se déroulera conformément aux Conditions générales de BONHAMS imprimées dans le catalogue et les enchères proprement dites seront régies par ces mêmes Conditions. Vous êtes invités à prendre connaissance des Conditions générales ainsi que des informations importantes qui y sont annexées, lesquelles font état des frais dont vous seriez débiteur dans l'éventualité où vous vous verriez adjuger un Lot, entre autres clauses relatives aux enchères et à la vente. Ne signez pas le présent formulaire avant d'avoir obtenu réponse à toutes les questions relatives aux Conditions générales que vous pourriez vous poser. Ces Conditions générales font état des engagements contractuels auxquels les enchérisseurs et adjudicataires s'obligent.

Protection des données

Vos données personnelles sont amenées à pouvoir être transmises à toute société membre du groupe BONHAMS, lequel comprend la société mère, sa Holding, ses filiales et ses auxiliaires, enregistrées au Royaume-Uni comme dans le reste du monde. Nous nous engageons à ne pas transmettre vos données personnelles à toute personne étrangère à notre groupe mais nous pourrons occasionnellement vous faire adresser des informations concernant nos biens et services que nous serions amenés à penser devoir vous intéresser, incluant ceux proposés par des tiers. Dans l'éventualité où vous souhaiteriez ne pas recevoir de telles informations (à l'exception de celles que vous solliciteriez expressément), merci de cocher dans l'espace ci-après. ☐

Désirez-vous recevoir des informations nous concernant par e-mail ? Dans l'affirmative, merci de cocher dans l'espace ci-après ☐

Assurez-vous d'obtenir toutes les informations relatives à un Lot au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies au plus proche incrément. Les nouveaux enchérisseurs devront présenter un document prouvant leur identité. Merci de vous référer aux informations importantes se trouvant dans le catalogue concernant vas instructions faites à BONHAMS pour l'exécution de vos ordres d'achats. BONHAMS s'efforcera d'exécuter ces ordres d'achat pour votre compte mais ne saurait être tenue pour responsable en cas d'erreur.

En cas d'adjudication	
Je procéderai moi-même à l'enlèvement de mon acquisition	☐
Faites en sorte qu'un transitaire me contacte et me soumette une offre	☐

Lot no.	Description succincte	Enchère maximale en €, hors TVA, commission et frais

Intitulé de la vente: Grand Palais	Date de la vente 5 fevrier 2015
Vente numéro 22528	Lieu de vente Paris
Madame / Monsieur	Prénom
Nom	
Numéro de Client	
Raison sociale	
Numéro de Client	
Adresse	
Localité/Ville	Région/Etat/Département/Canton
Code postal	Pays
Téléphone professionnel	
Téléphone privé	
Téléphone portable	
Fax	
E-mail	
Faites-vous partie du ficher de BONHAMS ? oui ☐	non ☐
Agissez-vous à titre privé ☐	ou professionnel ☐

Si vous êtes assujetti à la TVA sur le territoire de l'Union européenne ou Suisse merci d'inscrire votre numéro de TVA et le pays

☐☐/☐☐☐☐☐☐☐

☐☐☐☐☐☐☐

En signant ce formulaire, vous reconnaissez avoir été en possession, avoir lu et compris les conditions générales de BONHAMS, et reconnaissez en outre les avoir acceptées sans réserve.	
Votre signature	Date

A USAGE INTERNE EXCLUSIVEMENT

Pièce d'identité produite: Carte d'identité ☐ Permis de conduire ☐ Passeport ☐ Autre (préciser)..... Date..... Heure.....Pris par.....

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
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 Etcell
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etcell@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

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 and Multiples
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 W1S 1SR
+44 20 7447 7447
+44 20 7447 7400 fax

Montpelier Street •
London SW7 1HH
+44 20 7393 3900
+44 20 7393 3905 fax

South East England

Brighton & Hove
19 Palmeira Square
Hove, East Sussex
BN3 2JN
+44 1273 220 000
+44 1273 220 335 fax

Guildford
Millmead,
Guildford,
Surrey GU2 4BE
+44 1483 504 030
+44 1483 450 205 fax

