

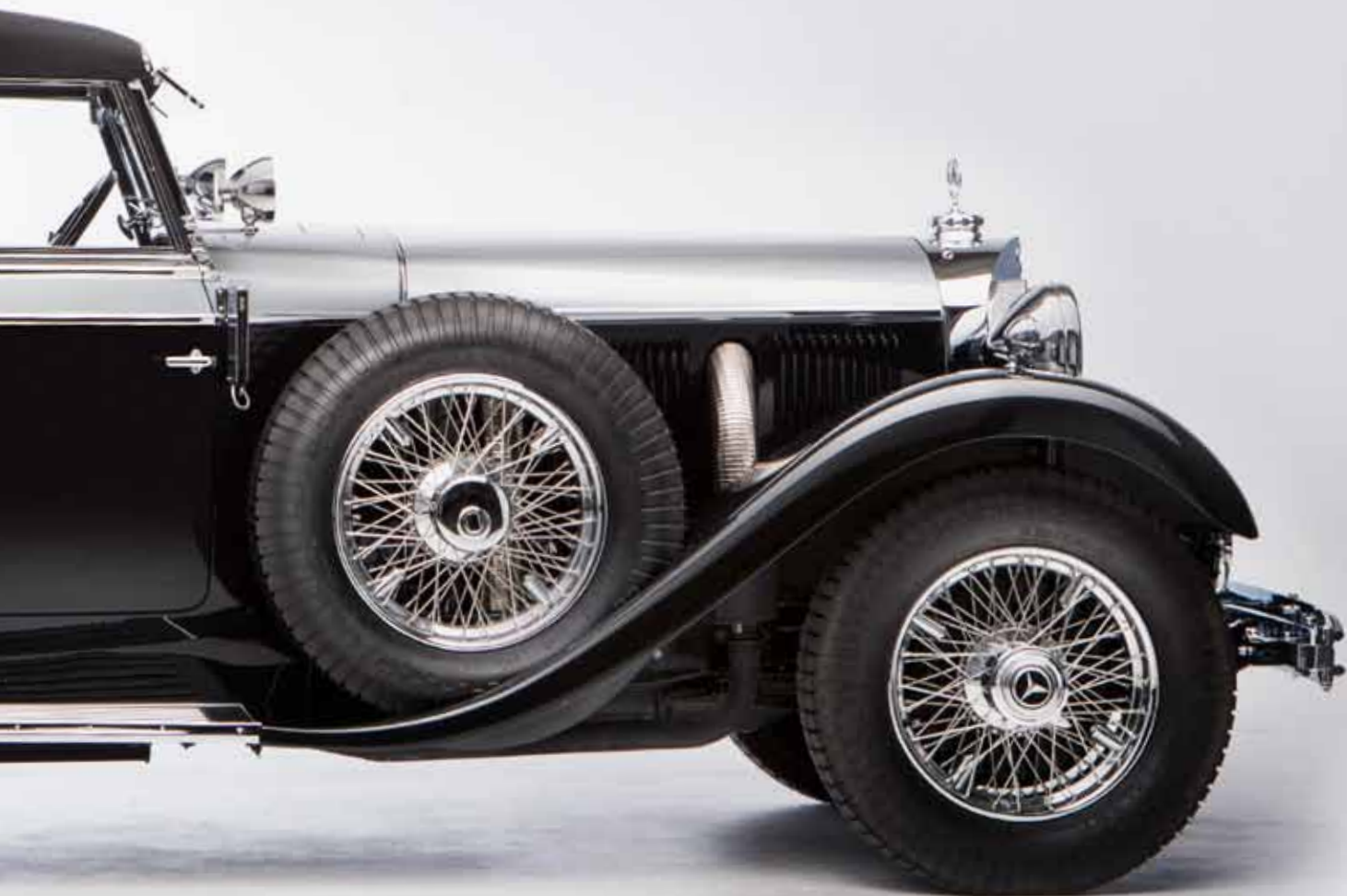
Saturday 28 March 2015
Mercedes-Benz Museum
Stuttgart, Germany

The Mercedes-Benz Auction



Bonhams





WELCOME



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

The auction, which proved to be highly successful, last year, provides the discerning collector with an opportunity to acquire a part of Mercedes-Benz history in an innovative and inspiring location.

One only need browse through the annals of motor racing history and Mercedes-Benz's remarkable success becomes apparent. Of course road going machines are just as important to the company's history and I would like to draw your attention to the exceptional pre war 540K Cabriolet A and the infamous post war 300SLs of which there are four examples this year on offer whether declined in 'Gullwing' or roadster styles.

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

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

Philip Kantor
Head of Department,
Bonhams Europe Motor Car Department

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

Diese Versteigerung, die letztes Jahr sehr erfolgreich war, gibt dem anspruchsvollen Sammler Gelegenheit, einen Teil der Historie der Marke Mercedes-Benz in einem innovativen und inspirierenden Ambiente zu erwerben.

Man muss nur durch die Annalen der Motorsportgeschichte blättern um den bemerkenswerten Erfolg der Marke Mercedes-Benz zu würdigen. Natürlich sind die Personenwagen gleichermaßen bedeutend in der Geschichte des Herstellers und ich möchte nun Ihre Aufmerksamkeit auf die außergewöhnlichen Vorkriegswagen vom Typ 540 K Cabriolet A sowie die berühmten Nachkriegs-Sportwagen vom Typ 300 SL lenken, sowohl als Flügeltürer als auch als Roadster, von welchen es dieses Jahr vier Stück gibt.

Abschließend möchte sich Bonhams nochmals ganz herzlich bei Herrn Michael Bock Leiter Mercedes-Benz Classic und Kundencenter, und bei Mercedes-Benz Classic für die Einladung bedanken, eine Auktion in diesem spektakulären Ambiente durchzuführen.

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

Philip Kantor
Direktor



Mercedes-Benz Museum



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

We regard classic automobiles as important cultural assets of our society

We represent vehicles which are both unique and authentic

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

High-quality and authentic vehicles are defining hallmarks of both Mercedes-Benz and Bonhams. The commitment to authenticity is a central pillar of our common philosophy. Mercedes-Benz Classic and Bonhams were first associated with one another back in the 1990s, when vehicles were auctioned at the old Mercedes-Benz Museum in Untertürkheim. After a 15-year interval the first first auction at the new museum took place last year, with proceeds totalling just under 12 million euros. Almost three quarters of the 40 vehicles on offer changed owner. A Mercedes-Benz 500 K/540 K dating from 1934 alone went for 3.1 million euros - an absolute record sum.

Baden-Württemberg is the birthplace of the automobile. Here in Stuttgart, the Mercedes-Benz Archives provide a fund of knowledge for anyone with an interest in vintage vehicles and modern classics. Mercedes-Benz Classic in Fellbach offers expert advice and assistance in matters of purchasing, maintenance, repair and restoration. In the Mercedes-Benz Museum, which was newly opened in 2006, some 160 vehicles and a total of more than 1500 exhibits bring to life the fascinating history of the world's oldest automotive manufacturer. What could be more fitting in precisely this location, therefore, than providing passionate and committed collectors with the opportunity to acquire a unique and authentic Mercedes, Benz or Mercedes-Benz-branded automobile?

I very much look forward to the auction on 28 March 2015, when our partner, the renowned British auction house Bonhams, will bring the classic vehicles presented on the following pages under the hammer at the Mercedes-Benz Museum.

Michael Bock

Director Mercedes-Benz Classic and Customer Center

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

Wir betrachten automobile Klassiker als wichtige Kulturgüter unserer Gesellschaft

Wir stehen für einzigartige und authentische Fahrzeuge

Wir messen der Originalität der Fahrzeuge eine hohe Bedeutung zu

Hochwertige und authentische Fahrzeuge: dafür stehen und das verbindet die Häuser Mercedes-Benz und Bonhams. Eine ganz entscheidende Rolle unserer gemeinsamen Philosophie spielt der Originalitätsgedanke. Schon in den 1990er Jahren gab es Verbindungen zwischen Mercedes-Benz Classic und Bonhams, denn bereits im alten Mercedes-Benz Museum in Untertürkheim wurden Fahrzeuge versteigert. Nach 15-jähriger Pause fand die erste Auktion im neuen Museum im vergangenen Jahr statt und erzielte insgesamt einen Erlös von knapp 12 Millionen Euro. Knapp Dreiviertel der 40 angebotenen Fahrzeuge wechselten den Besitzer. Ein Mercedes-Benz 500 K/540 K aus dem Jahr 1934 brachte dabei allein 3,1 Millionen Euro ein, ein absolutes Rekordergebnis.

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

Ich freue mich auf die Versteigerung am 28. März 2015, wenn unser Partner – das renommierte britische Auktionshaus Bonhams – bei uns im Mercedes-Benz Museum die auf den nachfolgenden Seiten vorgestellten Fahrzeugklassiker unter den Hammer bringt.

Michael Bock

Leiter Mercedes-Benz Classic und Kundencenter



The Mercedes-Benz Auction

Saturday 28 March 2015, 14.30

Mercedes-Benz Museum

Stuttgart, Germany

VERSTEIGERUNG DURCH

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 München
Deutschland
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

VERSTEIGERUNGSSORT

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Deutschland

AUKTION

Samstag, 28. März, 14.30

VORBESICHTIGUNG

Freitag 27. März 9.00 bis 17.00
Samstag 28. März 9.00 bis 13.30

KONTAKT

Ab Freitag, 27. März bis Sonntag,
29. März: +49 711 8998 9102

GEBOTE

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

AUFGELD(KÄUFER-KOMMISSION)

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

Automobile
15% des Zuschlagspreises für
jedes Fahrzeug.

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

WICHTIGER HINWEIS

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

VERSTEIGERUNGSNUMMER

22719

ABBILDUNGEN:

Frontabdeckung: Los 119
Rückseite: Los 117

AUKTIONSKATALOG:

€30 Der Auktionskatalog beinhaltet
Eintritt für 2 Personen.

TO BE SOLD AT AUCTION BY

Bonhams GmbH

BONHAMS

Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Germany
www.bonhams.com

Robert Brooks, James Knight,
Chris Watson

LOCATION

Mercedes-Benz Museum
Mercedesstrasse 100
70372 Stuttgart
Germany

AUKTION

Saturday 28 March, 14.30

VIEWING

Friday 27 March 9.00 to 17.00
Saturday 12 March 9.00 to 13.30

CONTACT DETAILS DURING THE SALE

From Friday 27 March to Sunday
29 March: +49 711 8998 9102

BIDS

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

CATALOGUE

€30 CATALOGUE ADMITS TWO
TO VIEWING AND SALE

BUYER'S PREMIUM RATES (NOTICE TO BUYERS)

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

Motor Cars

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

IMPORTANT

The sale is conducted according
to the General Conditions printed
at the back of this catalogue. We
advise potential bidders to
familiarise themselves with the
important information for buyers
regarding customs, transport and
storage, contained in the General
Information page.

SALE NUMBER

22719

ILLUSTRATION

Front cover: lot 119
Back cover: lot 117

Guide for Buyers

Do I need to bring my catalogue to the sale?

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

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

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

Is the Museum near a Metro, Subway, Underground Station

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

How do I bid at the sale?

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

Telephone bidding

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

Absentee/Commission bidding

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

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

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

Important Compliance notice:

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

How fast will the auctioneer go?

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

Are there any warranties offered with the Vehicles?

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

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

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

Can I view the files that accompany the vehicles?

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

How can I pay?

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

We accept the following methods of payment.

Bank transfer

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

Payment by card

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

Payment by cheque

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

Are there any other charges?

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

Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia)
15% of the Hammer Price on each vehicle.

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

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

When can I clear my purchases?

Once full payment has been received, purchases can be cleared immediately after the auction until 8pm Saturday 28 March. Any vehicle not collected by that time will go to storage at the buyer's expense, and clearance will be by appointment thereafter. Details of these charges are laid out under collection and transport on our general information page.

Can someone deliver the vehicle for me?

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

Important notice to purchasers

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

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

Leitfaden für Käufer

Muss ich meinen Katalog zur Versteigerung mitbringen?

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

Kann ich mein Motorrad oder KFZ am Auktionsort parken?

Es bestehen begrenzte Parkmöglichkeiten für Motorräder und PKWs im Mercedes-Benz Museumsbereich.

Öffentliche stehen Parkplätze befinden sich in der näheren Umgebung.

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

Die nächstgelegene Haltestelle ist „NeckarPark“ und wird von der S-Bahnlinie S1 bedient.

Weitere Informationen finden Sie unter www.mercedes-benz-classic.com.

Wie biete ich während der Versteigerung?

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

Telefongebote

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

Schriftliche Gebotsabgabe

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

Vergessen Sie nicht zu unterschreiben und lassen Sie bitte die Felder für “Kundennummer” und “Bieternummer” frei, (Client Number bzw. Paddle Number). Diese Nummern werden von Bonhams eingesetzt. Das vollständig ausgefüllte Formular faxen Sie bitte oder senden es per Post an unser Büro. Bitte rechnen Sie mit einer längeren Bearbeitungszeit, wenn Sie den Postweg wählen.

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

Wichtiger Hinweis zu “Bieten im Auftrag”

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

In welcher Geschwindigkeit wird die Auktion ablaufen?

Der Auktionator wird ca. 20 Fahrzeuge pro Stunde versteigern.

Welche Garantien werden auf die Fahrzeuge gegeben?

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

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

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

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

Kann ich die zum Fahrzeug gehörende Dokumentation einsehen?

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

Wie kann ich bezahlen?

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

Bonhams akzeptiert folgende Arten der Bezahlung:

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

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

Zahlung per Banküberweisung

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

Gibt es zusätzliche Gebühren?

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

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

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

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

Wann kann ich die von mir ersteigerten Gegenstände abholen?

Sobald Bonhams den vollen Rechnungsbetrag erhalten hat, können die erworbenen Lose abgeholt werden; entweder unmittelbar nach der Versteigerung oder bis Montag, den 28. März 2015 bis 12 Uhr mittags. Sämtliche bis dato nicht abgeholten Fahrzeuge gehen auf Kosten des Käufers ans Lager und die Abholung erfolgt nach Terminabsprache. Details hierüber, sowie über die entstehenden Kosten finden Sie auf der Katalogseite mit den “Allgemeinen Informationen” unter “Abholung und Transport”.

Können die Fahrzeug angeliefert werden?

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

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

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

General Information

Admission

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

The catalogue admits two people to the view and sale.

Commission Bids

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

References

Intending Buyers should supply bankers' references. The references should be supplied to Bonhams in time to allow them to be taken up before the Sale. Unless arrangements are made with Bonhams for payment in advance of the Sale all Lots will be removed to storage after the Sale at the Buyers' cost. In any event, the Purchase Price should be paid to Bonhams no later than 10.00 Monday 30th March 2015.

Bidder Registration

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

Damage

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

Collection of Vehicles

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

All Motor Cars must be collected from the Mercedes-Benz Museum by 12 noon on Monday 30 March after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives, and after which time they will all be uplifted and taken to Cars Europe.

Customers must however notify Damien Mabardi no later than 8pm on Saturday 28 March if they will be collecting their vehicle by 12 noon on Monday 30 March. Damien Mabardi can be contacted on site at the document checking desk, by email or on his mobile: damien.mabardi@bonhams.com +33 (0)6 61 80 15 56.

In the absence of customer instructions, all vehicles will be removed to a temporary storage facility, on Monday 30 March, close to the Mercedes-Benz Museum by the logistics company Cars Europe at your expense and at your own risk.

The uplift and storage costs are outlined on this page. It is therefore very important you contact us by 8pm on Saturday 28 March, if you intend to collect your vehicle 12noon on Monday 30 March.

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

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

Removal and Storage of Vehicles

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

Administration & uplift charges

€350 + MWSt per Motor Car including handling

Storage charges from Monday 30 March

Motor Cars €35 + MWSt per day

Collection of Automobilia

All purchased lots must be cleared from the sale venue by 12 noon on the day after the sale. All un-collected purchased lots shall then be uplifted and removed to Bonhams storage facility at:
Unit 1 Sovereign Park, Coronation Road, Park Royal, London, ENGLAND, NW10 7QP, and will be available for collection from 10.30am Thursday 2 April 2015 by appointment only.

To arrange collection please contact the Automobilia Department +44 (0) 20 8963 2840 or by email on automobilia@bonhams.com to make an appointment.

All lots will be charged £10+VAT uplift and storage at £1+VAT per day per lot.

All lots marked with a Ø will be charged £25+VAT uplift and storage at £5+VAT per day per lot.
All lots marked with a ØØ will be charged £50+VAT uplift and storage at £10+VAT per day per lot.
All lots marked with a ØØØ will require specific shipping and storage arrangements, as they are either extremely large or heavy objects.

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

All purchases are at buyers risk from the fall of the hammer.

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Saturday 11 April 2015. Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the Netherlands at the customer's expense: 1,500€+ MWSt per Motor Car plus storage.

Transport and Shipping

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

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7943 065 813 mobile
Email: hayley@carseurope.net
Internet: www.carseurope.net

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

Customs

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

Insurance after sale

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

Bonhams Bank Details

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

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

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

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

Methods of Payment

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

- You may electronically transfer funds to our Bank Account. Please quote your paddle number and invoice number as the reference. Our Bank Account details are shown on buyers invoice. If paying by bank transfer, the amount received after either the deduction of bank fees or for the conversion to euros, must not be less than the euros amount payable on the invoice.

- cash: you may pay for lots purchased by you at this Sale with notes, coins or travellers cheques in the currency in which the Sale is conducted (but not any other currency) provided that the total amount payable by you in respect of all lots purchased by you at the Sale does not exceed €3,000. If the amount payable by you for lots exceeds that sum, the balance must be paid otherwise than in coins, notes or travellers cheques.

- debit cards drawn on a German bank: there is no additional charge for purchases made with these cards.

- credit cards: Visa and Mastercard. Please note there is a 3% surcharge on the total invoice value when payments are made using credit cards.

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

MWSt

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

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

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

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

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

Allgemeine Hinweise

Zugang

Bonhams behält sich das Recht vor, den Zugang zu den Geschäftsräumen sowie die Teilnahme an den Auktionen, jeglicher Person ohne Angabe von Gründen und nach eigenem Ermessen zu verweigern.

Der Katalog gewährt zwei Personen den Zugang zur Vorbesichtigung und zur Auktion.

Auftragsgebot

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

Referenzen

Neukunden werden gebeten, Bankreferenzen bereitzustellen. Die Referenzen müssen zeitgerecht bereitgestellt werden, damit diese vor der Auktion verarbeitet werden können. Wenn keine Vorauszahlung vor Auktion mit Bonhams vereinbart wurde, werden alle Lose nach der Auktion zur Aufbewahrung zu Lasten des Käufers gegeben. Auf jeden Fall muss der Kaufpreis bis spätestens Montag, 30. März, 10.00 Uhr an Bonhams überwiesen werden.

Bieter-Registrierung

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

Beschädigung

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

Fahrzeugabholung

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

Alle Fahrzeuge müssen bis Montag, den 30. März bis 12 Uhr mittags vom Mercedes-Benz Museum abgeholt werden. Bei der Abholung muss ein unwiderprüflicher Zahlungsnachweis erbracht werden. Nach diesem Zeitpunkt werden alle Lose von unserem Logistik-Partner CARS Europe in ein Lager gebracht.

Kunden müssen in jedem Fall Damien Mabardi bis spätestens 18 Uhr am Samstag, den 28. März benachrichtigen, ob sie ihr Fahrzeug bis 12 Uhr am Montag, den 30. März abholen werden.

Damien Mabardi kann entweder über email oder seine Mobilfunknummer erreicht werden:
damien.mabardi@bonhams.com, +33 (0)6 61 80 15 56.

Falls wir keine Instruktionen von den Käufern erhalten, werden alle Fahrzeuge am Montag, den 30. März in ein Lager in der Nähe des Mercedes-Benz Museums von unserem Logistik-Partner CARS Europe gebracht. Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen und der Käufer die Kosten des Transportes und der Lagerung zu tragen hat.

Die Transport- und Lagerkosten sind auf diesen Seiten angegeben. Es ist unabdingbar, dass Sie uns am Samstag den 28. März 2015 vor 18.00 Uhr mitteilen, ob Sie Ihr Fahrzeug vor Montag den 30. März 2015 12.00 Uhr abholen möchten.

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

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

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

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

Abtransport und Aufbewahrung von Fahrzeugen

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

Kosten des Abtransportes

€350 + MWSt pro Fahrzeug

Lagerkosten ab Montag, 30. März

€35 + MWSt pro Tag und Fahrzeug

Automobilia

Alle erworbenen Lose müssen bis 12 Uhr am Tag nach der Auktion abgeholt werden. Alle bis zu diesem Zeitpunkt nicht abgeholten Lose werden zu unserem Lager in London gebracht. Die Adresse lautet: Unit 1 Sovereign Park, Coronation Road, Park Royal, London, ENGLAND, NW10 7QP.

Um eine Abholung zu vereinbaren, nehmen Sie bitte Kontakt mit unserer Automobilia-Abteilung auf: Tel. +44 (0) 20 8963 2840 oder per email an automobilia@bonhams.com.

Die Transportkosten für alle Lose betragen £ 10 + MwSt. pro Los, die Lagerkosten betragen £ 1 + MwSt. pro Tag und Los. Die Transportkosten für alle mit einem $\diamond$ gekennzeichneten Lose betragen £ 25 + MwSt. pro Los, die Lagerkosten betragen £ 5 + MwSt. pro Tag und Los.

Die Transportkosten für alle mit einem $\diamond \diamond$ gekennzeichneten Lose betragen £ 50 + MwSt. pro Los, die Lagerkosten betragen £ 10 + MwSt. pro Tag und Los. Für alle mit einem $\diamond \diamond \diamond$ gekennzeichneten Lose gelten gesonderte Transport- und Lagervorkahrungen, da es sich hierbei um sehr große oder schwere Objekte handelt.

Transportunternehmen oder andere Personen, die im Kundenauftrag Lose abholen möchten, benötigen eine schriftliche Ermächtigung des Kunden, bevor Bonhams die Ware freigeben kann.

Für alle Lose gilt, dass nach Zuschlag alle Risiken auf den Käufer übergehen.

Wichtiger Hinweis:

Das Lager bleibt bis Samstag, 11. April 2015, in Betrieb. Alle Fahrzeuge, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht abgeholt worden sind, werden auf Kosten des Käufers in ein permanentes Lager gebracht. Die Kosten für den Transport belaufen sich auf € 1,500 zzgl. MwSt. pro Fahrzeug zzgl. Lagerkosten.

Transport und Verschiffung

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

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7946 036 468 mobile
Email: hayley@carseurope.net
Internet: www.carseurope.net

Zahlungen für den Transport und die Lagerung müssen direkt an CARS Europe getätigt werden.

Zoll

Bitte wenden Sie sich für alle Zollangelegenheiten direkt an Cars Europe.

Versicherung nach der Auktion

Wir bitten die Käufer zu beachten, dass die Verantwortung für die Fahrzeuge nach dem Fall des Hammers an Sie übergeht.

Zahlungsmethoden

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

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

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

- Bargeld: Sie können für die bei dieser Auktion gekauften Lose mit Banknoten, Münzen oder Reisescheck in der Währung zahlen, in der die Auktion durchgeführt wurde (keine andere Währung ist erlaubt), vorausgesetzt, dass die zu zahlende Gesamtsumme für alle von Ihnen bei dieser Auktion gekauften Lose nicht €3,000 übersteigt. Falls der von Ihnen zu zahlende Betrag diese Summe übersteigt, muss die Zahlung auf andere Art als Münzen, Banknoten oder Reiseschecks erfolgen

- Scheckkarten einer deutschen Bank: Es fallen keine zusätzlichen Gebühren für Käufe an.