Isle of Wight
+44 1273 220 000

Representative:
Kent
George Dawes
+44 1483 504 030

West Sussex
Jeff Burfield
+44 1243 787 548

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Winchester
The Red House
Hyde Street
Winchester
Hants SO23 7DX
+44 1962 862 515
+44 1962 865 166 fax

Tetbury
22a Long Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8AQ
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:
Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia

Bury St. Edmunds
21 Churchgate Street
Bury St Edmunds
Suffolk IP33 1RG
+44 1284 716 190
+44 1284 755 844 fax

Norfolk
The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle
The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford •
Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Yorkshire & North East England

Leeds
30 Park Square West
Leeds LS1 2PF
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester
New House
150 Christleton Road
Chester, Cheshire
CH3 5TD
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

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 02 4953 9020
+39 02 4953 9021 fax
milan@bonhams.com

Italy - Rome
Via Sicilia 50
00187 Roma
+39 06 485 900
+39 06 482 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

Spain – Bilbao
Colón de Larreátegui
17-1º Izda
48009 Bilbao
Vizcaya
+34 94 407 62 26
bilbao@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

Dubai
Deborah Najar
+971 (0)56 113 4146
deborah.najar@bonhams.com

Israel
Joslynne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslynne.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

Southern California
Christine Eisenberg
+1 (949) 646 6560

Colorado
Julie Segraves
+1 (720) 355 3737

Florida
Palm Beach
+1 (561) 651 7876
Miami
+1 (305) 228 6600
Ft. Lauderdale
+1 (954) 566 1630

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

Pennsylvania
Margaret Tierney
+1 (610) 644 1199

Texas
Amy Lawch
+1 (713) 621 5988

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 218 5011

Washington DC
Mid-Atlantic Region
Martin Gammon
+1 (202) 333 1696

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
Como Avenue
South Yarra
Melbourne VIC 3141
+61 (0) 3 8640 4088
+61 (0) 2 9475 4110 fax

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

Motorcycle Index

Lot No	Year	Sale Item Description
220	1970	Aermacchi 433cc Ala D'Oro Replica
224	1972	Benelli 750cc Sei
218	1974	Bimota 750cc HB1 Racing Motorcycle
247	1983	Bimota 550cc KB2
235	1977	BMW 898cc R90S
236	1969	BSA 740cc Rocket III
206	c.1924	Douglas 2¾hp
203	1971	Ducati 250cc Mark III 'Minerva' Café Racer
239	1973	Ducati 750SS Corsa by NCR
219	1982	Ducati 600cc TT2 Racing Motorcycle
238	1949	Gilera 499cc Saturno Sport
205	c.1907	Griffon 2hp
201	1976	Harley-Davidson SXT-125
221	2013	Harley-Davidson 1,690cc FLSTC Heritage Softail Classic
232	1969	Honda 49cc Z50M 'Monkey Bike'
204	1973	Honda CB350F
217	1970	Husqvarna 405cc Moto-Cross
242	1928	Indian 600cc Scout
207	c.1923	James 240cc Model 8
216	1968	Kawasaki 498cc Mach III
245	1973	Kawasaki 498cc Mach III
223	1972	Laverda 750SFC Replica
208	1928	Magnat-Debon 250cc AM
225	1935	Moto Guzzi 498cc GTS
227	1947	Moto Guzzi 498cc Superalce Military Motorcycle
241	1947	Moto Guzzi 500cc GTV
228	1958	Moto Guzzi 250cc Airone Sport
226	c.1959	Moto Guzzi 499cc Falcone Motorcycle Combination
231	1959	Moto Guzzi Motoleggera 65
229	1961	Moto Guzzi 192cc Galletto
233	1971	Moto Guzzi 749cc V7 Sport
230	1985	Moto Guzzi 490cc V50 III
244	1929	Motosacoche 250cc
209	1953	MV Agusta 123.5cc Monoalbero Racing Motorcycle
210	1953	MV Agusta 123.5cc Monoalbero Racing Motorcycle
212	1954	MV Agusta 175 CS Sport Corsa 'Disco Volante'
211	1954	MV Agusta 203cc 'Squalo'
213	1955	MV Agusta 175 CS 'Disco Volante'
202	c.1957	MV Agusta 125cc Super Pullman Project
215	1971	MV Agusta 150 RSS
214	c.1975	MV Agusta 125 Sport
240	1978	MV Agusta 750cc Magni Formula 750 Replica
234	1971	Norton Commando 745cc Production Racer
243	1923	Terrot 270cc Type E Tourisme
237	1970	Triumph 649cc T120 Bonneville
222	1949	Vincent-HRD 998cc Series C Black Shadow
246	1952	Vincent 998cc Series C Black Shadow