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

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

MWST

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

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

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

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

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

Contacts during sale period

Kontakt Daten während der Auktion

From Friday 27 March to Sunday 28 March

Ab Freitag, 27. März bis Sonntag, 28. März

+49 711 8998 9102

For all correspondence Für allen Schriftverkehr

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

Motor Car Specialists Ihre Ansprechpartner im Automobilbereich

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

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

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

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

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

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

Sale Administrators Administration der Auktion

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

Damien Mabardi
+33 (0)1 42 61 10 11
+33 (0)6 61 80 15 56
damien.mabardi@bonhams.com

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

Customer Services Kundendienst

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

Bids service/ Sale registrations Bieter Kundendienst/ Bieterregistrierungen

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

Buyers/Sellers Accounts Buyers/Sellers Accounts Buchhaltung

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

Press Office Pressebüro

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

Catalogue Subscriptions Katalogabonnements

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

Transporters Automobiltransport

Polygon Transport Registered Office:
Unit 2H North Road
Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood, Southampton
Hampshire SO40 4BL
+44 (0) 2380 871555
+44 (0) 2380 862111 fax

Cars Europe
Contact: Hayley Painter
+44 (0) 1284 850 950
+44 (0) 1284 851 077 fax
+44 (0) 7946 036 468 mobile
Email: hayley@carseurope.net
Internet: www.carseurope.net

Acknowledgements Dank

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

Richard Agostini
Laurent Duhamel
Lieven Gheysens
David Hawtin
Doug Nye
Nitesh Patel
Erich Pichler
Etienne Veen
Gregor Wenner
Hans Schede

Mercedes-Benz Classic

Michael Bock
Juergen E. Wittmann
Gerhard Heidbrink
Vanessa-Kimberly Herriott
Maike Sigloch
Nils Beckmann

Photo credit

Simon Clay
Matthieu Damiens
Stephan Daniel
Xavier de Nombel
Neil Fraser
Lieven Gheysens
Peter Singhof
Daniele Turetta

Worldwide Motoring contacts

Ansprechpartner Automobile weltweit

Mainland Europe Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Europa

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

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

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

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

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

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

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

UK Motor Cars

Ansprechpartner Automobile Großbritannien

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

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

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

**Administrators
Administration**

Mark Gold
+44 (0) 20 7468 5806
mark.gold@bonhams.com

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

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

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

USA Motor Cars

Ansprechpartner Automobile USA

**West Coast
Westküste**

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

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

**East Coast
Ostküste**

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

**Administrator
Administration**

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

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

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

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

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

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

Additional contacts

Zusätzliche Ansprechpartner

**Motorcycle Department
Motorradabteilung**

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

**Motorcycle Administrator
Verwaltung Motorradabteilung**

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

**Press Office
Pressebüro**

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

**Buyers/Sellers Accounts
Europe**

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

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

**Automobilia
Automobilia**

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

**Catalogue subscriptions
Katalogabonnements**

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

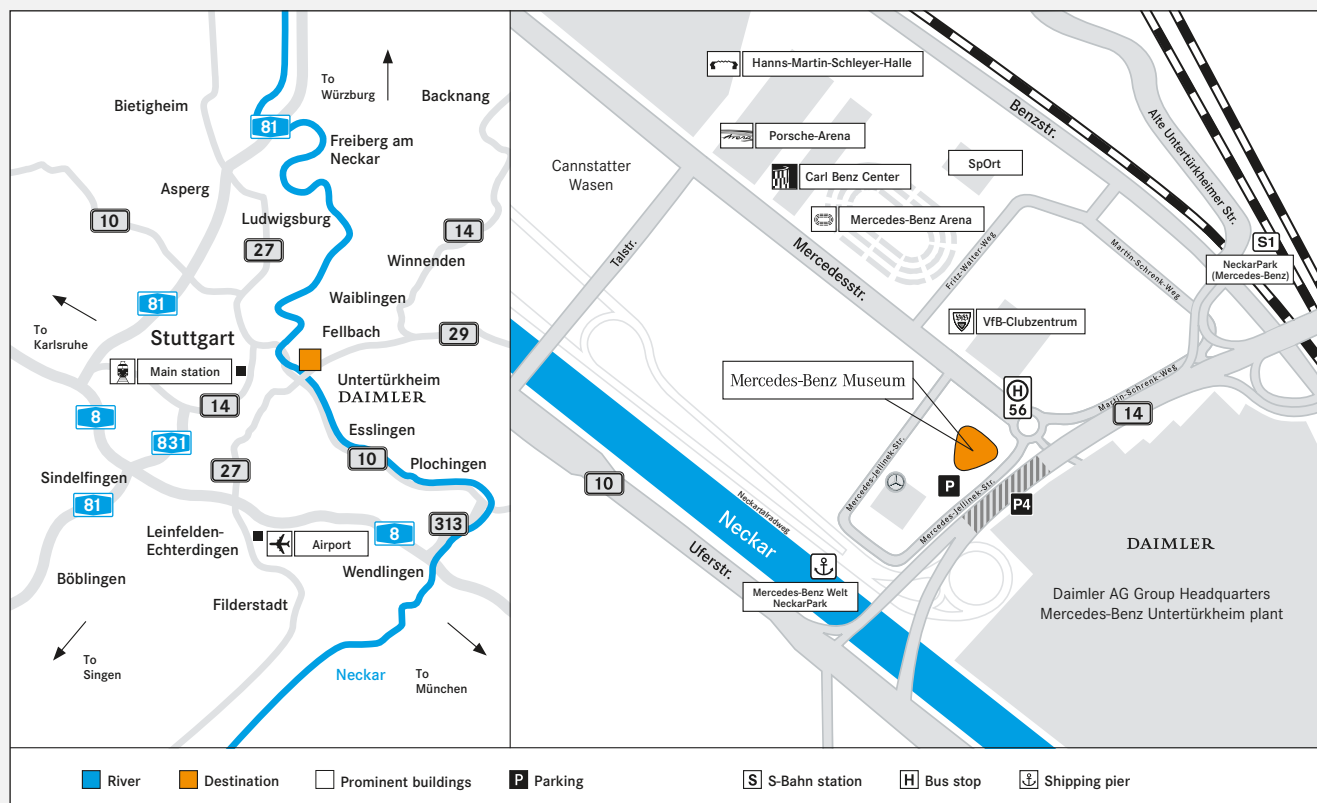
**Buyers/Sellers Accounts USA
Buchhaltung USA**

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

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

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

Directions to the Mercedes-Benz Museum



Arrival by car

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

From Ulm: Take the A8 motorway to the Esslingen-Zentrum (centre of Esslingen) exit. From there take the B 313 road, then the B10 road towards Stuttgart.

Follow the "Mercedes-Benz" signs to the Mercedes-Benz Museum exit.

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

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

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

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

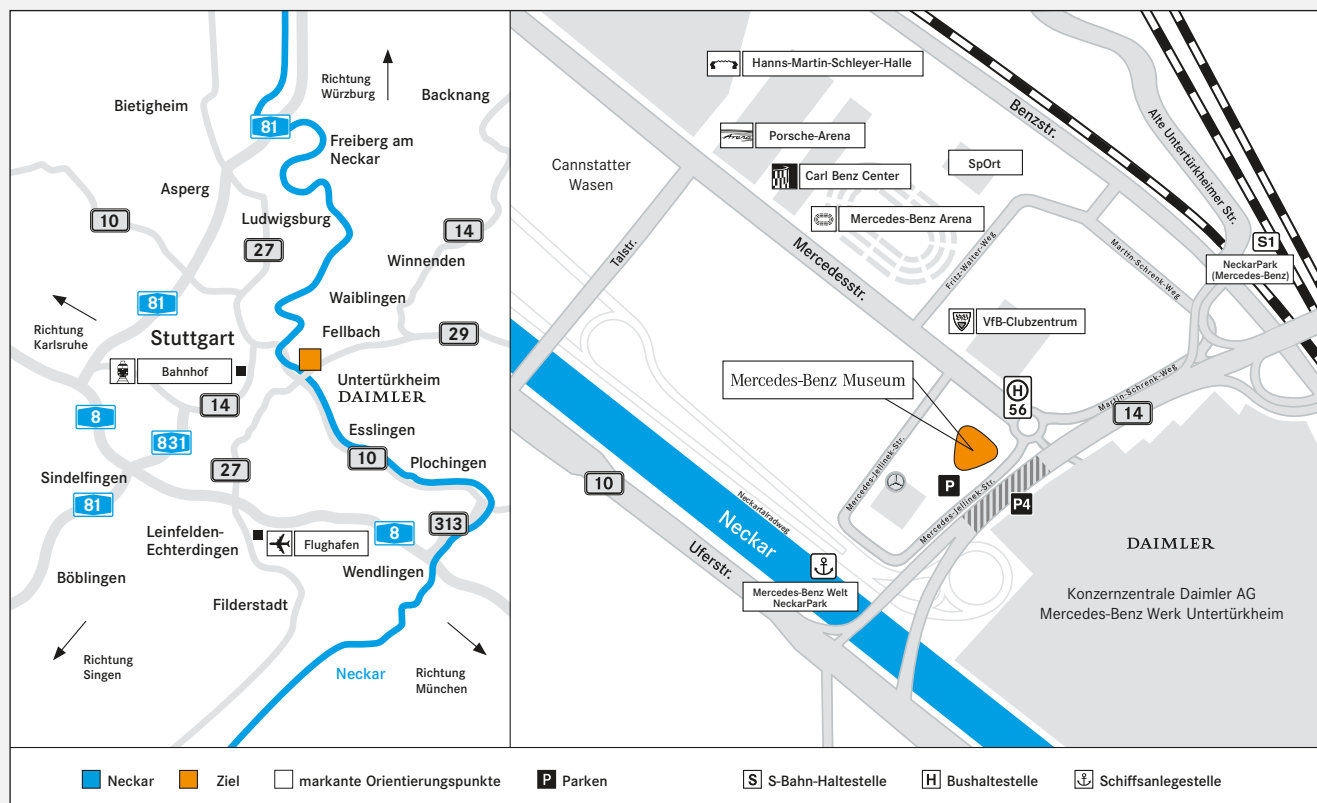
Arrival by boat: Boats stop regularly at the landing "Mercedes-Benz Welt/ NeckarPark". Further information at www.neckar-kaepfn.de

Bonhams is delighted to announce that we will be present to the Retro Classics 2015, Retro Messen from 26 to 29 March alongside Daimler AG Mercedes-Benz Classic Motor Shows & Events - Hall 7 Stand A112.

We invite you to take advantage of our complimentary shuttle bus service between Retro Classics and the Mercedes-Benz Museum from 12noon to 4pm on Friday 27 March from 11am to 2pm on Saturday 28 March.



Anfahrt zum Mercedes-Benz Museum



Anfahrt mit dem Auto

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

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

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

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

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

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

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

Bonhams wird auch auf der Retro Classics 2015 auf dem Messegelände vom 26. bis 29. März vertreten sein. Sie finden uns auf dem Stand der Mercedes-Benz Classic in Halle 7, Stand A112.

Wir laden Sie herzlich ein, unseren kostenlosen Shuttle-Service zwischen der Retro Classics und des Mercedes-Benz Museums zu nutzen. Der Shuttle-Service ist am Freitag, 27. März, von 12 Uhr bis 16 Uhr und am Samstag, 28. März von 11 Uhr bis 14 Uhr in Betrieb.



AUTOMOBILIA

Lots 001 - 025

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/22719

MERCEDES

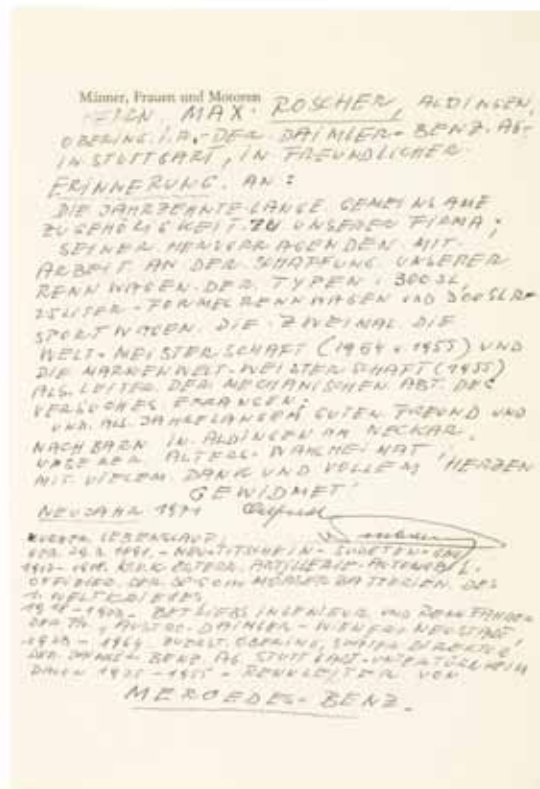
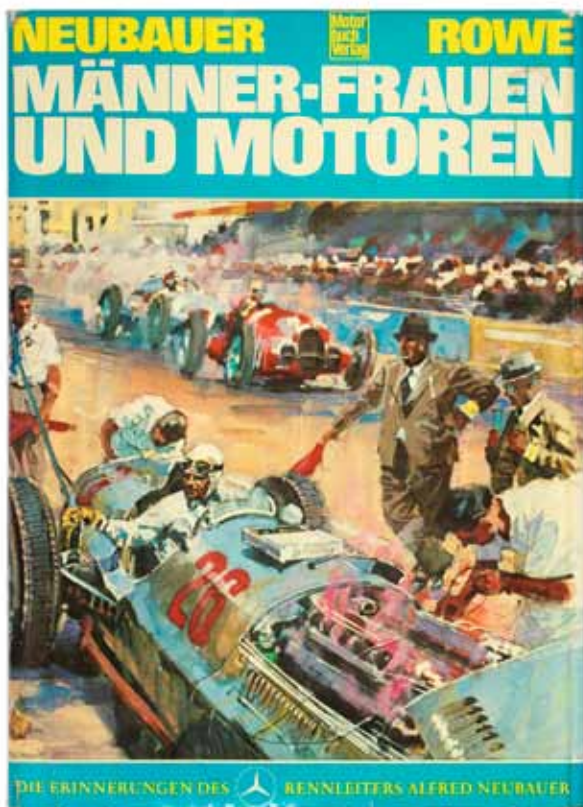


ES BENZ

MILLE MIGLIA

1955





1

ALFRED NEUBAUER & HARVEY T ROWE: MÄNNER, FRAUEN UND MOTOREN

Herausgegeben 1970, das innere Vorsatzblatt handgeschrieben und von Neubauer signiert, datiert Neujahr 1971, mit zahlreichen fotografischen Illustrationen, die die Erinnerungen des Mercedes-Benz Renndirektors beschreiben, gebundene Ausgabe mit farbigem Einschlag, deutscher Text, 408 nummerierte Seiten, kleines 4to.

ALFRED NEUBAUER & HARVEY T ROWE: MÄNNER-FRAUEN UND MOTOREN;

published 1970, the inner flyleaf with full page handwritten dedication and resume signed by Neubauer dated Neujahr 1971, with many photographic illustrations, describing the memoirs of the Mercedes Race Director, hard covers with coloured dust jacket, German text, 408 numbered pages, small 4to.

€750 - 1,000

2
VIER SIGNIERTE POSTKARTEN VON MERCEDES-BENZ GRAND
PRIX RENNFÄHRERN

Jede Postkarte ein s/w Portrait von Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola, Richard Seaman und Hermann Lang, vom jeweiligen Rennfahrer signiert.

(4)

FOUR SIGNED POSTCARDS OF MERCEDES-BENZ GRAND PRIX DRIVERS.

each a monochrome portrait image, comprising Manfred von Brauchitsch, Rudolf Caracciola, Richard Seaman, and Hermann Lang, each signed by the respective driver.

(4)

€500 - 600

3

3 **SIEBEN SIGNIERTE POSTKARTEN UND FOTOGRAFIE VON MERCEDES-BENZ RENNFÄHRERN**

Vorkrieg, eine von Karl Kling signiert, zwei von Alfred Neubauer, Hans Herrmann, eine Werbefotografie von Richard Seaman in seinem W125 und einem anderen, nicht bekannten Fahrer, signiert von Seaman, datiert Dezember 1937; eine signierte Postkarte, datiert 1935, von einem nicht identifizierten Fahrer; und eine weitere Fotografie von E J Knight mit seinem Mercedes, auf der Rückseite von Knight signiert; verschiedene Größen.

(7)

SEVEN SIGNED MERCEDES-BENZ DRIVER POSTCARDS AND PHOTOGRAPHS,

pre-War, comprising one signed by Karl Kling, two by Alfred Neubauer, Hans Herrmann, a publicity photograph signed by Richard Seaman in his W125 and another unidentified driver and dated December 1937, one signed postcard dated 1935 of an unidentified driver, and another pre-War photograph of a Mr E J Knight with his Mercedes, signed to the reverse by him, assorted sizes.

(7)

€500 - 600

4

EINE AUSWAHL VON VORKRIEGS MERCEDES-BENZ GRAND PRIX RENNFOOTOGRAPHIEN, INKLUSIVE DONINGTON 1937

ca. 50 S/W Fotografien im Format 12,7 x 17,8 cm vom Mercedes-Benz Team in Donington 1937, mit von Brauchitsch, Caracciola, Richard Seaman und Hermann Lang in den W125; weitere Fotografien und Werbebilder mit Mercedes-Benz Grand Prix- und anderen Rennen aus der Mitte der 1930er Jahre mit Caracciola, von Brauchitsch und Lang; auch ein Foto von König Farouk mit seinem 540 K; ebenso weitere Mercedes-Benz Bücher und Ephemera wie die Mercedes-Benz Publikation aus den 1930er Jahren „Die Wiege des Automobils“ mit einem Abriss der Geschichte der Marke und seiner Entwicklung, deutscher Text.

(Stck)

ASSORTED PRE-WAR MERCEDES-BENZ GRAND PRIX RACE PHOTOGRAPHS INCLUDING DONINGTON 1937,

including approximately 50 5" x 7" monochrome race images of the Mercedes-Benz Team at Donington 1937 featuring von Brauchitsch, Caracciola, Richard Seaman and Hermann Lang in the W125s, other assorted photographs and publicity images of mid-1930s Mercedes Grand Prix and other race scenes featuring Caracciola, von Brauchitsch and Lang, also including an image of King Farouk with his 540K, together with other Mercedes-Benz books and ephemera including a circa 1930 Daimler-Benz 'Die Wiege des Automobils' publication with details of the history of the marque and its development, German text.

(Qty)

€400 - 500

4





5



6

5 VIER MERCEDES-BENZ FLUGBLATT-POSTER GRAND PRIX SIEGE 1954

die den Erfolg beim Italienischen, Französischen, Deutschen und Schweizerischen Grand Prix feiern, mit den Fahrern Juan Manuel Fangio, Karl Kling und Hans Herrmann; zusammen mit einem „Victories for Progress“ Flugblatt Poster, welches Rennerfolge in den Jahren 1954 und 1955 feiert, jeweils mit Zeichnungen nach Hans Liska, jeweils 29 x 21 cm.

(5)

FOUR 1954 MERCEDES-BENZ GRAND PRIX VICTORY HANDBILL POSTERS,

celebrating successes for Mercedes-Benz at the 1954 Italian, French, German and Swiss Grand Prix, with drivers Juan Manuel Fangio, Karl Kling and Hans Herrmann, together with a 'Victories for Progress' handbill poster, celebrating race successes for 1954 and 1955, each featuring artwork after Hans Liska, each measuring 29 x 21cm.

(5)

€500 - 600

6 SECHS MERCEDES-BENZ RENNSIEGE FLUGBLATT-POSTER 1955

Fünf Poster anlässlich der Grand Prix Rennerfolge für Mercedes-Benz beim Belgischen, Niederländischen, Schwedischen und Englischen Grand Prix, ein weiteres mit dem Sieg der XXII Mille Miglia im Jahre 1955,; zusammen mit einem „Victories for Progress“ Flugblatt Poster, welches Rennerfolge in den Jahren 1954 und 1955 feiert, mit Zeichnungen nach Hans Liska, jeweils 29 x 21 cm.

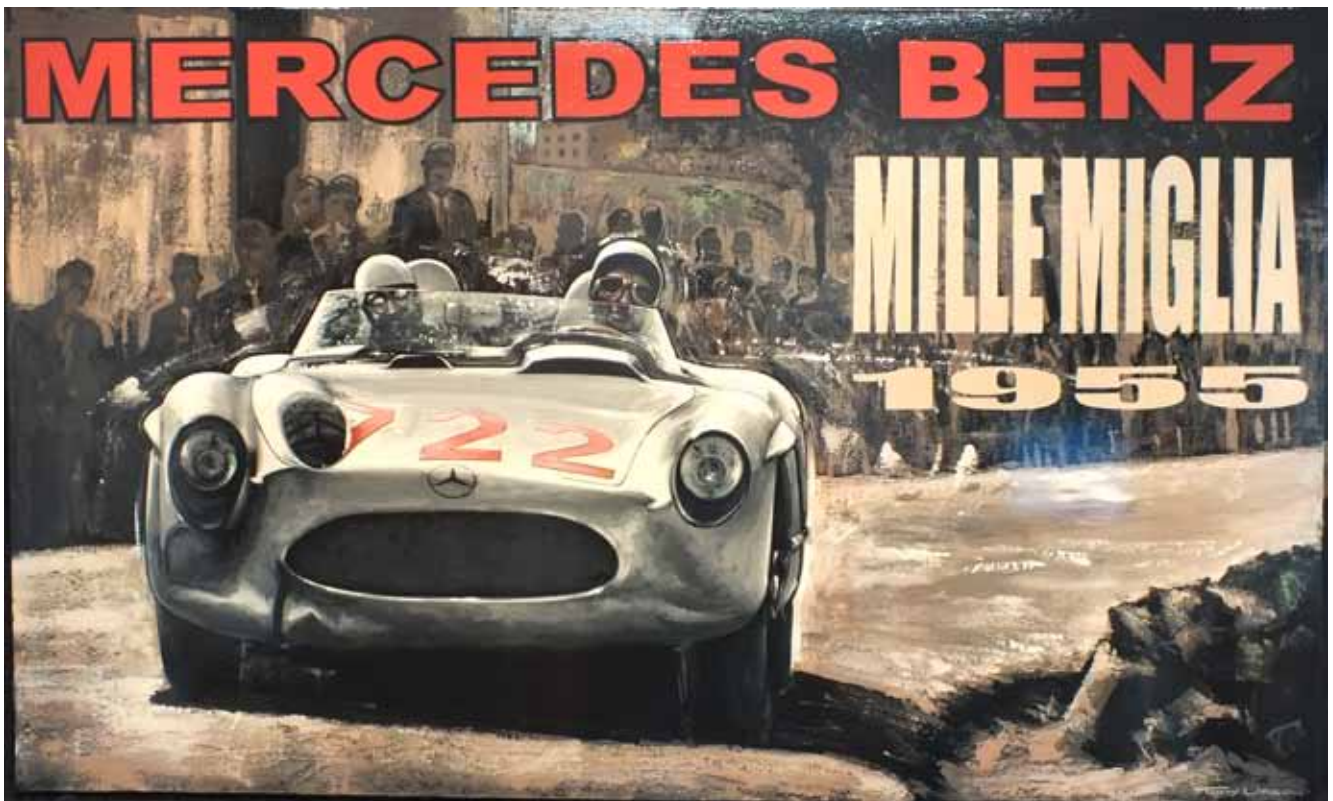
(7)

SIX 1955 MERCEDES-BENZ RACE VICTORY HANDBILL POSTERS,

comprising five posters celebrating Grand Prix race successes for Mercedes-Benz at the Belgian, Dutch, Swedish, and English Grand Prix, another celebrating victory at the 1955 XXII Mille Miglia, together with a 1954-55 'Victories for Progress' handbill poster with artwork after Hans Liska, each 29 x 21cm.

(7)

€600 - 800



8

7

MERCEDES-BENZ WERBEMATERIAL EINSCHLIESSLICH 190 SL UND 300SL

Englische Versionen, einschließlich drei Werbeseiten für den 190 SL und zwei für den 300 SL Flügeltürer, zusammen mit weiteren Broschüren und Werbematerial für verschiedene Varianten der Typen 170, 180, 190, 219, 220 und 300, weiteres Material für Mercedes-Benz Nutzfahrzeuge, eine Ausgabe von Hans Liska: Automobile and Fashion, und weitere Ephemera.

A QUANTITY OF ASSORTED MERCEDES-BENZ SALES LITERATURE INCLUDING 190SL AND 300SL,

English editions, including three sales sheets for 190SL and two for 300SL Gullwing, together with other assorted brochures and sales literature for Type 170, 180, 190, 219, 220, and 300 models and variants, others for Mercedes-Benz commercial vehicles, an edition of Hans Liska: Automobile and Fashion, and other ephemera.

€500 - 600

8^w ♦

TONY UPSON, 'MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA 1955'

signiert, Acryl auf Leinwand, Rennszene mit Stirling Moss und Denis Jenkinson auf dem Weg zum Sieg in ihrem 300 SLR, 96 x 156 cm.

TONY UPSON, 'MERCEDES-BENZ MILLE MIGLIA 1955',

signed, acrylic on canvas, race scene depicting Stirling Moss and Denis Jenkinson powering their way to victory in the 300SLR, 96 x 156cm.

€600 - 800



9^w

TONY UPSON, 'MERCEDES-BENZ PLAKETTE'
signiert, Acryl auf Leinwand, eine Studie der Plakette
des Mercedes-Benz Sterns, 104 x 104 cm.

TONY UPSON, 'MERCEDES-BENZ BADGE',
signed, acrylic on canvas, a study of the bonnet
badge featuring the three-pointed star, 104 x
104cm.

€300 - 500

9



10

**WALTER GOTSCHKE (1912-2000), 'GROSSER
PREIS VON DEUTSCHLAND 1937',**
Signiert, Acquarell, Rennszene mit Rudolf
Carracciola in seinem W125 auf dem Weg zum Sieg
vor Bernd Rosemeyer in seinem Auto Union C-Typ,
20 x 29 cm, Glas gerahmt.

**WALTER GOTSCHKE (1912-2000), '1937
GERMAN GRAND PRIX',**
signed, watercolour, race scene depicting Rudolf
Caracciola on his way to victory in the W125 leading
Bernd Rosemeyer in the Auto Union C-Type, 20 x
29cm, framed and glazed.

€850 - 1,000

Dieses Los wurde vormals als Teil des Erbes von
George Monkhouse verkauft. Siehe Los 474,
Sotheby's Katalog vom 4. Dezember 1993.

This Lot was originally sold as part of the Estate of
the late George Monkhouse. See Lot 474 Sotheby's
catalogue 4th December 1993.

10

11

**WALTER GOTSCHKE (1912-2000), 'VON
BRAUCHITSCH - FREIBURG-SCHAUINSLAND
1937',**

signiert, Acquarell, Manfred von Brauchitsch
in seinem Mercedes-Benz W125 am Start des
Freiburg-Schauinsland Bergrennens., 20 x 29 cm,
Glas gerahmt.

**WALTER GOTSCHKE (1912-2000), 'VON
BRAUCHITSCH - FREIBURG HILLCLIMB 1937',**
signed, watercolour, depicting Manfred von
Brauchitsch in the Mercedes-Benz W125 at the start
of the Freiburg-Schauinsland hillclimb event, 20 x
29cm, mounted, framed and glazed.

€850 - 1,000

Das Freiburg-Schauinsland Bergrennen war ein 12
km langes Rennen mit 127 Kurven, von 400 m auf
1,200 m Höhe ansteigend.

Dieses Los wurde vormals als Teil des Erbes von
George Monkhouse verkauft. Siehe Los 471,
Sotheby's Katalog vom 4. Dezember 1993.

The Freiburg-Schauinsland hillclimb event was a
12km, 127 corner course, rising from 400m to
1200m above sea level.

This Lot was originally sold as part of the Estate of
the late George Monkhouse. See Lot 471 Sotheby's
catalogue 4th December 1993.



11

12

**RODNEY DIGGENS (BRITISH 1937-),
'LAUTENSCHLAGER - GROßER PREIS VON
FRANKREICH 1914'**

signiert, Öl auf Leinwand, Rennszene mit
Lautenschlager mit hoher Geschwindigkeit auf
seinem Weg zum Sieg in seinem Grand Prix
Mercedes, 44 x 59 cm, Glasgerahmt.

**RODNEY DIGGENS (BRITISH 1937-),
'LAUTENSCHLAGER - 1914 FRENCH
GRAND PRIX',**
signed, oil on canvas, race scene depicting
Lautenschlager at speed on his way to victory in
the Grand Prix Mercedes, 44 x 59cm, framed and
glazed.

€1,400 - 1,800



12



13

**13
EINE MERCEDES-BENZ KARAFFE IN FORM EINES KÜHLERS
VON CLASSIC STABLE, ENGLISCH, 1970ER JAHRE**

Verchromtes Metall mit Netz-Kühlergrill, lackiertes Markenemblem, mit Kühlerverschluß und -figur, 23 cm hoch, in einer Präsentationsschachtel.

A BOXED MERCEDES BENZ RADIATOR DECANTER BY CLASSIC STABLE, BRITISH, 1970S,
chrome plated metal case with wire mesh grille, painted marque badge, with radiator cap and mascot, 23cm high, in presentation case.
€500 - 600



14

**14
EINE MERCEDES-BENZ KARAFFE IN FORM EINES KÜHLERS
VON RUDDSPEED, ENGLISCH, 1960ER JAHRE**

Verchromtes Metall mit gedrucktem "Netz"-Kühlergrill, emailliertes Markenemblem, mit Kühlerverschluß und -figur, 22cm hoch.

A MERCEDES BENZ RADIATOR DECANTER BY RUDDSPEED, BRITISH, 1960S,
chrome plated metal case with printed 'mesh' grille, enamel marque badge, with radiator cap and mascot, 22cm high.
€400 - 500



15

**15
EIN SELTENES, DREITEILIGES BOSCH RÜCKLICHT FÜR
MERCEDES-BENZ, 1930ER JAHRE**

Entfernt von einem Mercedes-Benz 540 K, zweiteiliges verchromtes Metallgehäuse, mit drei Rundleuchten, die mittlere rote Leuchte hinter einem Mercedes-Benz Stern, unten am Gehäuse mit einer klaren Nummernschild-Leuchte versehen, insgesamt 18 cm breit, Verchromung abgenutzt, kleine Delle hinten am Gehäuse.

A RARE BOSCH FOR MERCEDES TRIPLE REAR LIGHT CLUSTER, 1930S

removed from a Mercedes-Benz 540K, two-part chrome plated metal casing, the rim mounted with three circular lenses, the middle red lens behind three pointed star decoration, the main body of the lamp fitted underneath with flat clear numberplate lens, 18cm wide overall, plating worn, small dent to rear of casing.

€700 - 900



16

16

EIN MERCEDES-BENZ 300 SL MODELL VON MICHELE CONTI IM MASSSTAB 1:12

Mitte/Ende der 1950er Jahre gebautes Modellauto von dem renommierten Modellbauer, Metallkonstruktion mit funktionierender Lenkung, bewegliche Räder mit Gummibereifung, mit detaillierter Innenausstattung, signiert "Conti.M." in gelb auf der Unterseite, 41 cm lang.

A 1:12 SCALE SCRATCHBUILT MODEL OF A MERCEDES-BENZ 300SL BY MICHELE CONTI,

kerbside model produced in the mid-late 1950s by the renowned model maker, metal construction, with articulated steering, rolling wheels with rubber tyres, with detailed interior, signed 'Conti.M.' in yellow paint to underside, 41cm long.

€5,000 - 6,000



17

17

EIN MERCEDES-BENZ W196 FORMEL 1 MODELL VON MICHELE CONTI IM MASSSTAB 1:12

Mitte der 1950er Jahre gebautes Modellauto von dem renommierten Modellbauer, Metallkonstruktion mit funktionierender Lenkung, Räder mit Gummibereifung, Cockpit mit Ledersitz, in silberner Rennlackierung mit gemalten Startnummern 12, 35 cm lang.

A 1:12 SCALE SCRATCHBUILT MODEL OF A MERCEDES-BENZ W196 GRAND PRIX CAR BY MICHELE CONTI,

kerbside model produced in the mid 1950s by the renowned model maker, metal construction, with articulated steering, wheels with rubber tyres, the cockpit with leather seat, finished in silver coloured Grand Prix race livery and with painted number 12 race roundels, 35cm long.

€3,500 - 4,500



18 (detail)



18

18 ♦♦

EIN MODELL DES MERCEDES-BENZ W196 STROMLINIEN-RENNWAGENS VON AMALGAM IM MAßSTAB 1:8

Ein exquisites Modell mit abnehmbarer Motorhaube, die es erlaubt, den sehr detailliert gearbeiteten Reihenschachylinder zu sehen, montiert auf schwarzem Sockel mit Plakette des Herstellers und der limitierten Ausgabe, mit Plexiglass Schaukasten und der Originalverpackung, nebst Authentizitätszertifikat des Herstellers Amalgam. Dieses Modell war limitiert auf 199 Einheiten (unwahrscheinlich, dass viele gebaut wurden), dies ist Nummer 18. Dieses Modell wurde 2009 gebaut und befindet sich im Neuzustand.

A FINE 1:8 SCALE MERCEDES W196 STREAMLINER BY BESPOKE MODEL MAKERS AMALGAM,

equisitely modeled, with removable engine cover to reveal straight 8 engine in incredible detail, the model mounted on a black stand with maker's and limited edition plaque, with Perspex display case, together with all the original packaging as when new and the Certificate of Authenticity from Amalgam. The limited edition was limited to a maximum of 199 units (but unlikely that many have been built) of which this is number 18. This particular model was made in 2009 and is in "as new" condition.

€4,200 - 5,000

Ein Modell des Wagens, der für eine Sensation in der Saison des Jahres 1954 sorgte. Kein anderer Wagen vorher sah so aus, mit seinen verkleideten Rädern und der Stromlinienform. Der Wagen gewann sein erstes Rennen beim Großen Preis von Frankreich in Reims mit Juan Manuel Fangio am Steuer.

Modelled on the car that took the Grand Prix world by storm in the 1954 season. Nothing like it had appeared in Formula 1 before with its covered wheels and sleek aerodynamic design, it won its very first race in the French Grand Prix at Reims with Juan Manuel Fangio at the wheel.

19

EINE SELTENES PROSPEKT DER ENGLISCHEN MERCEDES-BENZ LTD "THE CAR OF GREATEST ACHIEVEMENT" AUS DEM JAHRE 1936

Englischer Text, Faltprospekt mit Bildern des 170 V, 290, 230 und 540 K, mit technischen Einzelheiten auf der Rückseite, 24 x 30 cm, teilweise verblichen und geknickt.

A RARE BRITISH MERCEDES-BENZ LTD 'THE CAR OF GREATEST ACHIEVEMENT' CAR RANGE BROCHURE, 1936,

English text, four sheet fold-out to center images of 170v, 290, 230 and 540K cars, with specifications chart to back cover, 4to, some loss and creasing.

€300 - 400

20

DIE 'EINZELHEITEN DES BETRIEBES UND DER FUNKTIONSWEISE DES BENZ MOTORWAGENS', 1899

Englischer Titel und Text, eine originale Publikation herausgegeben von Hewetson's Ltd., Soho, London, gebunden mit kastanienbraunem Einband und goldener Prägung, mit technischen Erläuterungen zum Modell, Beschreibungen und ausklappbaren Diagrammen sowie einer Liste der illustrierten und nummerierten Teile. 12,7 x 18,7 cm.

THE 'PARTICULARS OF THE MANAGEMENT AND WORKING OF BENZ'S MOTOR CARRIAGE', 1899,

an original publication produced by Hewetson's Ltd of Soho, London, hardback with maroon cloth covers and gilt tooling, outlining all technical exercises relating to the model, comprises written information with fold-out diagrams of the model complete with lists of names for illustrated numbered parts, 12mo.

€1,000 - 1,400

21 ♦

EINE REPRODUKTION EINES ROH-ZYLINDERBLOCKES FÜR EINEN BENZ PATENT MOTORWAGEN,

Moderner Guß, wird mit einem kompletten Set der hölzernen Gußformen desgleichen verkauft. (Stck.)

A REPRODUCTION UN-MACHINED CYLINDER BLOCK FOR A BENZ PATENT MOTORWAGEN

modern casting, sold together with a complete set of wooden block casting patterns for the same.

(Qty)

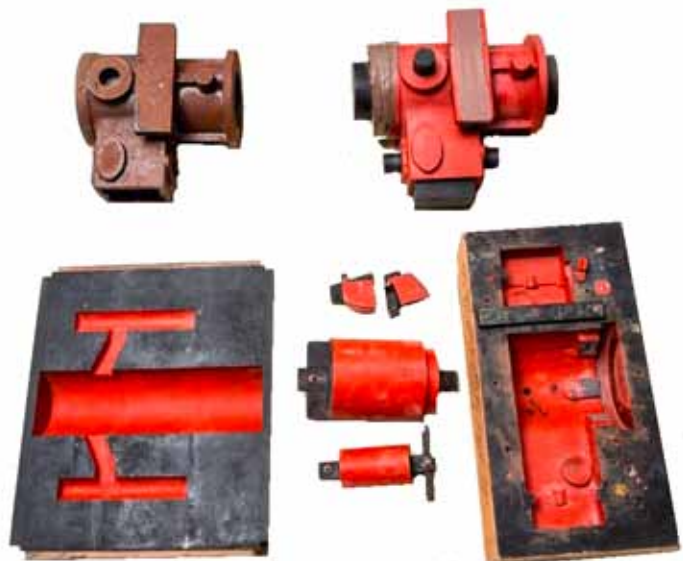
€2,100 - 2,500



19



20



21



22

22

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES - GROßER PREIS VON FRANKREICH 1914', signiert, Gouache auf Malkarton, 23 x 27cm, Glas gerahmt.

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES - 1914 FRENCH GRAND PRIX',

signed, gouache on artist's board, 23 x 27cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200



23

23

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES - LAUTENSCHLAGER BEIM GROßEN PREIS VON FRANKREICH 1914'

signiert, Aquarell und Bleistift auf Malkarton, 23 x 27cm, Glas gerahmt.

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES - 1914 FRENCH GRAND PRIX LAUTENSCHLAGER',

signed, watercolour and pencil on artist's board, 23 x 27cm, mounted, framed and glazed.

€800 - 1,200



24

24

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES INSPIRATION UND HELDEN',

signiert, Mischtechnik auf Malkarton, das Motiv ist Mercedes, die Tochter von Emil Jellinek, der Mercedes-Stern und Lautenschlagers Siegerwagen vom Großen Preis von Frankreich 1914, 54 x 74cm, Glas gerahmt.

DEXTER BROWN (1942-), 'MERCEDES INSPIRATION AND HEROES',

signed, mixed media on artist's board depicting Mercedes, daughter of Emil Jellinek, the three pointed star and Lautenschlager's 1914 French Grand Prix winning Mercedes, 54 x 74cm, mounted, framed and glazed.

€2,000 - 3,000



25 ∅∅

FERBEDO MERCEDES-BENZ TRETAUTO, CIRCA 1955,

Ferdinand Benthäuser's Firma Ferbedo ist wohl am bekanntesten als Hersteller von Schiebe- und Tretautos für Kinder, stellte aber auch in der Mitte der 1920er Jahre einen kuriosen, vollwertigen Wagen mit vier Rädern her, der Tandem-Sitzplätze für drei Insassen bot. Das hier angebotene Tretauto hingegen ist ein konventionelleres Produkt, es handelt sich um eine sehr hübsche Reproduktion des 190 SL Roadster als Tretauto für Kinder, Ferbedo's wohl bekannteste Kreation. Die Pedale treiben die Hinterräder an und sowohl das Lenkrad als auch die Front des Wagens orientieren sich stark am Original. Er verfügt sowohl über Stoßstangen als auch über Zierleisten aus Stahl an den Kotflügeln, die neu verchromt wurden. Dieses nunmehr 60-jährige Spielzeug kommt nur selten auf den Markt und steht sowohl bei Mercedes-Benz Sammlern als auch bei Kindern, für die es ursprünglich gebaut wurde, hoch im Kurs.

A FERBEDO MERCEDES-BENZ PEDAL CAR, CIRCA 1955,

Although best known as a maker of children's scooters and pedal cars, Ferdinand Benthäuser's Ferbedo company also built a curious full-size four-wheeler during the mid-1920s, which featured tandem seating for three passengers. Offered here though, is one of its more mainstream products: a wonderful reproduction for children of the Mercedes-Benz 190 SL Roadster. Produced between 1954 and 1963, the 190 SL sports car was an enormous success for Mercedes-Benz, particularly in the USA where many of the slightly fewer than 26,000 produced found homes. Ferbedo's most famous creation, this toy version has pedal to drive the rear wheels and a steering wheel inspired by that of the full-size 190, as is the front grille. The four fender strips are chromed steel, as are the two bumpers, which have been re-plated. Some 60 years old, this is a charming and elegant toy that is now very rare and highly desired by discerning Mercedes-Benz collectors, not to mention the children it was intended for.

€3,000 - 4,000

26 - 100

No lots

MOTOR CARS

Lots 101 - 145

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/22719





101

1925 Mercedes Typ 8 Damenfahrrad
Rahmennummer 23006



Nach der deutschen Kapitulation im Ersten Weltkrieg belegten die siegreichen Alliierten im Versailler Vertrag Deutschland mit einem Embargo auf die Produktion nahezu aller Waren militärischer Natur und zwangen so die Fabrikbesitzer, sich auf neue Wege zu besinnen, um ihre Werkshallen in Betrieb zu halten und ihre Arbeiter zu beschäftigen. BMW, vormals Hersteller von Flugmotoren, verlagerte sich zuerst auf die Produktion von Kochgeräten und dann auf Motorräder. Das Mercedes Werk in Berlin-Marienfelde wurde 1923 auf die Herstellung von Fahrrädern umgestellt.

Dieses Damenrad vom Typ 8 wurde von der Mercedes Fahrradwerke GmbH gebaut und wurde auf hohem Niveau restauriert. Es befindet sich weitestgehend in der originalen Spezifikation, mit dem Mercedes-Stern an der Front, am Sattel (letzterer sehr selten) und am Kettenrad. Zusätzlich sind am Rahmen und dem hinteren Schutzblech Mercedes Logos angebracht. Der Kettenschutz und der Gepäckträger sind Accessoires von Hebie. Das perfekte Rad für das Fahrerlager bei Mercedes-Treffen!

€4,000 - 6,000

No reserve

After Germany's capitulation in WWI, at the Treaty of Versailles the victorious Allies placed an embargo on the production of virtually anything of a military nature, forcing many of the country's engineering enterprises to seek new ways to keep their factories open and workforces employed. BMW, previously makers of aero engines, turned initially to the manufacture of cooking utensils and then to motorcycles, while Mercedes' plant at Marienfelde, Berlin was turned over in 1923 to making bicycles.

Built by Mercedes Fahrradwerke GmbH, this Type 8 ladies' bicycle has been restored to a very high standard. The machine remains in essentially its original specification, retaining the Mercedes three-pointed star to the front, to the saddle (the latter very rare) and to the chain wheel. In addition, there are Mercedes transfers on the frame tubing and rear mudguard, while the chain guard and luggage carrier are accessories made by Hebie. The perfect 'paddock transport' at any Mercedes gathering.



102

Mit nur 13.007 km Laufleistung

1975 MERCEDES-BENZ 280 S

Fahrgestell-Nr. 116020 12 042977

Motor-Nr. 110922 12 024173

Die beiden ersten Modelle der neuen S-Klasse, der 280 S und der 280 SE, wurden erstmals auf dem Pariser Salon 1972 vorgestellt. Mit zurückhaltendem neuem Design, das noch stark an den Vorgänger der Neuen Generation angelehnt war, erhielten diese Wagen der Luxusklasse dennoch eine Reihe von wichtigen Verbesserungen; die Konstruktion des Fahrgastraumes als Sicherheitszelle und die Schräglenkerhinterachse, die für erhöhten Komfort sorgte, gehörten dazu. Der bereits aus dem Vorgänger bekannte M110-Motor, ein Reihensechszylinder mit 2.746 cc Hubraum und zwei obenliegenden Nockenwellen leistete 160 PS in der Vergaserversion und 185 PS als SE mit Bosch-Benzineinspritzung. Als Getriebe standen ein Viergang-Schaltgetriebe oder eine Automatik zur Wahl. Die S-Klasse erfreute sich großer Beliebtheit und blieb acht Jahre in Produktion, bis sie 1980 vom W 126 abgelöst wurde.

Dieser 280 S in weiß mit dunkelblauer Velourspolsterung und Automatikgetriebe wurde neu in Deutschland ausgeliefert und dann nach Japan exportiert, wo er von nur zwei Besitzern auf trockenen Straßen bewegt wurde. Mit einer Laufleistung von lediglich 13.000 km wird der Wagen als in generell exzellentem, un-restaurierten Originalzustand beschrieben, mit einer unverbrauchten und noch neu riechenden Innenausstattung. Derzeit ist er in England registriert und wird mit englischer V5C-Zulassung, gültiger MOT (dem englischen Äquivalent des TÜV) und einer Auslieferungsbesccheinigung von Mercedes-Benz angeboten.

€25,000 - 35,000

No Reserve

The first of Mercedes-Benz's new high-performance S Class luxury saloons - the 280 S and 280 SE - debuted at the Paris Salon in 1972. Subtly restyled, the newcomers retained strong visual links with their 'New Generation' predecessors yet incorporated a number of significant improvements; the 'safety cell' body construction was a major selling point while handling and ride comfort were enhanced by the adoption of semi-trailing arm rear suspension. Introduced on the immediately preceding saloon and coupé models, the 2,746cc, six-cylinder, M 110 engine employed double-overhead-camshaft valve gear and developed 160 hp on carburetors or 185 hp on Bosch fuel injection in the SE. Transmission options were a four-speed manual or similar automatic. Immensely successful, the 280 S/SE remained in production for eight years, being superseded by the new S Class models in 1980.

Finished in white with blue velour upholstery, this left-hand drive automatic-transmission 280 S was ordered new in Germany and then taken to Japan, where it was used in dry conditions by only two owners. With only some 13,000 kilometres under its wheels, the car is described as in generally excellent condition, completely original and un-restored, with its interior looking and smelling like new. Currently registered in the UK, it comes with a V5C document, current MoT certificate and Mercedes-Benz letter confirming manufacturing details.

103

Mit einer Laufleistung von nur 9.787 Meilen (ca. 15.700 km)

1983 MERCEDES-BENZ 380 SL

Fahrgestell-Nr. WDB BA45A3 DB 025093

Motor-Nr. 116962 12 015696



Der 380 SL und 380 SLC wurde 1980 vorgestellt und hatte die gleiche Karosserie des bereits 1971/1972 eingeführten R 107; er unterschied sich äußerlich nur durch einen Frontspoiler von seinen Vorgängern. Der luxuriös ausgestattete Wagen ersetzte den 350 und ergänzte das Modellprogramm zu den Modellen 280 und 500 SL/SLC, denen er von der Karosserie fast gleichte.

Den Antrieb erledigte ein auf 3.818 cc vergrößerter und verbesserter V8 mit obenliegenden Nockenwellen, während das Fahrwerk dem bewährten Mercedes-Benz Muster mit Einzelradaufhängung und Scheibenbremsen rundum folgte. Ein neues Automatikgetriebe mit vier Schaltstufen war bei den Achtzylindern serienmäßig. Der 380 SL erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von über 210 km/h. Nach nur einem Jahr wurde der Motor des 380 SL im Interesse besserer Emissionswerte und niedrigerem Verbrauch überarbeitet und auf 3.839 cc vergrößert und blieb in dieser verbesserten Form bis zum Jahre 1985 im Programm.