Motor Car Index

Lot No	Year	Sale Item Description
324	1965	Abarth Simca 1300 GT Corsa 'Long-Nose World Champion' Coupe
323	1973	Abarth Osella PA1 Sport Spider 2-Litre Sports-Racing Prototype
435	1960	AC Aceca Bristol Coupé
349	1966	AC Cobra 289 'Mark II' Roadster
395	1924	Alfa Romeo RL Limousine de Ville
415	1924	Alfa Romeo RM Sport Torpedo
381	1930	Alfa Romeo 6C 1750 Grand Sport
327	1931	Alfa Romeo 6C 1750 4th Series Supercharged Gran Sport Spider
393	1937	Alfa Romeo 6C 2300 B Pescara Berlinetta
351	1947	Alfa Romeo 6C 2500 Sport Cabriolet
368	1947	Alfa Romeo 6C-2500 Sport Cabriolet
367	1948	Alfa Romeo 6C 2500 Super Sport Cabriolet
397	1949	Alfa Romeo 6C 2500S Freccia d'Oro Sports Saloon
404	1962	Alfa Romeo Giulietta Sprint Speciale Berlinetta
428	1975	Alfa Romeo Giulia Nuova Super 1600L Sports Saloon
318	1976	Alfa Romeo GT 1600 Junior Coupé
423	1964	ASA 1000 GT Group 4 Coupé
390	1955	Aston Martin DB2/4 'Mkl' 3.0-Litre Sports Saloon
362	1960	Aston Martin DB4 Series II Sports Saloon
375	1962	Aston Martin DB4 Convertible
345	1965	Aston Martin DB5 Convertible
387	1966	Aston Martin DB6 Sports Saloon
392	1966	Aston Martin DB6 Vantage Sports Saloon
431	1970	Aston Martin DB6 Mk2 Fl Sports Saloon
438	2001	Aston Martin DB7 V12 Vantage Volante Convertible
306	1962	Austin-Healey 3000 MkII Roadster
422	1966	Austin-Healey 3000 MkIII Phase II Convertible
305	1960	Autobianchi Bianchina Cabriolet
366	1927	Automobiles Excelsior Albert 1er Chassis Court Cabriolet
379	1936	Bentley 4¼-Litre Sports Special
433	1954	Bentley R-Type 4½-Litre Coupé
344	1955	Bentley R-Type Continental 4.9-Litre Coupé
386	1959	Bentley S-Series Continental Flying Spur Saloon
417	1963	Bentley S3 Continental Two-Door Saloon
436	1966	Bentley T-Series Two-Door Saloon
443	1978	Bentley T2 Saloon
419	1985	Bentley Continental Convertible
312	1986	Bentley Continental Convertible
447	2002	Bentley Azure Convertible
430	c.1921	Benz 10/30 PS Rolling Chassis
398	1958	Borgward 1500 Rennsport
333	1926	Bugatti Type 37 Grand Prix Two-Seater
350	1936	Bugatti Type 57 Ventoux Coupé
420	1954	Chevrolet Corvette C1 Roadster
384	1934	Chrysler Eight Airflow Sedan
372	1948	Chrysler New Yorker 'Town & Country' Convertible
418	1953	Cisitalia 303 DF Berlinetta
337	1939	Citroën 11BL 'Traction' Cabriolet
434	1965	Citroën DS19 Décapotable
343	1965	Citroën DS21 Le Dandy Coupé
441	1965	Citroën ID19 Saloon
445	1924	Citroën Type C Tourer
314	1956	Citroën DS19 Saloon Project
412	1968	Citroën DS21 Décapotable
311	1971	Citroën SM Coupé
416	1937	Cord 812 Supercharged Phaeton
410	c.1921	Daimler 20hp Limousine
302	1981	DAP Kart
307	1903	De Dion-Bouton Type N 'Populaire' Voiturette
446	1926	Delage DI Sports Special
409	1938	Delahaye 135M cabriolet
389	1946	Delahaye 135M Cabriolet
385	1949	Delahaye 135M Cabriolet
358	1952	Delahaye 235 MS Coupé
326	1953	Delahaye 235 MS Coupé
348	1958	Facel Vega Excellence '1st Series' Saloon
325	1962	Facel Vega Vega Facel II Coupé
371	1958	Ferrari 250GT Coupé
336	1961	Ferrari 250GTE 2+2 Coupé
374	1966	Ferrari 330GT Series II Berlinetta
391	1968	Ferrari 365GT 2+2 Coupé
360	1972	Ferrari 365GTC/4 Berlinetta
414	1989	Ferrari Testarossa Coupé
363	1990	Ferrari F40 Berlinetta