Dieser silberne 380 SL mit blauer Lederausstattung wurde neu in die Vereinigten Staaten ausgeliefert. Mit nur 9.787 Meilen (ca. 15.700 km) auf dem Tacho befindet er sich nahezu im Neuzustand. Die originalen Handbücher und das Serviceheft sind vorhanden. Er ist zur Zeit in England zugelassen und wird mit dortigem V5C-Brief, einem gültigen MOT-Zertifikat (dem englischen Äquivalent des TÜV) und einer Bescheinigung von Mercedes-Benz angeboten. Eine seltene Gelegenheit für den ernsthaften Sammler.

€30,000 - 45,000

No Reserve

Launched in 1980, the 380 SL convertible and 380 SLC coupé retained the 107 series bodyshell first introduced in 1971/72 in virtually unchanged form apart from the addition of a front spoiler. These luxuriously equipped newcomers supplanted the outgoing '350' models and were produced alongside the outwardly similar 280 and 500 SL/SLC.

Their power unit was an enlarged (to 3,818cc) and improved version of the existing 3.5-litre overhead-cam V8. The running gear followed Mercedes-Benz's established pattern, comprising all-independent suspension and four-wheel disc brakes, while the new four-speed automatic transmission was standard equipment. Top speed was in excess of 130 mph. After little more than a year the 380 SL was re-engined with a longer-stroke, 3,839cc V8 in the interests of better fuel economy and reduced emissions. Production of the model in this improved form continued until 1985.

Finished in silver with blue leather upholstery, this quite exceptional 380 SL convertible was delivered new to the USA. With only 9,787 miles (approximately 15,700 kilometres) recorded, the car is presented in effectively 'as new' condition and comes complete with its original owner's pack and service booklet. Currently registered in the UK, it is offered with a V5C document, current MoT certificate and Mercedes-Benz letter confirming manufacturing details. A wonderful opportunity for the discerning collector.



Eines von nur 26 gebauten Exemplaren mit dem AMG V12-Motor**2003 MERCEDES-BENZ CL 63 AMG**

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

Motor-Nr. 137.980-40-018874

Ein wahrhafter 'Wolf im Schafspelz' mit einer unbeschränkten Höchstgeschwindigkeit von 300km/h wird mit diesem CL 63 AMG hier angeboten, eines von nur 26 Fahrzeugen dieser Art, die mit dem AMG 6,3-Liter V12 Motor, wie er auch im Pagani Zonda Supersportwagen eingebaut ist. Diese exklusiven 'S-Coupés' waren nur von AMG erhältlich. Das hier angebotene Exemplar kostete neu stattliche 272.000 Euro. Es wurde als Neufahrzeug zur AMG Niederlassung der Niederlande, ASV in Veghel, geliefert und dort als Vorführfahrzeug vom Präsidenten der Niederlassung gefahren. Der Wagen hat eine silberne Lackierung, eine anthrazitfarbene Lederinnenausstattung ist voll ausgestattet.

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



Das Auto wurde nach der Erstzulassung im Januar 2003 von ASV als Vorführfahrzeug genutzt, bevor es an die derzeitige Anbieterin (erster Privatbesitz) im November 2006 verkauft wurde. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden mit dem Fahrzeug nur 32.500 Kilometer gefahren. Nach der 50.000 Kilometer-Wartung entwickelte der Motor einen Fehler und wurde von AMG in deren Werk in Affalterbach auf Kosten der Firma ersetzt (Fotografien liegen in der Akte vor). Das Auto wurde bis zur seiner Abmeldung 2012 auf der Straße gefahren.

Im April 2014 wurde das Auto aus dem Lager geholt und von AMG für 4.807 Euro gewartet und neu in Betrieb genommen (der letzte Wartungsstempel war bei 141.946 Kilometer und der momentane Tachostand liegt bei ungefähr 142.000 Kilometern). Die technische Inspektion wurde im Mai 2014 durchgeführt. Seit 2006 wurde der Wagen von der derzeitigen Besitzerin ohne Kosten zu scheuen sehr gut gepflegt und wird in einem sehr guten originalen Allgemeinzustand präsentiert. Es werden mitgeliefert: komplette Wartungshistorie, Besitzermappe, alle Bücher und die AMG-Plaketten, die die Besitzerin nicht auf Ihrem Auto wollte. Weitere Zusatzinformationen bestehen aus der Datenkarte, Besitzernotizen, Steuerbescheinigung (2013), Ausdruck der Leistungskurven des Drehmomentverlaufs, Niederländischen Zulassungspapieren und Bescheinigung des TechnoconVehicleTracker (Niederländisches Fahrzeug Ortungssystem).

€45,000 - 75,000

No Reserve

First registered in January 2003, the car was used by ASV as their demonstrator car before being sold by them to the current lady vendor (its first private owner) in November 2006, at which time it had covered only 32,500 kilometres. After the 50,000 kilometres service the engine developed a fault and was replaced by AMG in its Affalterbach factory at the company's own expense (photographic record on file). The car was kept on the road until the registration was cancelled in 2012.

In April 2014 it was taken out of storage and updated and re-commissioned by AMG at a cost of €4,807 to put it on the road again (the last service stamp was at 141,946 kilometres and the current odometer reading is circa 142,000 kilometres). The technical inspection was carried out in May 2014. Very well maintained by the current owner since 2006 with no expense spared, the car is presented in generally very good original condition and comes with full service history, owner's wallet, all books and the AMG badges that the owner did not want on her car. Additional documentation consists of the data card, owner's notes, taxation report (2013), dynamometer power curve printout, Netherlands registration papers and certification for the Technocon vehicle tracker.



Italianische Erstausslieferung, Schaltgetriebe
1965 MERCEDES-BENZ 230 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.042.10012389

Motor-Nr. 127.981-10-01318

Im März 1963 auf dem Genfer Autosalon, als Nachfolger für den 190 SL vorgestellt, wurde bei diesem Modell der Vier-Zylinder Motor des Vorgängers durch einen Reihen-Sechszylindermotor mit 2,3 Liter Hubraum und Benzineinspritzung ersetzt. Dieser Motor war der geringfügig aufgebohrte ehemalige 220 SE Motor mit einer Leistung von 150 PS.

Das brandneue Karosseriedesign von Paul Bracq verbunden mit dem für Mercedes-Benz üblichen Fahrwerk mit vorderer Einzelradaufhängung und der hinteren Eingelenkpendelachse wurde zum sofortigen Klassiker. Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten sorgen für die nötige Bremsverzögerung. Für die Kraftübertragung konnte man zwischen einem manuellen Viergang Schaltgetriebe oder einem Automatikgetriebe wählen.

Introduced at the Geneva Salon in March 1963 as replacement for the 190 SL, The 230 SL abandoned its predecessor's four-cylinder engine in favour of a 2.3-litre fuel-injected six derived from that of the 220 SE and producing 150bhp.

An instant classic, the body design was 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.



Die Höchstgeschwindigkeit ist mit 200 km/h angegeben. Wegen seiner markanten Form "Pagode" getauft, zählten diese SL Modelle zu den beliebtesten Sporttourern ihrer Zeit und sind noch immer höchst begehrt bei Sammlern.

Dieser sehr gut restaurierte 230 SL wurde 1965 an seinen Erstbesitzer in der Provinz Alessandria in Norditalien ausgeliefert. Zur Ausstattung gehören das Werks-Hardtop, das begehrte Viergang-Schaltgetriebe und die cognacfarbene Innenausstattung. Er wird direkt aus einer privaten Sammlung in Süditalien angeboten, wo er 2008 einer umfassenden Restaurierung unterzogen wurde – als Resultat beschreibt der Einlieferer diese Pagode als durchweg in sehr gutem Zustand. Seit der Restaurierung wurde der Wagen nur selten bewegt und in einer klimatisierten Garage aufbewahrt, die Batterie war an ein Erhaltungsladegerät angeschlossen und die Räder ruhten auf Reifenschonern, um Standschäden zu vermeiden. Der Wagen wird mit Italienischen Zulassungspapieren und ASI Gold-Zertifikat angeboten.

€65,000 - 85,000

Top speed was in excess of 120 mph. The Mercedes-Benz 230 SL 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 1965 to 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.





106

1961 MERCEDES-BENZ 220 S 'HECKFLOSSE'

Fahrgestell-Nr. 111.012-10-049119

Motor-Nr. 180.941-10-045632



Die 220 S Limousine wurde auf der IAA in Frankfurt 1959 vorgestellt und war eines von drei Sechszylinder-Modellen (W111) mit einem neuen, aktuellen Design. Besondere Aufmerksamkeit galt dem verbesserten Komfort und der Sicherheit der Insassen – so wurde der Innenraum vergrößert, die Glasfläche für bessere Rundumsicht erweitert, während die Einführung von vorderen und hinteren Knautschzonen ein Meilenstein in automobiler Sicherheitstechnik darstellte. Das Design sollte sowohl dem Europäischen als auch dem Nordamerikanischen Markt gefallen, weswegen die elegante neue Karosserie mit Heckflossen versehen wurde, einem Stylingkniff, welcher damals sehr in Mode war und dem Modell zu seinem Spitznamen verhalf.

Mit dem aus dem Vorgänger stammenden und modernisierten Reihensechszylinder mit 2.195 cc Hubraum, war der 220 S für eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h gut. Vordere Scheibenbremsen flossen in die Serienfertigung des 220 S im April 1962 ein. Die Produktion lief im Jahre 1965 aus.

Diese 220 S Limousine wurde 1961 in die Schweiz an einen Paul W. Harkingen ausgeliefert, der den Wagen bis 1990 behalten sollte und erst dann an den zweiten Besitzer, einen G. B. Harskamp aus den Niederlanden verkaufte. Der aktuelle Besitzer erwarb den Wagen im Jahre 2012 und war somit erst der dritte Eigner in mehr als 50 Jahren. Nie restauriert und immer in einer Garage geparkt, wurde der Wagen im nahezu perfekten Originalzustand konserviert. Der Tacho zeigt erst 70.910 km an. Seit 2000 in den Niederlanden registriert, wird diese 220 S Limousine mit den Handbüchern, Werkzeugset, Mercedes-Benz Geburtsurkunde sowie einer kompletten Wartungsgeschichte angeboten.
€25,000 - 35,000

Introduced at the 1959 Frankfurt Auto Show, the 220 S saloon was one of three six-cylinder (W 111) models sharing a new up-to-the-minute body style. Much attention had been paid to improving passenger comfort and safety, the cabin being enlarged and the glass area increased for better visibility, while the incorporation of front and rear crumple zones represented a milestone in automotive safety technology. Designed to appeal equally to European and North American markets, the sleek new body featured tail fins, a styling device then much in vogue, which gave the models their nickname: Heckflosse (Fintail).

Powered by an up-rated version of its predecessor's 2,195cc overhead-camshaft six-cylinder engine, the 220 S was good for a top speed of around 165 km/h (102.5 mph). Fuel-injected 'SE' versions followed, the coupé and cabriolet models lacking the saloon's swiftly outdated tail fins, while front disc brakes were standardised on the 220 S in April 1962. Production ceased in 1965.

This 220 S saloon was delivered new to Switzerland in 1961 and first owned by Paul W Harkingen. In 1990 the car passed to the second owner, one G B Harskamp in the Netherlands, and in 2012 was purchased by the current vendor, only its third owner in 50-plus years. Never restored and always kept garaged, it has been preserved in original, near perfect condition, having covered a mere 70,910 kilometres from new. Netherlands registered since 2000, this exceptional 220 S saloon comes with handbooks, tools, Mercedes-Benz certificate of origin and a large file containing full maintenance history from new.



107

1986 MERCEDES-BENZ 500 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 107.0461A028237



Luxuriös ausgestattet und in herausragender Qualität in der besten Mercedes-Benz Tradition, wurde der 500 SL Roadster und das 500 SLC Coupé im März 1980 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt, zusammen mit dem nach außen ähnlichen 380 SL/SLC. Der 500er verfügte über einen komplett aus Aluminium gefertigten V8-Motor mit obenliegenden Nockenwellen, der bereits im 450 SLC 5.0 von 1977 debütierte. Mit höherer Leistung bei niedrigerem Verbrauch produzierte der Fünf-Liter Motor 240 PS bei 5.000 U/min, was ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h verhalf. Kleinere Änderungen an der nunmehr schon klassischen Karosserieform betrafen den Einsatz von aerodynamischen Front- und Heckspoilern, während die restliche Technik weitgehend unverändert blieb, mit der Ausnahme von kleineren Verbesserungen der Einzelradaufhängung und der Bremsanlage. Ein Viergang-Automatikgetriebe gehörte zur Serienausstattung.

Dieser 500 SL wurde neu nach Japan ausgeliefert und kehrte 2013 nach Deutschland zurück. Der silberne Wagen mit grauer Lederinnenausstattung wird mit dem originalen Hardtop inklusive der seltenen Heckscheibenheizung angeboten. Mit einem Tachostand von nur 65.665 km wird er als unfallfrei und in generell gutem Zustand beschrieben und ist in Deutschland zugelassen.

€28,000 - 35,000

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

This 500 SL was delivered new to Japan and returned to Germany in 2013. Finished in its original silver paintwork with grey leather interior, it comes complete with factory hardtop, the latter featuring the rare optional heated glass. The car has covered only 65,665 kilometres from new and is described by the vendor as damage free and in generally good original condition. Offered with German registration papers.

108

1958 MERCEDES-BENZ 220 S COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 180.037N8506709

Motor Nr. 180.927N8504890

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. Die rundliche und luftwiderstandsoptimierte Karosseriestruktur verhalf ihm zu seinem Zusatznamen: "Ponton-Mercedes". Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219. An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Diese Art der Fahrwerksfederung war dann lange Zeit fester Bestandteil des Mercedes-Benz Portfolios. Alle weiteren Neuvorstellungen von Mercedes-Benz profitierten dann auch von der Eingelenk-Pendelachse an der Hinterachse.

Introduced in 1956, the 220 S saloon was one of a trio of new models featuring unitary construction bodyshells employing large, box-section side-members - hence their nickname, 'Ponton' - the others being the 190 and 219. All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the Mercedes-Benz range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle.



Die 220 S Cabriolet- und Coupé-Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. In bester Mercedes-Benz Tradition waren auch diese Modellvarianten sehr üppig und luxuriös ausgestattet. Diese ausgezeichnet konstruierten Reisewagen lagen preislich mit 70% Aufschlag über dem der 220 S Limousine. 1958 wurde die Benzin-Einspritzer-Version des 2,2 Liter großen Reihen-Sechszylindermotors mit oberliegender Nockenwelle zusätzlich angeboten.

Während des gesamten Produktionszeitraums bis Oktober 1959 wurden lediglich 3.429 Cabriolets und 830 Coupés des 220 S hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Grand Tourer sehr hochpreisig.

Dieses mit dem begehrten Schiebedach ausgestattete 220 S Coupé wurde 1958 an einen Ulrich Tegelen in Deutschland ausgeliefert und blieb bis zum Jahre 2007 im Besitz der Familie. Der aktuelle Besitzer aus den Niederlanden erwarb den Wagen vom Zweitbesitzer, einem M. van Brücken, im Jahre 2014. Er hat insgesamt nur eine Laufleistung von 36.000 km und präsentiert sich, abgesehen von einer Neulackierung, im Originalzustand mit originalem Chrom und originaler Innenausstattung. Der Einlieferer beschreibt den Wagen sowohl optisch als auch mechanisch in sehr gutem Zustand. Dieses 220 S Coupé wird mit dem originalen Deutschen Brief, Mercedes-Benz Zertifikat, niederländischen Zulassungspapieren sowie umfassender Historie angeboten.

€60,000 - 80,000

Powering the 220 S was a 2,195cc overhead-camshaft six producing 100 bhp initially and 106 bhp from August 1957. Top speed was 160 km/h (99.5 mph) with 100 km/h (62 mph) coming up in 17 seconds. Short-wheelbase coupé and cabriolet versions of the 220 S soon followed. Luxuriously equipped in the best Daimler-Benz tradition, these superbly constructed Gran Turismos were priced some 70% above the 220 S saloon. For 1959 the 220 range was updated with a fuel-injected version of the 2.2-litre overhead-camshaft six, becoming the 220 SE.

By the time production ceased in October 1959, only 3,429 220 S coupé and cabriolet models had been manufactured, and today these stylish and luxuriously equipped Grand Tourers are highly prized.

This 220 S sunroof coupé was sold new in Germany in 1958 to one Ulrich Tegelen and remained in the Tegelen family's possession until 2007. The current Netherlands-based vendor purchased the car from the second owner, M van Brücken, in 2014. The car has covered only 36,000 kilometres (approximately 22,300 miles) from new and is described as original apart from a repaint, retaining its original chrome and upholstery, and is said to be in top condition both mechanically and cosmetically. Accompanying documentation consists of the original German title, Mercedes-Benz certificate of origin, current Netherlands registration papers and a large file of maintenance history.



109

1960 MERCEDES BENZ 190 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 121.040-10-015797

Motor-Nr. 121.921-10-015778

„Die herausragende Leistung des 190 SL ist ohne Zweifel die Qualität seines Entwurfes und seiner Verarbeitung. An zweiter Stelle folgt direkt das grundlegende Gefühl seiner Solidität.“ – *Road and Track*.

Für diejenigen, die sich den sehr exklusiven und exorbitant teuren Sportwagen mit Rennwagen, den 300 SL, nicht leisten konnten, hatte Mercedes-Benz den weniger exotischen aber nicht weniger hochwertigen 190 SL im Programm. Angekündigt im Jahr 1954 und auf der 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt. „Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigesehnt wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten“, beobachtete *„Road and Track“*. Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierganggetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1,897 cc Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit obenliegender Nockenwelle.

‘The outstanding achievement of the 190 SL is without doubt its quality in design and workmanship. But a close second is the general feeling of solidity it conveys.’ – *Road & Track*.

Alongside its hyper-expensive race-bred sports car - the 300 SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190 SL. Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness. Mounted on a detachable sub-frame together with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering gear, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four.



Beatmet durch zwei Solex Fallstromvergaser leistete der M121 Motor 105 PS bei 5,700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190er mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch. Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Der hier angebotene 190 SL wurde an die Mercedes-Benz Niederlassung in New York, USA, ausgeliefert, leider ist jedoch die weitere frühe Geschichte des Wagens nicht bekannt. Der aktuelle Besitzer in den Niederlanden erwarb den Mercedes-Benz 190 SL von einem Herrn van der Most, der ihn seit 2011 besaß. Ursprünglich in schwarz mit rotem Leder ausgeliefert, wurde er kürzlich in Rot neu lackiert und mit einem cognacfarbenen Lederinterieur ausgestattet. Er befindet sich nach den Angaben des Einlieferers als in grundsätzlich sehr gutem Zustand und wird mit Handbüchern, Werkzeug, niederländischen Zulassungspapieren und einer Mercedes-Benz Geburtsurkunde sowie einem abnehmbaren Hardtop angeboten.
€85,000 - 125,000

Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105bhp DIN (120bhp SAE) at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190SL to 100km/h (62mph) in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h (106mph). With its four-speed, all-synchromesh gearbox, servo-assisted hydraulic drum brakes and fully independent suspension, the 190SL was both more refined and more comfortable than any British sports car. The model was a big hit in the USA where many produced between 1955 and 1963 found homes.

This example was delivered new to Mercedes-Benz, New York, USA though its early ownership history is unknown. Resident in the Netherlands, the current vendor bought the car in 2014 from a Mr van der Most, its owner since 2011.

Originally black with red interior, the car has been newly repainted in red and the interior re-trimmed in Cognac/brown leather. Described as in generally very good condition, this beautiful 190 SL roadster is offered with handbooks, tools, Netherlands registration papers and Mercedes-Benz certificate of origin. A detachable hardtop is included in the sale.



110

1970 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-12-019709

Motor-Nr. 130.983-12-013014

„Einige Autos ändern sich nicht, sie werden nur besser. Der Mercedes-Benz 280 SL, die neueste Version der Baureihe, die mit dem 230 SL im Jahre 1963 begann, ist der gleiche geblieben, nur besser.“ Dies war das Fazit der amerikanischen Tester von *Road & Track*, nachdem sie 1968 einen 280 SL getestet hatten. „Für diejenigen, die beste Ingenieurskunst und höchste Qualität zu schätzen wissen, gibt es keine Alternative“ fuhr die renommierte amerikanische Zeitschrift fort, während der Hersteller den 280 SL als einen „großen Reisewagen im traditionellen Sinne“ und eine „einzigartige Kombination der Fahrleistungen eines Sportwagens mit dem Komfort einer Limousine (natürlich einer Mercedes-Benz Limousine) anpries.“

Diese Eigenschaften helfen, den enormen Erfolg des 280 SL zu erklären, insbesondere auf dem wichtigen Nordamerikanischen Markt, wo das optionale Automatikgetriebe von der großen Mehrheit der Käufer als unerlässlich angesehen wurde. Auch die besonders attraktive Karosserieform half natürlich enorm.

‘Some cars don’t change, they just get better. The Mercedes-Benz 280 SL, latest version of a line that began as the 230 SL in 1963, is the same as ever, just better,’ concluded *Road & Track* after testing a 280 SL in 1968. ‘For those who value engineering finesse and high quality construction, it’s alone in the field,’ enthused the highly respected American motoring magazine, while its manufacturer considered the 280 SL, ‘a Grand Tourer in the traditional sense’ and ‘a unique combination of sports car performance and saloon car comfort (a Mercedes-Benz saloon naturally).’

These attributes help explain the 280 SL’s phenomenal success, particularly in the all-important North American market where the optional automatic transmission was considered an essential feature by the majority of customers. The fact that it looked like ‘sex on wheels’ helped enormously too, of course.



Die Leichtigkeit der Bedienung des 280 SL erweiterte auch seine Popularität weit über den traditionellen, eher hartgesottene Sportwagenmarkt hinaus; viele Berühmtheiten und Filmstars besaßen einen 280 SL und Bonhams versteigerte erst vor ein paar Jahren den Wagen der Oscar-nominierten Schauspielerin Leslie Ann Warren.

Dieser herausragende 280 verblieb bis zum Jahre 2006 bei seinem Erstbesitzer, einem Alan B Adison, in Kalifornien. Der aktuelle Eigner erwarb den Wagen vom Zweitbesitzer, einem M van Brücken, in den Niederlanden 2014. Unrestauriert, beschreibt dieser den Wagen als in nahezu perfektem Zustand, '99 Punkte', und 'neuwertig'. Weiter erwähnenswert sind die originale Zweifarblackierung, Klimaanlage und das Automatikgetriebe – die beiliegende Mercedes-Benz Geburtsurkunde listet nicht weniger als 12 optionale Extras auf. Diese Pagode wird mit dem alten US-Brief, aktuellen Niederländischen Zulassungspapieren, einem großen Ordner mit der Wartungsgeschichte sowie den Handbüchern und dem Werkzeugsatz angeboten.

€90,000 - 120,000

The 280 SL's essential user friendliness broadened its appeal beyond the traditional sports car-enthusiast market; many celebrities and film stars owned 280 SLs and only a few years ago Bonhams sold that belonging to Oscar-nominated actress Leslie Ann Warren.

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 195km/h (120mph) top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h (0-62mph) time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This exceptional 280 SL remained in California, USA with its first owner, Alan B Adison, until 2006. The current Netherlands-based owner purchased the car from the second owner, M van Brücken, in 2014. Un-restored, the 280 SL is described as in near perfect condition, '99-point' and 'like new'. Noteworthy features of this supremely well equipped car include original two-tone paintwork, air conditioning and automatic transmission, while the accompanying Mercedes-Benz certificate of origin lists no fewer than 12 factory-fitted options. Additional accompanying documentation consists of the old US title, current Netherlands registration papers and a large file of maintenance history, while the car also comes with its handbooks and tools.



1967 MERCEDES-BENZ 250 SE CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 111 023-12-088311

Motor-Nr. 129 980-12-017798

Während andere Mercedes-Menz Modelle die Karosserieform der 1965 vorgestellten "Neuen Generation" bekamen, behielt das 250 Coupé und Cabriolet die zeitlos elegante Karosserie des bereits 1960 vorgestellten 220 SEb.

Der 250 SE war der auf 2,496 cc vergrößerte Reihensechszylinder mit obenliegender Nockenwelle, siebenfach-gelagerter Kurbelwelle und Benzineinspritzung. Dieser Motor sorgte mit einer Höchstgeschwindigkeit von 193 km/h und einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12 Sekunden zu deutlich besseren Fahrleistungen als die des Vorgängers 220 SE. Das Ende der Baureihe kam 1971 mit den letztgebaute 280 SE 3.5. Heutzutage sind sowohl die Coupé- als auch die Cabriolet-Versionen der Baureihe gesuchte Klassiker.

Die Bauzeit des 250 SE war relative kurz (von September 1965 bis Dezember 1967) und insgesamt wurden nur 6,213 Exemplare gebaut. Dieses gesuchte Cabriolet ist eines.

While other Mercedes-Benz models adopted the 'New Generation' bodyshell, first seen in 1965, the '250' coupé and cabriolet kept the timeless elegant coachwork that had debuted back in 1960 on the 220 SEb.

The 250 SE employed a fuel-injected version of the new, overhead-camshaft, seven-bearing 'six' displacing 2,496cc. Thus equipped, it was good for 193km/h (120mph) with 100km/h (62mph) reachable in 12 seconds, a substantial improvement on the superseded 220 SE's figures. When the 280 SE 3.5 ceased production in 1971, its passing marked the end of this long-established body style. Today all examples of these classic coupés and cabriolets are highly sought after.

The 250 SE's production life was relatively short (September 1965 to December 1967) and only 6,213 of all types were built. This highly desirable convertible model is one of only a few that survive today.



Der Wagen wurde am 17. April 1967 an die Erstbesitzerin, eine Frau Dr. Hanna Bordasch, ausgeliefert. Zur Sonderausstattung gehörten Automatikgetriebe, Klima anlage, Servolenkung, ein Kofferset sowie ein Becker-Radio (nun ein Blaupunkt). Sie erzählte später dem aktuellen Besitzer, dass der Wagen ein Geschenk ihres Mannes war und als Zweitwagen der Familie genutzt wurde.

Der Mercedes-Benz wurde ausschließlich in Deutschland und nur einmal in der Schweiz gefahren. Nach 12 Jahren, im Mai 1979, wurde der Wagen an einen Berliner Händler verkauft und blieb dort bis zu seinem Weiterverkauf im Oktober 1980 an einen Herrn G Arndtmann aus Offenbach am Main abgemeldet. Im Mai 1982 wurde das Cabriolet wiederum an einen Karl-Heinz Radomski in Gladbeck verkauft und verblieb in dessen Sammlung für die nächsten 25 Jahre, ohne angemeldet zu werden.

Im Dezember 2007 erwarb der aktuelle Besitzer den Wagen. Er befand sich in teilrestauriertem Zustand, mit einem Kilometerstand von ca. 74.000 km, der glaubhaft erschien. Er wurde im Januar 2008 wieder zugelassen. Die Karosserie ist bis auf eine Neulackierung im originalen Weiß unrestauriert, andere Restaurierungsarbeiten wurden von einem Fachbetrieb in Saarbrücken vorgenommen. Motor und Getriebe wurden 2008 komplett überholt, neue Teppiche verlegt, und die Elektrik teilrestauriert. Der 250 SE wird vom Einlieferer als in gutem Originalzustand beschrieben und wird mit einigen Rechnungen zur Restaurierung, einer Kopie der Datenkarte, deutschen Zulassungspapieren sowie einem bis 2016 gültigen TÜV angeboten.
€55,000 - 75,000

Ordered with automatic transmission, power steering, air conditioning, luggage set and Becker radio (now a Blaupunkt), the car was delivered in Hannover, Germany to its first (lady) owner, Frau Dr Hanna Bordasch on 17th April 1967. She later told the current owner that the 250 SE had been a present from her husband and was used as the family's second car.

The Mercedes was only driven in Germany and on one occasion in Switzerland. After 12 years, in May 1979, the car was sold to a dealer in Berlin where it remained unregistered until its sale in October 1980 to Mr G Arndtmann from Offenbach am Main. In May 1982 the Mercedes was sold again, to Karl-Heinz Radomski from Gladbeck, and stayed in his collection for 25 years without being registered.

In December 2007 the car was sold to its current owner, again in Germany. It was in partly restored condition when acquired, showing a believed correct 74,000-or-so kilometres on the odometer. The car was registered in January 2008. The body is said to be un-restored apart from a re-spray in its original white livery. Other restoration has been carried out by a specialist in Saarbrücken. The engine and transmission were completely rebuilt 2008, the carpets renewed, and the electrics partially overhauled. Described as in good original condition, this rare Mercedes-Benz soft-top is offered with restoration invoices, (copy) Datenkarte, German registration papers and TÜV valid until 2016.



112

***Aus dem Vorbesitz von Alfried Krupp,
seit 1980 im Besitz des Einlieferers, ein äußerst originaler Wagen***
1960 MERCEDES 300SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 198.042-10-002539

Motor-Nr. 198.980-10-002544



Der 300 SL wurde mit Blick auf die Rückkehr des Konzerns in den Rennsport nach dem Krieg entwickelt. Er feierte seinen Einstand bei der Mille Miglia 1952, wo er auf den 2. und 4. Platz im Gesamtklassement kam. Gewinne bei der Carrera Pan-Americana und in Le Mans folgten, und so wurde er einer Legende des Motorsports. Die ersten Rennwagen waren noch offen, aber vor dem Beginn der Rennsaison 1952 erschien das Coupé mit den typischen Flügeltüren. Die ungewöhnlich hohen Seitenschweller waren dem Gitterrohrrahmen geschuldet, und während der Einstieg in die offenen Wagen kein Problem darstellte, bedurfte es bei der geschlossenen Variante einer innovativen Lösung – den Flügeltüren.

Im Jahr 1954 wurde die Serienversion des 300 SL präsentiert. Er behielt den aus dem Rennwagen übernommenen Gitterrohrrahmen. Im Motorraum verrichtet der Reihensechszylinder mit 2.996 cm³ Hubraum und obenliegender Nockenwelle seine Arbeit. Er ist um 45 Grad seitlich geneigt, um eine niedrigere Karosserie mit geringerem Luftwiderstand zu ermöglichen. Mit einer innovativen mechanischen Direkteinspritzung ist der Motor, der 215 PS bei 5.800 U/min leistet, auf dem aktuellsten Stand der Technik. Ein manuelles Viergang-Schaltgetriebe überträgt die Leistung an die Hinterachse. Die Räder sind ringsum einzeln an vorderen Doppel-Querlenkern mit Schraubenfedern und an der hinteren Pendel-Schwingachse mit Schraubenfedern aufgehängt.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. The first racers were open-topped but before the '52 season's end the distinctive gull-wing doored Coupé had appeared. Unusually high sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the adoption of coupé bodywork required innovative thinking - hence the gull-wing doors.

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



In einem Test der amerikanischen Fachzeitschrift *Road & Track* im Jahre 1955 beschleunigt der 300 SL von 0 auf 100 km/h in 7.4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 215 km/h beziffert – zu seiner Zeit herausragende Werte. Die Roadster-Version des 300 SL musste ein schweres Erbe antreten. Drei Jahre nach dem ersten 300 SL Coupé wurde sie im Mai 1957 auf dem Genfer Salon vorgestellt. Das Fahrverhalten konnte nochmals verbessert werden. Mit herkömmlichen, vorne angeschlagenen Türen sollte der Roadster das Coupé über mehrere Jahre überleben. Die Fertigung des offenen 300 SL erforderte, wegen des niedrigeren Einstiegs und der damit verbundenen Änderung am Rohrrahmen auch eine Anpassung des Cockpits. Zur gleichen Zeit wurde für die Hinterradaufhängung die Pendelschwingachse durch eine Eingelenk-Pendelachse ersetzt.

Das neutrale Fahrverhalten des 300 SL Roadster erntete den Lob der amerikanischen Zeitschrift *Road & Track*, die den Wagen 1958 testete: „Mit der Eingelenk-Pendelachse und den Reifen mit besserer Haftung lässt sich das Fahrzeug in allen Situationen mühelos bewegen. Es ist eine gewaltige Verbesserung gegenüber dem Coupé festzustellen, welches bei rasanter Fahrt die unangenehme Art hatte, extrem zu übersteuern.“ Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolvierte der Roadster in 7,0 Sekunden, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Damit zählt er zu den schnellsten offenen Automobilen seiner Zeit. R&T beendet den Test mit folgendem Satz: „Der 300 SL Roadster ist ohne Zweifel ein Fahrzeug mit einer Doppelfunktion, er fühlt sich sowohl im normalen Straßenverkehr und auf offener Straße wie auch auf der Rennstrecke zu Hause.“ Dieses Zitat gilt auch noch heute.

Tested by *Road & Track* magazine in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph - outstanding figures for its day. Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Conventionally doored, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and would outlive the Coupé by several years. The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles.

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







Der Erstbesitzer dieses außergewöhnlich originalen 300 SL Roadster war der bekannte Deutsche Industrielle Alfried Krupp von Bohlen und Halbach (1907 – 1967), Vorsitzender des Familien-Stahlunternehmens Krupp AG in Essen. Das originale, von Alfried Krupp unterschriebene Bestellformular sowie zahlreiche weitere Dokumente sind noch vorhanden und werden mitgeliefert. Der derzeitige Besitzer – erst der dritte in 55 Jahren – besitzt den Wagen seit dem Jahre 1980. Fahrgestellnummer 2539 zeigt erst ca. 170,000 km an und ist unfallfrei.

Im unrestaurierten Originalzustand, wird er mit der originalen Motor- und Fahrgestellkombination, der originalen braunen Lackierung, der beigen Lederpolsterung, dem Becker-Mexiko Radio und Scheibenbremsen, die im Auftrag von Alfried Krupp kurz nach der Auslieferung nachgerüstet wurden, angeboten. Ebenso mitgeliefert wird die originale Gebrauchsanleitung und Ordner, der originale Werkzeugsatz und Wagenheber und eine Besitzurkunde, nebst einer Lenkradsicherung und einem Behälter für Bremsflüssigkeit.

Während der letzten 35 Jahre wurde der Wagen vom Einlieferer regelmäßig zu Oldtimertreffen und anderen Veranstaltungen gefahren, bei einer begrenzten Jahreslaufleistung. Dieser 300 SL wurde akribisch gewartet, nie im Winter bewegt und immer in einer Garage aufbewahrt. Mit einem gültigen TÜV bis 2016 versehen, wird dieser klassische Roadster als in exzellentem Zustand befindlich beschrieben und wartet nur auf seinen nächsten Einsatz.

€900,000 - 1,200,000

This outstandingly original 300 SL Roadster was first owned by the prominent German industrialist Alfried Krupp von Bohlen und Halbach (1907-1967), head of the family steel-making firm Friedrich Krupp AG of Essen. The car comes with the original order form, signed by Alfried Krupp, and numerous other documents. Owned by the current vendor – only its third in 55 years – since 1980, chassis number '2539' has covered only 170,000 kilometres (approximately 105,500 miles) from new and is accident free.

Original and un-restored, it retains matching chassis/engine numbers together with its original synthetic resin brown paintwork, beige leather interior, Becker Mexico radio and disc brakes, the latter ordered by Alfried Krupp shortly after delivery. The car comes with its original owner's manual and folder, original tool kit, original jack and a board-mounted owner's certificate. A steering wheel lock and plastic container for brake fluid come with it also.

During the vendor's 35-year ownership the 300 SL has been driven regularly in summer to attend classic car meetings and other events, covering only a limited distance annually. Meticulously maintained and serviced, it is never used on the road during winter months and is always kept garaged. Possessing a TÜV (MoT) valid until 2016, this exceptional 300 SL Roadster is described as in excellent condition and is ready to enjoy.



1962 MERCEDES-BENZ 190 SL

Fahrgestell-Nr. 121.040-10-022871

Motor-Nr. 121.928-10-000775

Für diejenigen, die sich den sehr exklusiven und exorbitant teuren Sportwagen mit Rennwagen, den 300 SL, nicht leisten konnten, hatte Mercedes-Benz den weniger exklusiven aber nicht weniger hochwertigen 190 SL im Programm. Vorgestellt im Jahr 1954 und auf der Mercedes-Benz 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 (Vorserie) produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt.

„Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigesehnt wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten“, beobachtete *„Road and Track“*.

For those insufficiently wealthy to afford its hyper-expensive race-bred sports car – the 300 SL – Mercedes-Benz offered the less exclusive but no less refined 190 SL. Presented in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness.

‘Very few new sportscars have been so eagerly awaited or so long in coming as the moderately priced SL version of the Mercedes-Benz,’ observed *Road & Track* magazine.



Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierzylindergetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1.897 ccm Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit oberliegender Nockenwelle, der erste Motor dieser Art in einem Mercedes-Benz. Beatmet durch zwei Solex Fallstromvergaser leistete der M 121 Motor 105 PS bei 5.700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190 SL mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch. Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der knapp unter 26.000 zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Dieser 190 SL mit der originalen Fahrgestell- und Motorkombination wurde vor acht Jahren aus den Vereinigten Staaten importiert. Nach 20 Jahren Stillstand war er in immer noch gutem Zustand und wurde dann einer umfassenden Restaurierung in den Niederlanden unterzogen. So wurde der Motor komplett überholt, Fahrwerk und Bremsen wurden erneuert, die Karosserie wurde in der Originalfarbe neu lackiert und die Chromteile wurden neu verchromt. Für diese Arbeiten liegen keine Rechnungen vor, da der Besitzer, ein Restaurator, diese selbst durchgeführt hat. Der Wagen wird mit einer Kopie der Datenkarte, Fotos der Restaurierung, dem Wartungsheft sowie niederländischen Zulassungspapieren angeboten. Er wird vom Einlieferer als in durchweg sehr gutem Zustand beschrieben. Eine Betriebsanleitung und ein nicht originaler Hardtop werden mitgeliefert. **€95,000 - 125,000**

Mounted on a detachable subframe along with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering, the power unit was a 1,897cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz. Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M 121 unit produced 105 hp DIN (120 hp SAE) at 5,700 rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100km/h (62 mph) in 14.5 seconds and on to a top speed of 171km/h (106 mph). Refined, comfortable and stylish, the model was a big hit in the USA, where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

This matching numbers 190 SL was imported some eight years ago from the USA to Europe. The car was in good condition at that time (it had been standing for over 20 years) and since importation has been extensively restored in the Netherlands. A complete engine overhaul was carried out in 2014, the suspension and brakes renewed, the body re-sprayed in its original colour and the brightwork re-chromed. No invoices are available as the owner is a restorer who carried out the work himself. Accompanying documentation consists of (copy) Datenkarte, restoration photographs, service book and Netherlands registration papers. Described by the vendor as is in top condition in every respect, the car also comes with an owner's manual and (non-original) hardtop.



1993 MERCEDES-BENZ E 500

Fahrgestell-Nr. WDB 124 036 1C 049913

Motor-Nr. 119 974 12 008297

1984 präsentierte Mercedes-Benz den W 124 mit Motorisierungen, die vom 2 Liter Vierzylinder bis zum Reihensechszylinder mit drei Liter Hubraum reichten. Bei seiner Einführung gehörte die Mittelklasselimousine zu den windschlüpfrigsten seiner Art – der Mercedes-Benz 200 hatte einen sensationell niedrigen Luftwiderstandsbeiwert von nur 0,28. Weiter gehörte die passive Sicherheit seiner Passagiere zu den Prioritäten – der Wagen musste einem versetzten Aufprall mit 56 km/h vorne und hinten überstehen, ohne die Sicherheit der Insassen stark zu beeinträchtigen und zahlreiche kleinere Innovationen im Innenraum sollten mögliche Verletzungen verhindern. Sowohl die Fertigungsqualität als auch die Zuverlässigkeit waren natürlich ausgezeichnet.

In 1984 Mercedes-Benz introduced a revised range of seven medium-sized 'E-Class' saloons, all sharing the new W124 body style and with engines ranging from a 2.0-litre four up to a 3.0-litre six. When introduced, this state-of-the art example of automotive technology possessed one of lowest drag coefficients of any passenger vehicle, the 200 model achieving the remarkable figure of 0.28Cd. Enhanced safety had been another priority, the W124 being designed to withstand an offset impact at 56km/h from front and rear without serious harm to the occupants, while within the passenger cabin there were numerous clever features contrived to minimise injuries in the event of an accident. Needless to say, build quality and reliability were both excellent.



Versionen mit größeren Motoren wurden sukzessive eingeführt und fanden in der 1990 auf dem Pariser Salon vorgestellt wurde, ihre Krönung. Die Produktion des bei seinem Erscheinen fast 135.000,- DM teuren Exklusivmodells erfolgte in enger Zusammenarbeit mit Porsche. Der Aufbau der Rohkarosserie und die Endmontage wurden bei Porsche in Zuffenhausen ausgeführt, während das Werk Sindelfingen für die Lackierung und Auslieferung verantwortlich zeichnete. War trotz seiner zahllosen Annehmlichkeiten, die zu dem Spitzenmodell seiner Baureihe gehörten, leichter als der zweitürige Sportwagen 500 SL. Der 500 E teilte sich dessen Motor, einen 5.0 Liter großen V8-Zylinder mit 32 Ventilen und 326 PS und produzierte enorme Fahrleistungen: der Spurt von 0 auf 100 km/h wurde in 6,1 Sekunden erledigt, die Höchstgeschwindigkeit lag bei 260 km/h. Mit dem Facelift des W 124 im Jahre 1993 wurden aus dem Suffix der Modellbezeichnung ein Präfix und aus dem 500 E wurde der E 500. In dieser Form wurde er bis zum Ende des Modelljahres 1994 gebaut.

Dieser erstklassige E 500 in Almandin-Rot mit schwarzer Lederinnenausstattung hatte nur zwei vorherige Besitzer und zeigt eine Laufleistung von erst 62,844 km. 2010 wurden die Hohlräume der Karosserie versiegelt und der Wagen wird vom Einlieferer als in durchweg sehr gutem Zustand beschrieben. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren, einem Ordner mit allen Wartungs- und Reparaturrechnungen sowie frischem TÜV angeboten.
€40,000 - 60,000

Larger-engined versions were added as the range matured before the W124's ultimate expression arrived in 1991. First shown at the Paris Salon in 1990, the 500 E sports saloon had been developed with assistance from Porsche, and despite possessing all the luxury accoutrements associated with a range-topping Mercedes-Benz, contrived to be lighter than the 500 SL sports car. Powered by the latter's 5.0-litre, 32-valve, 326bhp V8, the 500 E delivered shattering performance, reaching 100km/h (62mph) in 6.1 seconds and topping out at around 260km/h (162mph). When the W124 range was facelifted in 1993, model designations changed from suffix to prefix, the 500 E becoming the E 500. In this guise the E 500 was produced until the end of the 1994 model year.

Finished in Almandine Red with black leather interior, this superb E 500 has had two previous owners and has covered only 62,844 kilometres from new. Benefiting from body cavity preservation undertaken in 2010, the car is described by the vendor as in generally very good condition and comes with history and documentation recording all services and repairs. The car is offered with valid German registration papers and will have a fresh TÜV by time of sale.



1974 MERCEDES-BENZ UNIMOG 406A KIPPWAGEN 4X4

Fahrgestell-Nr. 406120-10-022907

Motor-Nr. 3530100343

Entwickelt in den Wirren direkt nach dem 2. Weltkrieg wird er bis heute gebaut: Der Unimog. Der Grundgedanke seiner Entstehung waren die Bedürfnisse der Landwirtschaft, aber ähnlich wie der Land Rover wurde er in einer Fülle unterschiedlichster Einsatzbereiche verwendet. Eins der vielen ungewöhnlichen Merkmale war der flexible Rahmen, der eigentlich Teil der Federung war und die gleichgroßen Räder, die eine höhere Geschwindigkeit als bei herkömmlichen Traktoren zulassen. Der Unimog ermöglicht mit seinem Zapfwellenantrieb und seinem hydraulischen System eine Unmenge von unterschiedlichsten Anschlussmöglichkeiten der verschiedensten Art der Hilfsaggregate und Maschinen. Ob Rasenmäher oder Schneefräse, viele weitere Hilfsmaschinen erleichtern in Verbindung mit dem Unimog die Arbeitsabläufe. Seit 1951 wird der Unimog von Mercedes-Benz produziert und findet weltweit seine Einsatzbereiche, wie z.B. bei der Feuerwehr, Kommunen, Hilfsorganisationen und dem Militär. Er gewann auch schon mehrmals die Truck-Klasse der Rallye Paris Dakar.

Das hier angebotene Exemplar ist ein Vertreter der Serie 406, der zusammen mit dem 416 mit längerem Radstand 1963 vorgestellt wurde und bis 1988 im Programm bleiben sollte. Alle Varianten wurden von Dieselmotoren unterschiedlicher Leistungsstärke angetrieben, in diesem Falle von einem 5.7 Liter großen Sechszylinder mit 84 PS.

Designed in the aftermath of WW2 and still in production today, the Unimog 4x4 was intended to serve the needs of the agricultural community but, like the contemporary Land Rover, ended up filling an almost limitless variety of other roles. One of the Unimog's more unusual design features was a flexible chassis frame, effectively part of the suspension, while the equal-sized wheels meant that it was better suited for highway use than a conventional tractor. Power take-offs were provided to enable the Unimog to operate a wide variety of machinery: brush mowers, snow blowers, etc. Manufactured by Mercedes-Benz since 1951, the versatile Unimog has seen service with fire departments, municipal authorities, aid agencies and armies worldwide, and has won the truck class of the Dakar Rally more than once.

The vehicle offered here is a variant of the 406 series, which was introduced in 1963 together with the long-wheelbase 416 and produced until 1988. All types were powered by diesel engines of varying outputs, this six-cylinder Unimog having the 84bhp unit installed.



Dieser Unimog Kippwagen wurde am 27. März 1974 zugelassen. Er hat einen originalen Mercedes-Benz Austauschmotor mit 128 Betriebsstunden. Die abgelesene Km-Leistung des Wagens liegt bei 103,043 km. Er wurde in den Jahren 2013 und 2014 umfassend restauriert, Rechnungen hierzu sind vorhanden. Im Zuge dieser Arbeiten wurde das Getriebe überholt, das Fahrgestell repariert und lackiert, und die Karosserie umfassend restauriert und in hellgrün (Mercedes-Benz LKW Grün DB6277) neu lackiert. Zur gleichen Zeit wurde die Innenausstattung überholt – dabei wurden verschiedene Neuteile wie die Sitze und die Motor- und Getriebeabdeckungen verwendet. Das Fahrzeug wird mit den bereits erwähnten Rechnungen, aktuellem TÜV und deutscher Zulassung angeboten.
€50,000 - 70,000

First registered on 27th March 1974, it is equipped with a Kipphydraulik hydraulic tipping system and has been fitted with an original Mercedes-Benz exchange engine, with 128 hours 'on the clock'. The current odometer reading is 103,043 kilometres. This Unimog was completely restored in 2013-2014 (invoices available). Works carried out include overhauling the gearbox; restoring and repainting the chassis; and extensively restoring the body, which has been repainted in light green (Mercedes-Benz LKW-grün DB6277). At the same time the interior was completely restored while the seats, engine cover and gearbox cover are among the many new parts used during the course of the rebuild. The vehicle is offered with the aforementioned invoices, current TÜV and German registration papers. Fitted equipment is listed below.