Lot No	Year	Sale Item Description
330	1970	Ferrari 365GTB/4 'Daytona' Spyder Conversion by Bachelli and Villa
396	2007	Ferrari FXX Evoluzione Berlinetta
364	1955	FIAT 500C 'Topolino' Belvedere Estate Car
320	1958	FIAT "Abarth 750 Spider by Carrozzeria Allemano"
322	1964	FIAT "Abarth 1000 Bialbero Long-Nose 'World Champion' Competition Coupe"
319	1965	FIAT "Abarth 595SS Berlina Competition Touring Saloon"
321	1966	FIAT Abarth 0T 1300/124 Coupé
357	1970	FIAT Abarth 695SS Assetto Corse Competition Saloon
359	1967	FIAT Dino 2.0 Spider
352	1971	FIAT Dino 2.4 Spider
356	1959	Ford Fairlane 500 Galaxie Skyliner Convertible
354	1960	Ford Thunderbird Convertible
332	1922	Gerin Aérodyne Saloon Prototype
347	1938	Horch 853 Cabriolet
400	1936	Hotchkiss Type 480 'Paris-Nice' Cabriolet
373	1930	Isotta Fraschini 8A SS Cabriolet
426	1954	Jaguar XK120 Drophead Coupé
424	1955	Jaguar XK140 SE roadster
353	1958	Jaguar XK150 3.8-Litre Roadster
329	1961	Jaguar E-Type Series 1 Flat Floor' 3.8-Litre Roadster
399	1962	Jaguar E-Type Series 1 3.8-Litre Roadster
421	1963	Jaguar E-Type 'Series 1 3.8-Litre Roadster
437	1970	Jaguar E-Type Series 2 Roadster
341	1938	Lagonda 4½-Litre LG6 Short Wheelbase Drophead Coupé
405	1925	Lancia Lambda Torpedo Lungo Tourer
334	1928	Lancia Lambda 7th Series Weymann Limousine
317	1962	Lancia Flaminia 2.5-Litre 3C GT Coupé
439	1971	Lancia Fulvia 1300S Sport Zagato Group 4 Coupé
304	1972	Lancia Fulvia HF1600 2nd Series Lusso Coupé
361	1974	Lancia Stratos Group 4 Coupé
340	1960	Maserati 3500GT Vignale Spyder
315	1968	Maserati 4.2-Litre Quattroporte Saloon
401	1968	Maserati Mexico 4.2-Litre Sports Saloon
328	1977	Maserati Khamsin Coupé
316	1970	Maserati Ghibli 4.7-Litre Coupé
411	1965	Matra-Bonnet Djet 5S Coupé
383	1965	Mercedes-Benz 230SL Convertible with Hardtop
425	1965	Mercedes-Benz 230SL Convertible with Hardtop
382	1989	Mercedes-Benz 560SL Convertible with Hardtop
377	1904	Panhard et Levassor Four-Cylinder 35hp Sports Two-Seater
440	1924	Peugeot 'Quadrilette' Torpedo Tourer
442	1938	Peugeot 202 Saloon
388	1957	Porsche 356A Speedster
402	1960	Porsche 356B 1600 Roadster
432	1962	Porsche 356B Cabriolet
310	1964	Porsche 356C 1600SC Coupé
309	1970	Porsche 914/6 Coupé
301		Porsche 936 'Junior' Child's Car
403	1982	Porsche 911 Type 930 Turbo 'Flat Nose' Coupé
369	1990	Porsche 911 Type 964 Cup Coupé
335	1992	Porsche 911 Type 964 Carrera RS Coupé
342	1902	Renault Type G Série B Single Cylinder 8hp Four Seater Tonneau
338	1925	Renault 40CV Tourer
346	1931	Renault TN4B Autobus
444	1956	Renault Dauphine Saloon
308	1958	Renault Juvaquatre Dauphinoise Estate Car
339	1980	Renault 5 Turbo 'Tour de Corse Specification' Rally Car
331	1986	Renault 5 Turbo 2
380	1991	Riva 32 Ferrari Special Powerboat 'Symbol'
376	1921	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Cabriolet
406	1921	Rolls-Royce 40/50hp Silver Ghost Cabriolet
407	1929	Rolls-Royce Phantom II 40/50hp Sedanca de Ville
378	1938	Rolls-Royce 25/30hp Sedanca de Ville
365	1976	Rolls-Royce Corniche Coupé
427	1985	Rolls-Royce Corniche Convertible
370	1948	Simca 8 Sports
408	1958	Stanguellini-FIAT Sports
355	1955	Studebaker President Speedster Coupé
429	1922	Sunbeam 24/60hp Landaulette
394	1953	Talbot Lago T26 Record Cabriolet
303	1960	Triumph TR3A