Die Ausstattung des Unimog wird nachfolgend aufgelistet:

B45 Anhängerbremsanlage
 B71 Frostschützer
 C65 Kraftstoffbehälter, 120Ltr., neu
 D10 Anbaubeschläge vorn
 D11 Frontanbauplatte mit aushängbarer Stoßstange
 D50 Anbaubeschläge hinten
 E99 Steckdose, hinten, 7-polig
 F14 Klappverdeck, neu
 F62 Überrollbügel
 G10 Vorschaltgetriebe mit Zwischengänge
 G45 Doppelkupplung
 H12 Hydraulikanlage, 2-zellig
 H30 Kraftheber, hinten, mit 3-Punktgestänge, neu abgedichtet
 H42 Kippzylinder

H75 Hydr. Steckeranschlüsse, vorn, 4-fach
 J24 Tachograf, 2 Fahrer
 J32 Drehzahlmesser
 L47 Arbeitsscheinwerfer
 M31 Zusatz Luftkompressor
 M65 Ansaugkamin
 N03 Zapfwellengetriebe
 N20 Zapfwelle, vorne
 N32 Zapfwelle, hinten, Lastabschaltbar
 P17 Pritsche mit Einlegeboden, neu
 Q99 Anhängerkupplung
 R99 405/70R20 Bereifung, neu
 S05 Fahrersitz, neu gepolstert und bezogen
 S99 Beifahrersitz neu gepolstert und bezogen



117

1955 MERCEDES-BENZ 300 SL "FLÜGELTÜRER"

Fahrgestell-Nr. 198.040-55-00049

Motor-Nr. 198.980.4500209



'Als der 300 SL Flügeltürer von Mercedes-Benz vorgestellt wurde, war er ein erstaunliches Automobil, welches nach den ebenso erstaunlich hohen Qualitätsvorgaben des deutschen Unternehmens gebaut wurde. Was jedoch für offene Münder bei der Öffentlichkeit sorgte, waren die nach oben öffnenden Flügeltüren...!' - *Motors*, 1963

Mercedes-Benz kehrt 1952 zum Renngeschehen zurück. Sie starten mit zwei ihrer neuen 300 SL (W194) Sportwagen bei der Mille Miglia. Die beiden beenden das sehr schwierige, italienische Langstreckenrennen auf einem zweiten und vierten Platz im Gesamt-Klassement. Diesem vielversprechenden Start folgt ein Sieg bei der herausfordernden Carrera Panamericana. Die ersten an Rennen teilnehmenden 300SL (Sport Leicht) sind mit einer offenen Sportwagenkarosserie versehen. Doch bereits am 24-h-Rennen im Juni nimmt ein Team mit drei "Flügeltüren-Coupés" teil. Hohe Schwellen sind dem Gitterrohr-Rahmen geschuldet und waren bei der offenen Karosserieform kein Problem. Das Coupé erforderte jedoch eine innovative Lösung, die mit der Idee der Flügeltüren gelöst wurde. Karl Kling und Hans Klenk führen mit ihrem "Silberpfeil" einen Sieg heraus. Damit war bereits der Weg für den 300 SL geebnet, ein Legende des Motorsports zu werden.

'When it was first announced by Mercedes-Benz, the production 300 SL Coupé was a startling car built to the German concern's customarily startling standards, but above all what left the general public most open-mouthed about the new car was its upward-opening Gullwing doors...!' - *Motors*, 1963.

Mercedes-Benz returned to post-war competition in 1952, fielding two of its new 300 SL (W194) sports cars in the Mille Miglia. The pair finishing a creditable 2nd and 4th overall in this most difficult of events and this promising start was followed up by a win in the challenging Carrera Panamericana. The works first raced the 300 SL (Sport Leicht) in open form, but for the Le Mans 24-Hour Race in June a trio of 'gullwing'-doored coupés was entered. High sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the coupé bodywork required innovative thinking - hence the gullwing doors. Karl Kling and Hans Klenk duly brought their 'Silver Arrow' home in first place and the 300SL was on its way to becoming part of motor sporting legend.





1954 wurde der Serien 300 SL, mit dem gleichen Gitterrohrrahmen des W194 Rennwagens und einer Leichtbau-Aluminium Karosserie vorgestellt. Der aus der luxuriösen 300er Limousine bekannte Reihen 6-Zylinder Motor mit einer oberliegenden Nockenwelle und einem Hubraum von 2.996 ccm wurde um 45° seitlich gekippt in den Motorraum des 300SL eingebaut. Dadurch konnte eine viel niedrigere und luftwiderstandsgünstigere Karosserieform verwirklicht werden. Er leistet mit einer mechanischen Bosch-Einspritzpumpe 215 PS bei 5.800 U/min. Ein vollsynchronisiertes, manuelles Vierganggetriebe überträgt die Kraft an das Differential der Hinterachse. Das Fahrwerk bestand aus Einzelradaufhängung an allen vier Rädern mit Doppelquerlenkern und Schraubenfedern vorne und einer Pendelschwingachse mit Schraubenfedern hinten.

Ein Serien 300SL (W198) wurde von *Road & Track* in ihrem Magazin im Jahr 1955 getestet. Den Spurt von 0-auf 60 mph absolvierten sie in 7,4 Sekunden und erreichten eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 210 km/h. Der bereits seit langem erwartete 300 SL übertrifft alle bisherigen Erwartungen. Es machte R&T sichtlich Spaß, als sie den 300 SL testeten, und sie kamen zu folgendem Ergebnis: "Weit über unsere wildesten Erwartungen hinaus. In der Tat können wir zweifelsfrei bestätigen, dass der 300 SL unsere Erwartungen weit übertraffen hat. Er ist ein All-Round Rennsportwagen. Er kombiniert mehr wünschenswerte Eigenschaften in dieser strömungsgünstigen Karosserie als man sich selbst vorstellen kann oder zu hoffen wagt. Die Fahrleistungen? Er benötigt von 0 auf 160 km/h nur 17 Sekunden. Doppelfunktion? Der Serien 300 SL kann auf der einen Seite eine sehr ordentliche Performance im *Motorsport* bieten. Das Fahrzeug hat eine extrem gute Traktion und gleichzeitig kann man mit ihm im normalen Straßenverkehr sehr verhalten teilnehmen.

Launched in 1954, the production 300 SL retained the spaceframe chassis and lightweight aluminium-alloy bodywork of the W194 racer while its mechanical underpinnings, like the latter's, owed much to the contemporary Mercedes-Benz 300 luxury saloon. A 2,996cc overhead-camshaft inline six, the 300SL's engine was canted at 45 degrees to achieve a low bonnet line and produced 215bhp (DIN) at 5,800rpm using Bosch mechanical fuel injection. A four-speed, all-synchromesh manual gearbox transmitted power to the hypoid bevel rear axle. Suspension was independent all round: by wishbones and coil springs at the front, with swing axles and coil springs at the rear.

A production 300 SL (W198) was tested by *Road & Track* magazine in 1955, accelerating from 0-60mph in 7.4 seconds on its way to a top speed of 140mph. Half expecting the long-awaited 300 SL to provide an anti-climax, R&T were delighted to find the new car, 'far beyond our wildest expectations. In fact, we can state unequivocally that in our opinion the 300 SL coupé is the ultimate in an all-round sportscar. It combines more desirable features in one streamlined package than we ever imagined or hoped would be possible. Performance? It accelerates from a dead start to 100mph in just over 17 seconds. Dual purpose? A production model 300 SL can make a very acceptable showing in any type of sportscar competition. Yet the car is extremely tractable and easy to drive in traffic. Comfort? The fully enclosed 300 SL is the most comfortable (and safe) high-speed 'cross-country' car built today.'





Komfort? Der voll ausgestattete 300 SL ist das komfortabelste und sicherste Hoch-Geschwindigkeits-Allround Fahrzeug, das heutzutage gebaut wird".

Als 300SL Roadster, mit konventionell zu öffnenden Türen, feierte er im März 1957 seine Premiere auf dem Genfer Auto Salon. Obwohl er gegenüber dem Flügeltürer in größerer Stückzahl gebaut wurde, konnte er dessen Erfolg nie erreichen. Ungeachtet seiner Rennwagen-Abstammung ist der 300 SL ein sehr praktisches Fahrzeug. Er kann sich richtig zivilisiert im normalen Straßenverkehr bewegen und gleichzeitig berauschend mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn fahren. 1957 endete nach 1.400 Exemplaren die Produktion des 300 SL Coupés. Heute ist es ein sehr begehrtes Automobil und bei Sammlern sehr gefragt.

Dieser prachtvolle 300 SL Flügeltürer mit originaler Motor- und Fahrgestellkombination verließ das Werk am 27. Januar 1955 und wurde umgehend an die Mercedes-Benz Distributors Inc. in San Francisco, Kalifornien, verschifft. Der Wagen blieb die meiste Zeit in den Vereinigten Staaten, und hatte mehrere Besitzer in Kalifornien, darunter ein James S Long und ein Jan Henner Matthias. 2003 wurde der 300 SL nach Europa exportiert, wo er sich in die Kollektion des bekannten Sammlers Pierre Mellinger einreichte. Laut Anthony Pritchard's Standardwerk mit dem Titel „Gullwing, The Mercedes-Benz 300 SL Coupé“ gehörte er zeitweise auch einem schwedischen Sammler. In jüngerer Zeit befand sich der Wagen in einer Privatsammlung in Monaco. Der aktuelle Besitzer erwarb den 300 SL im Jahre 2012.

A 300 SL roadster featuring conventional doors was first exhibited at the Geneva Salon in March 1957 and, although built in greater numbers, has never matched the immortal Gullwing for desirability. Its racing parentage notwithstanding, the 300 SL remains a thoroughly practical car, as civilised in city traffic as it is exhilarating on the autobahn. By the time 300 SL Coupé production ceased in 1957, some 1,400 examples had found customers. Today the model is both rare and most sought after by connoisseurs of fine automobiles as it guarantees entry into all of the most exclusive motoring venues and events: Goodwood, the Mille Miglia, Villa D'Este, Pebble Beach, etc.

This magnificent, matching-numbers Mercedes-Benz 300 SL Gullwing was completed on 27th January 1955 and shipped immediately to Mercedes-Benz Distributors Inc in San Francisco, California, USA. The car stayed in the United States for most of its life and had several owners in California including James S Long and Jan Henner Matthias. In 2003 the Mercedes was exported to Europe where it formed part of the collection belonging to the well-known collector Mr Pierre Mellinger. According to Anthony Pritchard's definitive work on the model, 'Gullwing, The Mercedes-Benz 300 SL Coupé', this car formed part of a Swedish collection at some time. More recently it was owned by a collector from Monaco. The current owner bought the car in 2012.



Laut dem beiliegenden Datenblatt wurde dieser Flügeltürer ursprünglich in weißgrau mit blauer Stoff-/Kunstlederinnenausstattung ausgeliefert, zu den Extras gehörte ein Becker Mexiko Radio sowie ein Außenspiegel. Er wurde umfassend restauriert und dabei in silbermetallic lackiert und mit einem blauen Lederinterieur mit gleichfarbigen Teppichen ausgestattet. Der Dachhimmel ist aus beigefarbenem Stoff, die Elektrik wurde überholt und vier neue Dunlop-Reifen montiert. Das originale weiße Lenkrad zeigt eine leichte Patina, das Reserverad wurde nie benutzt.

Der Tacho zeigt zur Zeit 81.700 Meilen an, der Wagen zeigt weder Rost noch Unfallspuren und wird als in generell gutem Zustand befindlich beschrieben. Er wurde nur selten vom aktuellen privaten Besitzer gefahren und in der restlichen Zeit sorgfältig mit den anderen Wagen in seiner Sammlung aufbewahrt und gewartet. Dieser 300 SL wird mit der Kopie des bereits erwähnten Datenblattes, zwei Gutachten zum Zustand aus den Jahren 2007 und 2014 sowie der französischen Carte Grise angeboten und ist einer eingehenden Betrachtung würdig.
€950,000 - 1,250,000

The accompanying copy build sheet states that this Gullwing was originally finished in white/grey with blue cloth/vinyl interior, and was delivered equipped with the optional Becker Mexico radio and single external mirror. Extensively restored, it has been fully repainted in silver metallic, while the interior has been completely re-trimmed in blue leather with matching carpets and beige muslin roof lining. Other noteworthy features include overhauled electrics, original white steering wheel (mildly patinated), four new Dunlop tyres and an unused spare wheel.

Currently displaying a total of 81,700 miles on the odometer, the car shows no signs of corrosion or accidents and is presented in generally good condition with excellent interior and very good chrome. It has been driven only occasionally by the current private owner while being kept very well stored and serviced with the other cars in his collection. Offered with the aforementioned build sheet, two expert condition appraisals (2007 and 2014) and French Carte Grise, this most iconic of all post-war sports cars is worthy of the closest inspection.





1997 MERCEDES-BENZ SL 320 MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. WDB 129 063 1F 151409

Motor-Nr. 104 991 12 027003

1989 stellte Mercedes-Benz den Nachfolger des fast 20 Jahre lang gebauten R107 Roadsters vor. Der Nachfolger war ein moderner, sehr eleganter und ebenso attraktiver Zweitürer. Der R 129 wurde bei seiner Einführung, mit drei verschiedenen Motorisierungen angeboten: einem sechs Liter großen V12, einem V8-Zylinder mit fünf Litern Hubraum und dem Reihensechszylinder mit drei Litern Hubraum, den es als Version mit 12 Ventilen und 24 Ventilen gab. 1992 wurde der 300 SL durch zwei neue Modelle mit 24 Ventilen ersetzt – den SL 280 mit einem 193 PS leistenden 2.8 Liter und den SL 320 mit einem Hubraum von 3.2 Litern und einer Leistung von 231 PS, der den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8.4 Sekunden absolvierte und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h kam.

In 1989 Mercedes-Benz retired its classic 107 series bodyshell that had been used for a succession of beautiful sports roadsters for almost the preceding 20 years, replacing it with an equally appealing, sleek new design in the modern idiom. This new Type 129 body style was used - initially - for three different engine types: 6.0-litre V12, 5.0-litre V8 and a 3.0-litre straight six that was available in 12- and 24-valve versions in the 300SL. In 1992 the 300 SL was, in effect, replaced by two new 24-valve models - the SL 280 and SL 320 - powered by 193 hp 2.8- and 231 hp 3.2-litre sixes respectively, the latter boasting a 0-100km/h (62mph) time of 8.4 seconds and top speed of 150 mph.



Wie nicht anders zu erwarten, gehörten diese Sportwagen der Luxusklasse zu den weltbesten in ihrer Kategorie und sie waren in der besten Haustradition sehr luxuriös ausgestattet. Der mit Nappaleder ausgeschlagene Innenraum verfügte über heizbare Vordersitze, ein lederbezogenes Lenkrad und Schalthebel, und nach Wahl entweder Walnuß- oder Kastanienholz-Applikationen. Die Sitze, Rückspiegel und Lenksäule waren nicht nur elektrisch verstellbar, sondern hatten auch eine Memory-Funktion, die auf Knopfdruck voreinstellbare Positionen einnahm. Die komplette Liste der Ausstattungen würde diesen Rahmen sprengen, aber enthielt Antiblockiersystem, Servolenkung, ASR, ESP, Fahrer- und Beifahrerairbags, eine automatische Klimaanlage, ein elektronisch geregeltes Fünfgangautomatikgetriebe, Tempomat sowie das Mercedes-Benz Security System (MBSS).

Dieses wunderschöne SL 320 Cabriolet in originale rubinrotmetallic mit beigefarbener Lederinnenausstattung hat nur zwei vorherige Halter und wird vom Einlieferer als in durchweg sehr gutem Zustand beschrieben. Der Wagen wird mit deutscher Zulassung und dem Scheckheft mit allen Wartungen und Reparaturen angeboten.
€20,000 - 30,000

As one might expect, these new SL luxury sports cars were designed to be world leaders in their class and lavishly equipped in the best Mercedes-Benz tradition. The Nappa leather-upholstered interior featured heated front seats, leather-covered steering wheel/gearshift and walnut or chestnut wood trim, while incorporating the very latest in automotive technology. As well as being electrically adjustable, the front seats, mirrors and steering column also 'remembered' settings, allowing several customised driving positions, interchangeable at the push of a button. Far too extensive to list there, the SL's generous equipment list included anti-lock brakes, power-assisted steering, acceleration skid control (ASR), electronic stability programme (ESP), driver/passenger air bags, automatic climate control, five-speed electronic automatic transmission, cruise control and Mercedes-Benz Security System (MBSS).

Finished in its original colour combination of Ruby Red metallic with cream leather interior, this beautiful SL 320 convertible has had only two previous owners and is described by the vendor as in generally very good condition. The car comes with German registration papers and the service booklet documenting all services and repairs.



119

**1938 MERCEDES-BENZ 540 K CABRIOLET A
KAROSSERIE SINDELFINGEN**

Fahrgestell-Nr. 154076

Motor-Nr. 154076

Karosserie-Nr. 828610







Zusammen mit seinem Vorgänger, dem 500 K, ist der großartige Mercedes-Benz 540 K das begehrtesten Fahrzeugmodell des Stuttgarter Herstellers aus den 1930er Jahren. Der 500 K teilt sich mit seinem Nachfolger, dem 540 K, das Fahrgestell mit an Doppel-Querlenkern geführten Vorderräder und der mit einer Ausgleichsfeder versehenen Pendelachse für die Hinterräder. Für den 540 K steht der auf 5,4 Liter Hubraum vergrößerte Reihen 8-Zylinder Kompressor-Motor zur Verfügung.

Dieses Modell war eines der ersten Modelle unter dem neuen Chefentwickler und Ex- Rennfahrer Max Sailer. Er wurde Nachfolger von Hans Nibel, der im Alter von nur 54 Jahren im November 1934 verstorben war. Durch sein markantes, 'Aufheulen' beim Betätigen des Kompressors, welcher zugeschaltet wird, nachdem man das Gaspedal gänzlich durchgetreten hat, erlangte der 540 K seine markenspezifische Berühmtheit. Die zusätzliche Leistungssteigerung durch den Roots-Kompressor, der bereits sehr erfolgreich im Mercedes-Benz S zum Einsatz kam, eine Entwicklung von Dr. Porsche, verhalf dem 540 K zu seinem besonderen Status. Er war das letzte Fahrzeug von Mercedes-Benz mit einem Kompressor bis in die Neuzeit hinein.

Together with its predecessor, the 500 K, the magnificent Mercedes-Benz 540 K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s, representing the pinnacle of its pre-war achievements. A development of the 500 K, whose independently suspended chassis it shared, the 540 K was powered by a 5.4-litre supercharged straight-eight engine.

The 540 K was one of the first models developed under Mercedes' new chief engineer, ex-racing driver Max Sailer, successor to Hans Nibel, who had died in November 1934 aged only 54. Mercedes-Benz's flagship model, it featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr. Ferdinand Porsche-conceived S cars that had dominated racing during the 1920s, and in effect the 540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times.



Vorgestellt wurde der 540 K auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1936. Er wurde vom Hersteller stimmungsvoll wie folgt beschrieben: „Visionen atemberaubender Heldentaten von Rennwagen und ihren international bekannten Fahrern, aber auch überlegener Komfort und Karosserien von erlesener Schönheit, feinsten Lack, hochglanzpoliertes Metall, feinste Edelhölzer und Leder – solide und doch überaus attraktive Karosserien – kurzum: das Auto für den Kenner“.

Sein Motor liefert 115 Kompressor-lose PS, mit Kompressor 180 PS. Ein Viergang-Schaltgetriebe, dessen vierter Getriebegang einem Direktgang entspricht und die Overdrive-Variante des 500 K ersetzte, sorgt für den nötigen Vorwärtsdrang. Der mit dem Kompressor ausgestattete Reihenachtzylinder ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von nahezu 180 km/h. Das Fahrzeug verfügt über eine hydraulisch unterstützte Bremsanlage. Als technischer Berater und Demonstrationsfahrer führte der Rennfahrer Goffredo „Freddy“ Zehender, der auf Wunsch von Mercedes-Benz UK engagiert war, das Fahrzeug bereitwillig der Kundschaft vor, da es sich um einen der wenigen Wagen handelte, der die magischen 100 mph (160 km/h) übertreffen konnte.

Presented at the Paris Salon in October 1936, the 540 K was hailed by Mercedes-Benz as conjuring up 'visions of breath-taking exploits of racing cars and drivers of international fame, but also of superlative comfort and coachwork of exquisite beauty, fine paintwork, brightly polished metal, the finest hardwoods and leather - massive and yet outstandingly attractive bodies - in short: the car for the connoisseur.

It had an engine that developed 115 PS un-supercharged or 180 PS (178 bhp) with the compressor engaged, while the gearbox was a four-speeder but with a direct top gear rather than the overdrive ratio used on the earlier 500K. With the supercharger engaged, the 540 K's blown straight eight gave it a top speed approaching 110 mph (177 km/h) which was matched by Servo-assisted hydraulic brakes provided adequate stopping power. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the super-charged Mercedes was one of the few genuine 100 mph road cars available in the 1930s.



Nach Einschätzung der Tester der englischen Zeitschrift Motor hatte der 540 K eine weniger schwergängige Lenkung und Fahrwerk und eine noch komfortablere Federung als sein Vorgänger, der 500 K, obwohl er ihm technisch weitestgehend entsprach. Der Testwagen erreichte mit eingeschaltetem Kompressor eine Höchstgeschwindigkeit von 102 mph (ca. 160 km/h) nach der Viertelmeile, und 85 mph (ca. 140 km/h) bei ausgeschaltetem Kompressor.

Im Mai 1938 testete die Konkurrenz Autocar einen 540 K und erreichte mit diesem Wagen die höchste je gefahrene Höchstgeschwindigkeit eines Testwagens für den Straßengebrauch: mit drei Passagieren fuhr der Wagen auf der Brooklands-Rennstrecke im englischen Surrey 104,65 mph (168,5 km/h). „Sobald der Fuß runter geht, setzt ein fast dämonisches Heulen ein“ berichtete der Testfahrer H S Linfield. „Die Tacho- und Drehzahlmessernadeln springen in ihren Instrumenten herum: es gibt wahrscheinlich kein Motorgeräusch, was unverwechselbarer ist als das des Mercedes Kompressors“.

Tested by Britain's Motor magazine, the 540 K was judged to have less heavy steering and handling than its predecessor, the 500 K, plus an even more comfortable ride, even though the same all-round independent suspension layout with parallel links and coil springs at the front and swing axles at the rear was retained. The Motor's test car returned 102 mph over the timed quarter-mile with the supercharger engaged and 85 mph with it disengaged. The servo-assisted brakes came in for fulsome praise, the blower was found to be relatively quiet and the springing more comfortable than that of the 500 K, while the steering and handling also compared favourably with that model.

In May 1938, the 540 K was tested by Motor's rival magazine Autocar and achieved the highest maximum speed of any road-test car up to that date: carrying three passengers, the car reached 104.65 mph (168.5 km/h) on the race circuit at Brooklands, Surrey. 'One's foot goes hard down, and an almost demonical howl comes in,' reported test driver H S Linfield. 'The rev counter and speedometer needles leap round their dials: there is perhaps no other car noise in the world so distinctive as that produced by the Mercedes supercharger.'



Gegen Ende des Jahres 1938 wurde ein überarbeiteter 540 K vorgestellt. Er hatte ein Fahrgestell mit Trägern ovalen Querschnitts anstelle von U-Profilen; Natrium-gefüllte Ventile waren ein Ergebnis der erfolgreichen Praktiken aus dem Rennsport. Werkseigene Produktionszahlen belegen den exklusiven Status dieses Fahrzeugs: 97 Exemplare - 1936, 145 Exemplare - 1937, 69 im Jahr 1938 und 1939, bis zum Beginn des 2. Weltkriegs - zu diesem Zeitpunkt wird die Produktion eingestellt. Entsprechend der Unterlagen von Mercedes-Benz wurden drei weitere Fahrzeuge bis zum Juli 1942 gefertigt.

Dieser Wagen mit der Fahrgestellnummer 154076 wurde am 5. Februar 1938 an den Erstbesitzer in Berlin ausgeliefert. Es war der Tauentzien-Verlag, eine Werbeagentur, die einem Georg Niedermeier gehörte. Er ähnelt mit seinem verkleideten Ersatzrad und sportlichem Heck etwas den Spezialroadstern und wird in Jan Melin's Standardwerk 'Mercedes-Benz Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' (Volume 2, pp 222 & 223) abgebildet. Die Abbildungen zeigen den Wagen nach dessen Restaurierung im Concours-Zustand von Reifen Wagner in Deutschland, einem renommierten Restaurationsbetrieb für Kompressor Mercedes-Benz.

Late in 1938, a revised 540 K made its appearance, with oval-section chassis tubes instead of channel frame members, while the adoption of sodium-cooled valves followed the company's highly successful racing practice. The manufacturing record of the 540 K reveals its exclusive nature: 97 being produced in 1936, 145 in 1937, 95 in 1938 and 69 in 1939 before the war ended series production (though three more were built up to July 1942). In recent years, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them one of the most sought-after of all classic cars on the few occasions they have come on the open market.

Delivered in Berlin on 5th February 1938, chassis number '154076' was first owned by 'Tauentzien - Verlag', an advertising agency whose proprietor was one Georg Niedermeier. This particular 540 K Cabriolet A with its attractive enclosed spare wheel and sporty rear end not unlike those of certain 'Spezial Roadsters' is featured in Jan Melin's reference work: 'Mercedes-Benz Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' (Volume 2, pages 222 & 223) in which it is pictured just after its restoration to concours condition at 'Reifen Wagner' in Germany, well known specialists for these Kompressor cars.



Der 540 K wurde 2001 auf dem Louis Vuitton Bagatelle Concours gezeigt und befand sich 2002 im Besitz von Kenneth McBride in Seattle, bevor er 2004 wieder nach Europa in die Kollektion des bekannten Mercedes-Benz Sammlers Etienne Veen gelangte. Der aktuelle Besitzer erwarb den Wagen von ihm im Februar 2006. Gewartet und startbereit wird er mit englischer V5C-Zulassung angeboten.

Dieser elegante Zweisitzer mit überwältigender Leistung gehörte zum Besten, was man in den späten 30er Jahre kaufen konnte und ist ein wirklich guter Vertreter seines Typs. Wie der Hersteller proklamierte: „Ein Wagen für den Kenner.“ Bonhams empfiehlt die eingehende Erwägung dieses seltenen und begehrten Automobils.
€2,000,000 - 2,500,000

Shown at the Louis Vuitton Bagatelle concours in 2001, the 540 K was owned in 2002 by Kenneth McBride of Seattle, WA, USA, returning to Europe in 2004 when it was purchased by the renowned Mercedes-Benz collector Etienne Veen. The current private vendor purchased the car from him in February 2006. Fully serviced and on the button, it comes with a UK V5C registration document.

Offering elegant two-seater accommodation allied to breathtaking performance, this rare and stylish 540 K cabriolet A represents the very best that money could buy in the late 1930s and is a fine example of this classic German model. As its maker said: 'a car for the connoisseur'. Bonhams recommend close inspection of this highly desirable, rare and beautifully presented motor car.



Ex-Joseph F. Weckerle**1955 MERCEDES BENZ 190 SL CLUBSPORT**

Fahrgestell-Nr. 121.042-5500594

Motor-Nr. 121921-7500896

„Die herausragende Leistung des 190 SL ist ohne Zweifel die Qualität seines Entwurfes und seiner Verarbeitung. An zweiter Stelle folgt direkt das grundlegende Gefühl seiner Solidität.“ – Road and Track.

Für diejenigen, die sich den sehr exklusiven und exorbitant teuren Sportwagen mit Rennwagen, den 300 SL, nicht leisten konnten, hatte Mercedes-Benz den weniger exotischen aber nicht weniger hochwertigen 190 SL im Programm. Angekündigt im Jahr 1954 und auf der 180 Limousine basierend, dessen Fahrgestell mit rundum einzeln aufgehängten Rädern er nutzte, wurde der 190 SL seit Januar 1955 produziert. Die Verspätung wurde durch die Verstärkungen der Bodengruppe, die nötig waren, um den Wegfall des Daches zu kompensieren, herbeigeführt. ‚Sehr wenige neue Sportwagen wurden so herbeigeseht wie die Version vom Mercedes-Benz SL, die sich auch weniger Betuchte leisten konnten‘, beobachtete ‚Road and Track‘.

‘The outstanding achievement of the 190 SL is without doubt its quality in design and workmanship. But a close second is the general feeling of solidity it conveys.’ – Road & Track.

Alongside its hyper-expensive race-bred sports car - the 300 SL - Mercedes-Benz offered the less exotic but no less refined 190 SL. Announced in 1954 and based on the 180 saloon whose all-independently-suspended running gear it used, the 190 SL did not enter production until January 1955, the delay being caused by alterations aimed at strengthening the saloon's shortened platform to compensate for the open body's reduced stiffness. Mounted on a detachable sub-frame together with the four-speed manual gearbox, front suspension and steering gear, the power unit was a 1,897 cc overhead-camshaft four - the first such engine ever to feature in a Mercedes-Benz.



Der Motor, der zusammen mit dem manuellen Vierganggetriebe, der Vorderradaufhängung und der Lenkung auf einem separaten Fahrschemel montiert war, hatte 1,897 cc Hubraum und war ein Reihenvierzylinder mit oberliegender Nockenwelle, der erste Motor dieser Art in einem Mercedes-Benz. Beatmet durch zwei Solex-Fallstromvergaser leistete der M121 Motor 105 PS bei 5.700 Umdrehungen, genug, um den 190 SL in 14,5 Sekunden auf 100 km/h zu beschleunigen und zu einer Höchstgeschwindigkeit von 171 km/h zu verhelfen. Die Tatsache, dass der 190er mehr komfortabler Reise- als Sportwagen war und dass zahlreiche Sportwagen jener Zeit dem Fahrer deutlich höhere Fahrleistungen bei geringerem Preis boten, tat dem Erfolg dieses Modells keinen Abbruch. Der 190 SL war ein großer Erfolg in den Vereinigten Staaten, wo ein großer Teil der knapp unter 26,000 zwischen 1955 und 1963 gebauten Wagen Kunden fanden.

Laut der beiliegenden Kopie des originalen Mercedes-Benz Lieferscheins wurde dieser umwerfende 190 SL an Josef F. Weckerle in Casablanca, Französisch Marokko, ausgeliefert. Weckerle war der Mercedes-Benz Generalvertreter für Marokko. Das Auslieferungsdatum war der 29. September 1955, und es wurde notiert, dass der Kunde ihn auf eigener Achse überführen würde. Ferner sind unter anderem folgende Ausstattungen vermerkt: Hochglanzlack weiß, rote Ledersitze, Becker Le Mans Radio mit automatischer Antenne, ATE-Bremsanlage mit Alfin-Trommelbremsen, Stoßstangen mit Hörnern, verschließbarer Handschuhkasten, zwei Nebellampen mit gelbem Glas, ein zweites Verdeck, Gummistoff schwarz, je ein Rückblicksspiegel links und rechts außen und ein zweites bereiftes Reserverad.

Breathing through twin Solex downdraft carburetors, the M121 unit produced 105 hp DIN (120 hp SAE) at 5,700rpm, an output sufficient to propel the 190 SL to 100 km/h (62 mph) in 14.5 seconds and on to a top speed of 171 km/h (106 mph). With its four-speed, all-synchromesh gearbox, servo-assisted hydraulic drum brakes and fully independent suspension, the 190SL was both more refined and more comfortable than any British sports car. The model was a big hit in the USA where many of the slightly fewer than 26,000 produced between 1955 and 1963 found homes.

According to the accompanying copy of the original Mercedes-Benz delivery note, this stunning 190 SL was delivered new in Casablanca, French Morocco to Josef F Weckerle, the company's local main agent. The delivery date was 29th September 1955 and it is recorded that the customer was to drive the car himself. The original specification included white gloss paint; red leather seats; Becker 'Le Mans' radio with automatic aerial; ATE braking system with Alfin brake drums; chrome bumpers with over-riders; lockable glove box; two fog lights with yellow glass; a spare hood in rubberised fabric; two external rear view mirrors; and a second spare wheel.



Für wohlhabende Kunden mit Rennambitionen war der 300 SL das Auto der Wahl. Für diejenigen, die nicht so tiefe Taschen hatten, hatte Mercedes-Benz die Rennsport- und Clubsport Pakete für den 190 SL im Programm, sie waren jedoch nur in den Jahren 1955 und 1956 erhältlich. Es wird angenommen, dass der hier angebotene Wagen eines der äußerst seltenen, originalen Clubsport-Pakete erhielt. Der aktuelle Besitzer hat den Wagen eingehend geprüft und kann bestätigen, dass es sich definitiv nicht um einen Nachbau handelt. Joseph F. Weckerle kam zu Ruhm, als er mit einem 190 SL Clubsport die 2-Liter-Klasse beim Großen Preis von Casablanca gewann und es wird stark angenommen, dass es sich hierbei um genau diesen Wagen handelt.

Der 190 SL blieb bis zum Jahr 1988 in Marokko und wurde dann nach Deutschland exportiert. Dort wurde er am 30. Juni 2000 mit deutschen Papieren zugelassen. 2009 wurde er nach Österreich gebracht und dort mit historischen Zulassungspapieren angemeldet. Im Laufe der Jahre wurde der originale Motor durch einen korrekten 190 SL-Motor ausgetauscht, wahrscheinlich nach dem Ende der Rennkarriere. Der Wagen wird als in durchgehend gutem Zustand beschrieben und bedurfte nie einer Komplettrestaurierung. Da die Clubsport-Varianten immer nur als Zubehörpakete verkauft wurden und nie vom Werk direkt eingebaut wurden, ist ein hundertprozentiger Nachweis, dass es sich bei diesem Wagen um den Klassensieger des Großen Preises von Casablanca handelt, leider nicht möglich, es deutet jedoch alles darauf hin. In diesem Falle handelte es sich wohl um einen der historisch bedeutendsten Mercedes-Benz 190 SL.
€250,000 - 300,000

For Mercedes-Benz's wealthier customers wanting to race, the 300 SL sports car was the weapon of choice. For those with shallower pockets, the factory offered the Rennsport and Clubsport packages of performance improvements for the 190 SL, which were available for only two years. It is believed that this car's is one of the very rare original Clubsport kits, and the current owner has checked and confirms that it is an original and not a more recent after-market addition. Joseph F. Weckerle rose to fame when he entered a Clubsport-equipped 190 SL in the 1956 Casablanca Grand Prix, winning the 2-Litre GT class at that event, and it is strongly believed that the car offered here is that very car.

The 190 SL remained in Morocco until 1988 when it was exported to Germany. Registered there on 30th June 2000, it was purchased in Germany in 2009 and brought to Austria, where it was registered as a historic vehicle. At some time the engine had been changed to an original standard 190 SL unit, most likely after the car's racing career was over. The car is described as in generally good condition, and apparently has never needed a full restoration. As the Clubsport kits were only ever sold as an after-market addition and never pre-installed in a car, it is difficult to prove conclusively that this 190 SL was the class winner at the Casablanca Grand Prix, though the circumstantial evidence suggests that it is. If so, this is one of the most important 190 SLs in existence.





121

1900 BENZ IDEAL 4½ PS EINZYLINDER VIS-À-VIS

UK Zulassung "AW 487"

Wagen-Nr. 2727

Motor-Nr. 2604

Das erste Automobil mit einem Verbrennungsmotor, das einigermaßen zufriedenstellende Fahrleistungen hatte, war von dem deutschen Ingenieur Carl Benz entwickelt worden und war ein staksiges Dreirad mit einem massiven, waagrecht eingebauten Motor. Anlässlich der ersten von Carl Benz in der Öffentlichkeit durchgeführten Fahrt im Herbst 1885 schrieben deutsche Zeitungen: „Dieses motorisierte Dreirad wird einen großen Kreis von Interessenten ansprechen, die den praktischen Nutzen des Fahrzeuges für sich zu schätzen wissen, wie zum Beispiel Ärzte, Handelsreisende oder sportlich Begeisterte.“ Dieser erste Motor entwickelte eine Leistung von 0,9 PS und ermöglichte dem Benz-Dreirad eine Höchstgeschwindigkeit von 12 km/h. Ab 1892 hatten Benz Automobile vier Räder. Bei der Vorstellung des Vélociped (Vélo) im Jahre 1894, hatte der Einzylinder-Motor eine Leistung von 1,5 PS.

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



Das Modell Velo war das meistverkaufte Fahrzeug seiner Zeit. In der Zeit um 1895 leistete der weiterentwickelte Motor 3,5 PS. Dieser erfolgreiche 3,5 PS Motor sollte das Rückgrat der Produktion von Benz Automobilen bis 1900 bleiben. Viele andere Hersteller versuchten Benz zu kopieren. Benz konnte unterdessen Lizenzen an andere Hersteller wie zum Beispiel Hurtu, Star und Marshall verkaufen. Das Funktionsprinzip der Benz Modelle beeinflusste die weltweite Automobilproduktion in der Zeit von 1885 bis 1900 grundlegend. Nur die Entwicklung der neuen Motoren nach dem System Panhard und die senkrecht stehenden und mit höherer Drehzahl laufenden Motoren von De Dion Bouton läuteten dessen Ende ein.

Benz, wie auch andere Hersteller, entwickelten ihre Konstruktion weiter fort und fügten andere Modelle in das Modellprogramm mit ein, die sich aber immer noch stark am Velo orientierten. Eines dieser Modelle war der ab 1898 im Katalog auftauchende „Ideal“, ein Begriff, der in vielen Sprachen positive Konnotationen hatte und ideal war für diejenigen, die ohne Pferd von A nach B gelangen wollten. Mit der Einführung des Ideal saß die Karosserie nun tiefer auf einer flacheren Plattform, im Gegensatz zu dem welligen Rahmen des Velo. Gegenüber den beiden Hauptsitzen war noch eine kleinere Bank für Passagiere angebracht und an der Front gab es eine kleine Haube, die wohl an die Konkurrenzmodelle mit Frontmotor erinnern sollte. In dieser Form blieb der Benz Patent Motorwagen bis zum Jahre 1902 im Programm und wurde dann durch modernere Entwicklungen ersetzt.

The Velo was the best selling car of its day and engine refinements resulted in 3.5 hp being developed by 1895 or so. This highly successful 3.5 hp engine was to remain the backbone of production for Benz cars through to 1900. Many other manufacturers tried to imitate Benz's work. Benz meanwhile sold licenses to European manufacturers such as Hurtu, Star and Marshall. The basic Benz design was to influence motor car production from 1885 to 1900 and only the arrival of the new 'Système Panhard' and also De Dion Bouton's fast-revving vertical engines was to sound its deathknell.

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



Der Wagen auf dem 2009 London – Brighton Run

Der Ideal des Jahres 1900 verfügte außerdem über ein zwischengeschaltetes mechanisches Getriebe mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang in dem riehmen- und kettengesteuerten Achsantrieb. Vollgummireifen waren 1900 noch an der Tagesordnung, aber die Federung mit voll-elliptischen Federn an der Vorderachse und halb-elliptischen an der Hinterachse sowie einer weiteren voll-elliptischen querliegenden Feder vorne war gut.

Dies ist ein ausgezeichnete Vertreter des späteren Patent Motorwagens mit dem Einzylinder und ist mit großer Wahrscheinlichkeit eines der wenigen nach Großbritannien exportierten Fahrzeuge, trägt es doch noch immer die originale Plakette des Britischen Importeurs Hewetson's Ltd. mit Sitz in London's Oxford Street und Dean Street.

Laut eines beiliegenden Zeitungsartikels aus der Lokalpresse wurde der Wagen in den fünfziger Jahren in den englischen Midlands von zwei ausgesprochenen Auto-Spürhunden, Ralph Wilde aus Milverton Hill bei Leamington Spa und Jack Moor, entdeckt. Sie hatten von einem Gerücht gehört, dass sich ein früher Benz in Builth Wells in Wales befindet und machten sich auf den Weg in die Hügel, um zu sehen, was sie finden konnten. Sie fanden den Wagen schließlich und kauften ihn einer Witwe ab, dessen verstorbener Gemahl den Wagen vor dem ersten Weltkrieg erworben hatte. Der Benz wurde verzurrt, nach Hause gebracht, und die Restaurierung begann. Damals wurde berichtet, dass der Benz lange vernachlässigt worden war. Nach heutiger Prüfung kann es jedoch nicht so schlimm gewesen sein, da der Großteil der Komponenten eindeutig immer noch original ist und teilweise sogar nummeriert ist.

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

This is a very fine example of the late Patent Motorwagen in single cylinder form and is almost certainly one of a number of these cars that were originally supplied new to Great Britain as it still wears its original supplier plaque from British Agents, Hewetson's Ltd. of London's Oxford and Dean Streets.

According to a regional newspaper article accompanying the car, it was discovered in the 1950s in 'The Midlands' region of the U.K. by two car sleuths Mr. Ralph Wilde, of Milverton Hill, Leamington Spa and Jack Moor. They had apparently heard a rumour of there being an early Benz in Builth Wells in Wales and so took a sojourn across the hills to see what he could find. Indeed there was such a car, this car, which they were able to negotiate the sale of from the widow of a man who she recalled had acquired it prior to World War One. The car secured, it was transported home and a restoration ensued. While reported at the time to have suffered from years of neglect, close inspection of the car today shows that the condition cannot have been too bad because most of its hardware is very clearly original, and in places is numbered even. Moreover it still retains its items such as its original surface vaporiser, a piece that would surely have been near impossible to have sourced in the post-war and pre-internet era, as well as its Grouvelle & Arquembourg badged radiator.



Außerdem sind Teile wie der originale Oberflächenverdampfer noch anwesend, ein Teil, dass in den Nachkriegsjahre und vor Einführung des Internets wohl nicht aufzufinden gewesen wäre. Dazu gehört auch der Kühler mit seiner Grouvelle & Arquembourg Plakette. Während im Besitz von Herrn Moor wurde der Wagen dem Veteran Car Club of Great Britain vorgeführt, der dem Benz das Produktionsjahr 1900 attestierte.

Der aktuelle Besitzer kann bestätigen, dass der spätere Benz ein weitaus praktischeres und nutzbareres Gefährt ist als seine Vorgänger. Insbesondere das Dreiganggetriebe erlaubt eine bessere Nutzung mithilfe des wahren Zwischenganges, der dem ersten Gang zur Bezwingung von Steigungen und dem dritten Gang für den Einsatz auf ebener Straße zur Seite steht. In Verbindung mit dem großen und robusten Einzylinder mit 4 ½ PS erreicht der Wagen eine Geschwindigkeiten von über 32 km/h - mehr als genug, vor allem in Hinblick auf die Bremsleistung! Den Puristen wird erfreuen, dass der Wagen sehr schön läuft, mit seinem Verdampfer und Hexan-Benzin.

Dieser einfach zu operierende Patent Motorwagen mit seiner angenehmen Patina wäre ein Eckpfeiler jeder ernstzunehmenden Sammlung und erlaubt seinem neuen Besitzer, die Urzeit des Automobils in einer sehr gut nutz- und fahrbaren Form zu genießen.
€230,000 - 280,000

With this work completed and the Benz returned to the road, the car would become a regular sight in Veteran Car Club of Great Britain events and the annual London to Brighton Run. It would become the outright property of Mr. Moor and later that of his family for more than 50 years, before passing to another local enthusiast where it has lived since.

During Mr. Moor's ownership, the Benz was brought to the attention of the Veteran Car Club of Great Britain, and received confirmation of its build date as 1900 in their dating process.

As attested to by its current owner, a late series Benz is as the company intended at the time a far more practical and usable automobile than its earlier brethren. Specifically its three speed gearbox allows for a true intermediary gear, in addition to the 'crawl' for hills and 'direct drive' for level ground options. Matched to the large, sturdy single cylinder 4½hp engine, it is reported to 'bowl' along the road happily at speeds in excess of 20mph and that are more than ample relative to their stopping capabilities! For the purist, it is also worth noting that the car runs 'beautifully' on its vaporiser and using Hexane fuel.

With its simple ownership, and sympathetically aged presentation, this fine Patent Motor Wagen would be a perfect cornerstone to any serious car collection, and allow its new owner to experience the dawn of motoring in very manageable and drivable form.



Aus langjährigem Besitz (seit über 30 Jahren)**1952 MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A**

Fahrgestell-Nr. 2279952

'Der Mercedes-Benz 220 ist ein Auto von selten guter Qualität und ein hervorragendes Beispiel von einem soliden und schnellen Familienwagen, den die Stuttgarter Firma so gut zu bauen weiß: er flößt einem Vertrauen ein, dass er einen nicht im Stich läßt und der wiederholte Umgang mit ihm bereitet Freude.' - The Autocar, 5. Februar 1954

Der Mercedes-Benz 220 wurde im April 1951 präsentiert und war der größere, sechszylindrige Bruder zum Vierzylinder des MB 170 S. Äußerlich unterscheidet er sich vom 170 S durch in die Kotflügel integrierte Scheinwerfer. Diese Änderung lässt ihn moderner erscheinen. Das Fahrwerk wurde überarbeitet. Es enthält nun Doppel-Querlenker, Schraubenfedern und einen Stabilisator an der Vorderachse. Die hintere Pendel-Schwingachse wird mit Doppel-Schraubenfedern gedämpft.

'The Type 220 Mercedes-Benz is a car of rare quality and an excellent example of the solid, fast family car which the Stuttgart firm know so well how to make: it gives every sign that it can be depended upon to render good service and it is an abiding pleasure to handle.' - The Autocar, 5th February 1954

Introduced in April 1951, the 220 was a six-cylinder cousin to the four-cylinder 170S. Although closely based on the latter, the 220 featured more modern styling with headlamps integral with the wings. The suspension had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted.



Dank seines 2,2-Liter Sechszylinder-Motors mit obenliegender Nockenwelle und einer Leistung von 80 PS erreichte das 220 Cabriolet A eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 145km/h. Wie bei Mercedes-Benz schon Tradition, ist das Cabriolet A sehr umfangreich und gut ausgestattet. Zusammen wurden von Cabriolet A und B nur 2.360 Exemplare (inkl. Coupés) in fünf Jahren produziert. Heute sind diese Modelle, besonders das sportlichere und elegantere Cabriolet A, sehr selten und begehrt.

Dieses Mercedes-Benz 220 Cabriolet A stammt aus langjährigem Besitz und wurde 1985 bis 1986 vom Atelier de Restauration de Touraine in Frankreich umfassend restauriert. Die Arbeiten umfaßten die Demontage des Wagens bis auf das Chassis; Restaurierung des Karosserierahmens aus Holz, Überholung des Motors, Restaurierung des Fahrgestells, Neulackierung, kompletter Neubezug der Innenausstattung und der Überholung der Elektrik, der Instrumente und des Radios. Erst vor wenigen Monaten wurden die Bremsen und Kupplung überholt und der jetzt ältere Besitzer beschreibt den Zustand des Wagens nach 30-jähriger guter Pflege als generell exzellent. Die Farbkombination von grünem Lack mit beigefarbenem Verdeck steht dem Cabriolet sehr gut und es wird mit französischer Carte Grise, dem Kostenvoranschlag, der Rechnung und den Fotos zur Restaurierung angeboten.

€80,000 - 120,000

With 80 hp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for around 140 km/h (87 mph) - as was the four-door Cabriolet B - with 145 km/h (90 mph) attainable by the drophead coupé-style two-door Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these convertible models were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2.360 in five years (incl. coupés) and today these models are both rare and highly sought after.

Offered from long term ownership, this Mercedes-Benz 220 Cabriolet A was completely restored in 1985-1986 by Atelier de Restauration de Touraine. Works carried out include dismantling to the chassis; restoration of the timber body frame; an engine overhaul; chassis restoration; new paintwork; fully re-trimming the interior; and refurbishing the entire electrical system, instrument panel and radio. Only a few months ago the brakes and clutch were overhauled and the car is described by the now elderly owner as in generally excellent condition, having been well maintained for the last 30-or-so years. Nicely presented in green with beige soft-top, this most stylish Mercedes-Benz cabriolet is offered with French Carte Grise and the quotation, invoice and photographs relating to its restoration.