NOTES

MOTORING SALES DIARY 2015

8 January	The Las Vagas Motorcycle Auction Collectors' Motorcycles and Memorabilia Bally's Las Vagas Hotel and Casino Las Vegas, Nevada, USA
15 January	The Scottsdale Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia The Westin Kierland Resort & Spa Scottsdale, Arizona, USA
5 February	The Grand Palais Sale Exceptional Motor Cars, Motorcycles and Automobilia Paris, France
12 March	The Amelia Island Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Fernandina Beach Golf Club Fernandina Beach, Florida, USA
21 March	The 73rd Goodwood Members' Meeting Sale Important Sports & Competition Motor Cars Goodwood Motor Circuit Chichester, UK
28 March	The Mercedes-Benz Sale Mercedes-Benz Motor Cars The Mercedes-Benz Museum Stuttgart, Germany
26 April	The Spring Stafford Sale Pioneer, Vintage and Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
9 May	The Aston Martin Sale Aston Martin, Lagonda Motor Cars and Related Automobilia Aston Martin Works, Newport Pagnell, UK
23 May	The Spa Classic Sale Collectors' Motor Cars Spa Motor Circuit, Belgium
31 May	Greenwich Concours d'Elegance Collectors' Motor Cars and Automobilia Greenwich, Connecticut, USA
20 June	The Summer Classic Sale In Association with The VMCC Banbury Run Collectors' Motorcycles, Motor Cars and Automobilia Woodstock, Oxford, UK
26 June	The Goodwood Festival of Speed Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood House, Chichester, UK
13 & 14 August	The Quail Lodge Auction Collectors' Motor Cars and Automobilia Carmel, California, USA
5 September	The Beaulieu Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia The National Motor Museum, Hampshire, UK
12 September	The Goodwood Revival Sale Collectors' Motor Cars and Automobilia Goodwood Motor Circuit, Chichester, UK
5 October	Preserving the Automobile Collectors' Motor Cars and Automobilia Simeone Foundation Philadelphia, Pennsylvania, USA
9 October	The Zoute Grand Prix Sale Collectors' Motor Cars Knokke-Le-Zoute, Belgium
18 October	The Autumn Stafford Sale Collectors' Motorcycles and Related Memorabilia Stafford, UK
30 October	The London to Brighton Veteran Car Run Sale Veteran Motor Cars and Related Automobilia New Bond Street, London, UK
6 December	The Bond Street Sale Important Collectors' Motor Cars New Bond Street, London, UK
December 10	December 10 The December Sale Collectors' Motor Cars, Motorcycles and Automobilia RAF Museum, Hendon, London, UK






1793
Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris
+33 (0) 1 42 61 10 11
Supported by
CHAMPAGNE
Lanson
EFG
Maison de Ventes aux Enchères Internationale – bonhams.com/cars