Mit weniger als 8.000 km Laufleistung**1986 MERCEDES-BENZ 500 SL MIT HARDTOP**

Fahrgestell-Nr. WDB107.0461A043322

Motor-Nr. 117.964-12-00828

‘Vorgestellt auf dem Genfer Salon... ist der 500 SL das schnellste Auto im Modellprogramm von Mercedes-Benz, und, abgesehen vom Aston Martin Volante, wahrscheinlich das schnellste Cabriolet derzeit auf dem Markt. Das bedeutet nicht, dass es sich hierbei um einen wilden, raubeinigen Sportwagen handelt: dies ist er nicht, sondern er hat beste Manieren und ist frei von Kapriolen – wie es sich für jeden Wagen mit dem berühmten Stern geziemt.’ – *Motor Sport*

Luxuriös ausgestattet und in herausragender Qualität in der besten Mercedes-Benz Tradition, wurde der 500 SL Roadster und das 500 SLC Coupé im März 1980 auf dem Genfer Automobilsalon vorgestellt, zusammen mit dem nach außen ähnlichen 380 SL/SLC.

‘Introduced at the Geneva Show... the 500 SL is the fastest car in the Mercedes range, and, apart from the Aston Martin Volante, is probably the fastest openable car in production. That is not to say that it is a wild, hairy chested sports car: it is not, being extremely docile and temperament free – which is what one expects from any car carrying the three pointed star.’ – *Motor Sport*.

Luxuriously equipped and superbly finished in the best traditions of Mercedes-Benz's top-of-the-range models, the 500 SL convertible and 500 SLC coupé were introduced at the Geneva Salon in March 1980 alongside the outwardly similar 380 SL/SLC.



Der 500 SL verfügte über einen komplett aus Aluminium gefertigten V8 Zylinder mit obenliegenden Nockenwellen, der bereits im 450 SLC 5.0 von 1977 debütierte. Mit höherer Leistung bei niedrigerem Verbrauch produzierte der 5-Liter Motor 240 PS bei 5.000 U/min, was ihm zu einer Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h verhalf. Kleinere Änderungen an der nunmehr schon klassischen Karosserieform betrafen den Einsatz von aerodynamischen Front- und Heckspoilern, während die restliche Technik weitgehend unverändert blieb, mit der Ausnahme von kleineren Verbesserungen der Einzerradaufhängung und der Bremsanlage. Ein Viergang-Automatikgetriebe gehörte zur Serienausstattung.

Der aktuelle Besitzer erwarb diesen herausragenden 500 SL direkt von Mercedes-Benz Young Classics in Stuttgart im Oktober 2011 für seine Privatsammlung und fügte nur wenige Kilometer zum sehr niedrigen Kilometerstand von weniger als 8.000 km hinzu. In Diamantblau metallic mit schwarzer Lederinnenausstattung wird er mit dem originalen Hardtop und schwarzem Verdeck angeboten. Die Liste der bestellten Extras führt einen Fahrersairbag, eine Außentemperaturanzeige, ein Sperrdifferential der Hinterachse, beheizbare Außenspiegel, Diebstahlalarm, Mittelarmlehne, Klimaanlage, Scheinwerferwaschanlage, und beheizbare Sitze auf. Ein wahrer Klassiker, bei dem die Zeit stillgestanden ist, und der immer noch den originalen Unterbodenschutz aufweist. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren und aktuellem TÜV bis August 2015 angeboten. Ein 500 SL für den wahren Kenner.
€75,000 - 90,000

The 500 SL featured the all-alloy overhead-camshaft V8 engine that had debuted in the 450 SLC 5.0 of 1977; more powerful yet less thirsty than the existing V8, this new 5.0-litre unit produced 240 hp at 5,000 rpm, an output sufficient to propel the 500 SL to 225 km/h (140 mph). Although shorter in the wheelbase than the 450, the newcomer retained its predecessor's attractive and long-established body style, which now featured aerodynamic spoilers front and rear. The state-of-the-art running gear too remained essentially unchanged, though improvements were made to the all-independent suspension and to the brakes. Four-speed automatic transmission was standard.

This superb 500 SL was purchased by the owner from Mercedes-Benz Young Classics in October 2011 and since then has formed part of his private collection. Finished in Diamantblau metallic with black leather interior, it comes complete with factory hardtop and black canvas convertible hood. Factory fitted optional extras include a driver's airbag, external temperature gauge, limited-slip differential, heated external rear view mirrors, theft alarm, armrest, air conditioning, headlights washing system, and heated seats for driver and passenger. A true 'time warp' classic, still retaining its original underseal, this exceptional 500 SL convertible is offered with German registration documents and TÜV valid until August 2015. One for the connoisseur.



Circa 75.000 Kilometer ab Werk, im selben Besitz seit 1983

1970 MERCEDES-BENZ 280 SE 3.5 COUPÉ

Fahrgestell-Nr. 111.026-12-000881

Motor-Nr. 116.980-12-000728

Die 3,5 Liter V8-Version des 280 SE ist ein gutes Beispiel für das Wiederaufleben von Mercedes-Benz Modellen mit größeren Motoren, das in den späten 60er und Anfang der 70er Jahre begann, auch begünstigt vom progressiven Wegfall von steuerlichen Hürden, die vorher Interessenten vom Kauf von Fahrzeugen mit großem Hubraum abhielten. Das überaus luxuriöse 280 SE Coupé und Cabriolet sowie die 300 SEL Limousine wurden als erste Modelle für den Einsatz des hervorragenden neuen 3,5 Liter großen V8-Motors im Jahre 1969 auserkoren.

Der Motor bestand aus einem gusseisernen Block, gepaart mit Zylinderköpfen aus Aluminium, die jeweils mit einer obenliegenden Nockenwelle versehen waren. Diese komplette Neuentwicklung produzierte auch dank der elektronischen Bosch-Einspritzanlage und der Transistorzündung 200 PS. Damit kam das Coupé und Cabriolet auf eine Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h, während der Sprint von 0 auf 100 km/h in 9,5 Sekunden erfolgen konnte, eine imposante Steigerung zu den Fahrleistungen der Sechszylinder Modelle.

The 3.5-litre version of the 280 SE typifies the resurgence of larger-engined Mercedes-Benz models that began in the late 1960s and early 1970s, when the progressive easing of fiscal constraints, which had dissuaded customers from buying cars with large capacity engines, encouraged the German manufacturer to offer bigger, more potent power units. Thus the ultra-luxurious 280 SE coupé/cabriolet and 300 SEL saloon were chosen by Mercedes-Benz to launch its magnificent new 3.5-litre V8 engine in 1969.

An over-square design featuring a cast-iron block and aluminium-alloy cylinder heads, each equipped with a single overhead camshaft, this all-new, state-of-the-art power unit produced 200 hp courtesy of Bosch electronic fuel injection and transistorised ignition. Thus equipped, the coupé/cabriolet was good for 205 km/h (127 mph) with 100 km/h (62 mph) reachable in 9.5 seconds, a substantial improvement on the six-cylinder version's figures.



Obwohl die SEL Limousine die Karosserie der "Neuen Generation" trug, behielten das Coupé und Cabriolet das Karosseriedesign des bereits 1959 vorgestellten 220 SE. Wie es sich für die Spitze des Modellprogramms ziemte, gehörten Automatikgetriebe, Klimaanlage, elektrische Fensterheber und ein Stereoradio zur reichhaltigen Serienausstattung. Der 280 SE 3.5 war das letzte Modell dieses Karosseriestils und diese Modelle sind bei Mercedes-Benz Liebhabern sehr populär.

Der angebotene 280 SE 3.5 ist einer von nur 4.502 hergestellten Exemplaren und wurde als Neuwagen durch die Berliner Mercedes-Benz Niederlassung ausgeliefert. Wir nehmen an, dass er dort als Vorführwagen seinen Dienst tat, was auch die überaus luxuriöse Ausstattung des Wagens, die seiner Zeit nicht selbstverständlich war, erklärte. So gehörten die Lackierung in sandbeige-metallic, tabakbraune Lederpolster, Automatikgetriebe, ein elektrisches Stahlschiebedach, elektrische Fensterheber, eine originale Behr-Klimaanlage sowie ein Becker Mexiko Kassettenradio zur Sonderausstattung. Im beiliegenden, originalen Wartungsheft ist eine Frau Lorenz aus Frankfurt als zweite Besitzerin vermerkt, sie übernahm den Wagen mit 9.881 km und fuhr ihn bis zum Verkauf an den jetzigen Eigner im Jahre 1983.

Dieser ließ das Coupé zuerst auf seine Firma zu, und ab 1985 auf seinen Namen. Während dieser Zeit ließ er ihn neu lackieren und regelmäßig warten, was auch im schon genannten Wartungsheft vermerkt ist. Er beschreibt den Wagen als durchwegs in Ordnung. Dieser selten gut dokumentierte Mercedes-Benz wird mit einigen Rechnungen, Deutschen Kraftfahrzeugpapieren sowie einer Kopie des Mercedes-Benz Kardex angeboten.

€70,000 - 90,000

Although the equivalent SEL saloon used the 'New Generation' bodyshell, the coupé and cabriolet kept the elegant coachwork that had debuted back in 1959 on the 220 SE and, as befitted top-of-the-range luxury models, came equipped with automatic transmission, air conditioning, power windows and stereo radio as standard. Significantly, the 280 SE 3.5 was to be the final model to feature this long-established and much admired body style, and today these last-of-the-line classics are highly sought after by discerning Mercedes-Benz collectors.

One of only 4,502 examples produced, this delightful 280 SE 3.5 was delivered new via the Mercedes-Benz agency in Berlin. Probably its first owners, the latter used the car as a demonstrator, which also explains the lavish and luxurious equipment, something not to be taken for granted at that time. Its specification includes sand beige metallic paintwork, tobacco brown interior leather, automatic transmission, electric sliding steel sunroof, electric windows, original Behr air conditioning, and a Becker Mexico radio/cassette. The accompanying original service book lists a Mrs Lorenz of Frankfurt as the second owner. She purchased the car with some 9,881 kilometres recorded on the odometer and continued to enjoy its effortless pace until 1983 when she sold it to the current vendor.

He first registered the Mercedes in his company's name and then from 1985 as his private car. During his ownership it was re-sprayed in its original livery and has always been maintained, as documented in the aforementioned service book. Described as in generally good working order, the car also comes with sundry invoices, German registration papers and a copy of the Mercedes-Benz Kardex.



1973 MERCEDES-BENZ 600

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-002236

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

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

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

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



Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3.200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m, der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz. Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2.677 gebaut, davon 2.190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Dieser 600 wurde neu an den König von Senegal ausgeliefert und ist einer der letztgebauten dieses Modells, mit allen im Laufe der Produktion eingeführten Verbesserungen. Er wurde mit dem optionalen Schiebedach ausgeliefert und wurde vom König bis zum Jahre 1992 benutzt. Ein Peter Werger aus Deutschland erwarb den Wagen 1992 und verkaufte ihn 1995 an einen Herrn Martin Voit, der ihn bis zum Jahre 2014 behalten sollte. Diverse Rechnungen zur Wartung des Wagens bei Mercedes-Benz St. Ingbert sind vorhanden. Der aktuelle Besitzer gab Arbeiten für € 22.000 an dem 600 in Auftrag, unter anderem wurde die Komforthydraulik überarbeitet (auch diese Rechnungen sind vorhanden). Mit einer Laufleistung von 68.000 km wird diese imposante Limousine als in technisch generell sehr gutem Zustand beschrieben und mit der originalen Bedienungsanleitung, deutschen Zulassungspapieren sowie den bereits erwähnten Rechnungen angeboten.

€125,000 - 150,000

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

This particular 600 was ordered new by the King of Senegal and is one of the last of the series, incorporating all the updates. Delivered with the optional sunroof installed, the car was kept by the King of Senegal until 1992 when it passed to Mr Peter Werger in Germany. He kept the Mercedes until 1995 before selling it to Mr Martin Voit in Germany, its owner until 2014. There are various service invoices on file from Mercedes-Benz St Ingbert, Germany relating to Mr Voit's ownership. The current vendor has spent €22,000 on the car for various works, including an overhaul of the Hydraulics (invoices on file). Mechanically in generally very good condition, having covered only 68,000 kilometres from new, this magnificent 600 is offered with its original instruction book, German registration papers and the aforementioned invoices.



126

Seit 1978 im Familienbesitz

1931 MERCEDES-BENZ 15/75 PS MANNHEIM 370 S ROADSTER

Fahrgestell-Nr. U 83903

Motor-Nr. U 83903





Hans Nibel, der Konstrukteur des legendären 200 PS starken ‚Blitzen Benz‘, übernahm am 1. Januar 1929 die alleinige Verantwortung als technischer Direktor des Unternehmens. Seit dem Zusammenschluß von Daimler und Benz im Juni des Jahres 1926 hatte er sich diesen Posten mit Ferdinand Porsche geteilt. Obwohl die großen Kompressorwagen im Rampenlicht standen, waren die „Brot- und Butter“ Autos vom Typ Stuttgart von weitaus größerer wirtschaftlicher Bedeutung und der Eindruck, dass Porsche dies vernachlässigt hatte, führte unter anderem zu seinem Ausscheiden aus der Firma im Jahre 1928.

Danach überarbeitete Nibel den Stuttgart, der dann in seinen vielen Versionen zum Rückgrat der Mercedes-Benz Produktion und ein großer Erfolg wurde. Nibel verbesserte auch eine andere Entwicklung Porsche's, den Mercedes-Benz 300 aus dem mittleren/oberen Segment der Marke. War er vorher doch eher groß und schwerfällig, so wurde er nach Nibel's umfassender Überarbeitung kleiner, leichter und attraktiver gestaltet. Er erhielt den Namen „Mannheim“ und war in den Versionen 350 (3,5 Liter, 14/70 PS), 370 (3,7 Liter, 15/75 PS) und 370 S (3,7 Liter, 15/75 PS) und 370 K (3,7 Liter, 15/75 PS mit kurzem Radstand) erhältlich.

Following the merger of Daimler and Benz in June 1926, Hans Nibel, creator of the legendary 200 horsepower 'Blitzen Benz', took over sole responsibility as Technical Director on 1st January 1929, having shared the post with Ferdinand Porsche since the two companies' amalgamation.

Although the firm's large supercharged models attracted the headlines, the 'bread-and-butter' Stuttgart was of far greater commercial importance, and it was Porsche's perceived failure to get it right that contributed to his resignation in 1928. Revised by Nibel after Porsche's departure, the Stuttgart in its many forms would go on to become the backbone of Mercedes-Benz production and a huge success. Nibel also improved another of Porsche's designs, the mid/upper range Mercedes-Benz 300, which had been introduced at the 1926 Berlin Motor Show. Massive and lumbering, the 300 was extensively revised by Nibel, emerging smaller, lighter and with more attractive styling. Given the name 'Mannheim', this new model was built as the 350 (3.5-litre, 14/70PS), the 370 (3.7-litre, 15/75PS) and the 370 S (3,7 Liter, 15/75 hp) as well as the 370 K (3.7 litre, 15/75 hp short wheel base).



Der Mannheim war ein solide konstruiertes Auto, repräsentierte allerdings eher den Ausklang alter Technologie als den Beginn einer neuen. Ein siebenfach-gelagerter, seitengesteuerter Reihensechszylinder sorgte für den Antrieb, während das U-Profil Fahrgestell über Starrachsen, halb-elliptische Blattfedern sowie Seilzug-Bremsen verfügte. Das Getriebe hatte drei Gänge mit einem Bodenschalthebel, der Wagen verfügte über einen Flachkühler und Vollspeichenräder. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 100 km/h. Die Karosserien wurden in Sindelfingen in verschiedenen Versionen als Limousinen, Cabriolets und Roadster gebaut. Als das Modell 1933 auslief, waren 1,896 Wagen gebaut worden, davon nur 195 als 370 S, wie der hier angebotene.

Der 370/380 S wurde nur als Roadster oder Cabriolet gebaut und war die Krönung der Modellreihe. Er hatte ein Fahrgestell mit verkürztem Radstand, einen Motor mit zwei Vergasern, ein Getriebe mit Overdrive, einen V-förmigen Kühler sowie Speichenräder. Die Höchstgeschwindigkeit dieser Modelle lag bei ca. 130 km/h.

Die Auslieferung dieses Wagens erfolgte an die Union Automobil GmbH in Berlin, der zweite Besitzer war ein Stuttgarter Architekt, der dritte ein Kinobetreiber und der vierte ein bayrischer Filmproduzent. Die aktuellen Besitzer entdeckten den Mannheim Mitte der sechzig

A well-engineered car, the Mannheim nevertheless represented the last of the old technology rather than the first of the new. A six-cylinder, seven-bearing sidevalve engine provided the power, while the channel-section chassis featured live axles, semi-elliptical springs and cable brakes. The gearbox was a three-speed unit with floor change; the radiator was flat-fronted and the steel wheels were of the artillery type. Top speed of the 370 model was in the region of 100km/h (62mph). Featuring coachwork by Sindelfingen, the Mannheim was manufactured in a wide variety of forms including saloons, cabriolets and a roadster. Total production of the Mannheim had amounted to 1,896 cars when the model was superseded in 1933, only 195 of which were 370 S models like that offered here.

Only produced as a roadster or cabriolet, the 370/380 S represents the Mannheim in its ultimate form, boasting a shortened chassis, twin-carburettor engine, overdrive gearbox, pointed radiator and wire wheels. Top speed of these models was in the region of 130km/h (80mph).

This particular example was first owned by Union Automobil GmbH in Berlin and then by an architect in Stuttgart. Its third owner was a cinema manager and its the fourth a film producer in Bavaria.



er Jahre sie hatten gerade einen anderen 370 S restauriert und erfuhren von der Existenz dieses Wagens in einer Garage neben einem Filmstudio. (Die Nummernschilder ihres ersten 370 S sind zur Zeit an diesem Wagen angebracht.) Nach 13 Jahren gelang ihnen endlich der Ankauf im Jahre 1978.

Die Restaurierung begann 1985 – die Karosserie wurde vom Fahrgestell getrennt, ein neuer Benzintank wurde aus rostfreiem Stahl angefertigt, die Beleuchtungsanlage und die Innenausstattung wurden restauriert, und das Holz und die elektrische Anlage erneuert. Davon abgesehen ist der Wagen noch immer sehr original, die rostfreie Karosserie bedurfte keiner Schweißarbeiten (Fotos der Restaurierung sind vorhanden). Eine Besonderheit dieses 370 S ist die niedrige Windschutzscheibe, die 11 cm niedriger als die anderen Modelle ist und zu dessen sportlichem Erscheinungsbild beiträgt. Die Restaurierungsarbeiten endeten im Jahr 2000, seitdem wurde der Wagen nur ca. 300 – 500 km gefahren und ansonsten in der Garage des Einlieferers ausgestellt. Ursprünglich in schwarz ausgeliefert, wurde der Wagen im Zuge der Restaurierung zweifarbig in weiß und rot lackiert und mit einer roten Lederinnenausstattung versehen, eine Farbkombination, die hervorragend zu diesem 370 S paßt. Eine wunderbare Gelegenheit, einen der seltenen Sportwagen vom Typ Mannheim zu erwerben.

€400,000 - 600,000

The current owners discovered the Mannheim in the mid-1960s. They had just finished restoring another 370 S and were told about this car, which was stored in a garage next to a film studio. (The number plates from their first 370 S are currently on this one). After some 13 years of trying they finally managed to buy it in 1978.

A 'frame off' restoration was commenced in 1985 in the course of which a new fuel tank was made in stainless steel, the lighting and interior leather restored, and the woodwork and electrics renewed. Otherwise the car remains outstandingly original, its rust-free body having required no welding (see photographic record on file). One particularly noteworthy feature is this car's shallow windscreen, which is 11cm shorter than those of other cars in this series, and contributes to its sporting appearance. The restoration was finished in 2000, since when the car has been driven only some 300-500 kilometres, remaining on display in the vendors' garage at other times. Originally black but strikingly refinished in two-tone white/red with red leather interior, '83903' represents a wonderful opportunity to acquire one of these rare Mannheim sports cars.





**Original mit Scheibenbremsen, Europäische Auslieferung, seit
48 Jahren im Familienbesitz**

1961 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER

Fahrgestell-Nr. 198042-10-002973

Motor-Nr. 198980-10-003034

Dieser 300 SL Roadster aus dem Modelljahr 1962 mit den begehrten Scheibenbremsen wurde neu in Deutschland ausgeliefert und wird mit besonders umfassender Wartungsgeschichte, die die penible Pflege dieses Wagens reflektiert, angeboten. Fahrgestellnummer 002973 wurde am 11. Dezember 1961 an Herrn Josef Binder in Scheidegg ausgeliefert und in seinem Namen mit dem Kennzeichen Li-KN 24 zugelassen. Herr Binder war wohl sehr gewissenhaft und ließ den Wagen alle 3,000 km (manchmal auch früher) wie von Mercedes-Benz empfohlen, warten (siehe das vom Autohaus Scheider in Lindau gestempelte Scheckheft).

Herr Binder behielt den 300 SL bis zum März 1965, also etwas über vier Jahre, und das Scheckheft zeigt nach dieser Zeit bereits mehr als 20 Einträge. Der 300 SL wurde mit Vermittlung des Rennfahrers Reinhardt Stensel an seinen zweiten Besitzer, das Architektenbüro Horst Sautter in Stuttgart, für 18,000 DM verkauft.

A 1962 model fitted with the desirable disc brakes, this beautiful 300 SL roadster was delivered new to Germany and comes with an outstandingly comprehensive service history reflecting fastidious care throughout its life. Chassis number '002973' was delivered on 11th December 1961 to Mr Josef Binder of Scheidegg, Germany and registered in his name with the numberplate 'Li-KN-24'. Mr Binder must have been very conscientious, always having the car serviced every 3,000 kilometres (and sometimes earlier) as recommended by Mercedes-Benz (see service book stamped by Autohaus Scheider, Lindau).

Mr Binder kept the 300 SL until March 1965, a little over four years, by which time it had already been serviced over 20 times as recorded in the service book. In March 1965 the 300 SL was sold via racing driver Reinhardt Stensel to its second owner, Architektenbüro Horst Sautter of Stuttgart for 18,000 DM.



Die Originalrechnung ist noch vorhanden und bestätigt, dass der Wagen unfallfrei war und die abgelesenen 61,000 km korrekt waren. Herr Sautter fand den Wagen in einer Zeitungsannonce, die noch immer der Rechnung beigeheftet ist. Laut dieser Anzeige befand sich der Wagen im Concours-Zustand, aus erster Hand, das Getriebe war überholt, und er wurde immer von Fachleuten gewartet. Herr Sautter ließ den 300 SL 1965 mit dem amtlichen Kennzeichen S-VC 819 zu.

Bei genauer Untersuchung der sagenhaften Historie von Wartungsrechnungen und Korrespondenz mit der Daimler Benz AG stößt man bis zum Jahre 1994 auf Herrn Sautters Namen. Seit dem Jahr 2000 waren die Rechnungen an ein anderes Familienmitglied, Herrn W Sautter, adressiert. Im Jahre 2012 wurde der Roadster von Horst Sautters Tochter, Diana, angemeldet. Sie behielt den Wagen nur für ein Jahr.

Die Wartungsgeschichte enthält das bereits genannte Scheckheft aus dem Erstbesitz bis zum Jahre 1965. Des Weiteren gibt es weitere Eintragungen im Scheckheft bis zum Kilometerstand von über 110,000 im Jahre 1969, gefolgt von allen Rechnungen. Im Juli 1966, bei einem Kilometerstand von ca. 80,000, wurde die linke Seite bei einem kleineren Unfall beschädigt. Darauf folgend mussten der linke vordere Kotflügel und die linke Tür repariert werden (auch diese Rechnung liegt vor). Von einem anderen Dokument können wir ableiten, dass der Unfall nicht Herrn Sautters Schuld war, da er die Kosten der Reparatur im August 1966 erstattet bekam.

The original bill of sale on file records the following: that the car is accident free; that the odometer reading of 61,000 kilometres is genuine; and the results of a compression test. Mr Sautter had found the car through a newspaper advertisement. Still attached to the bill of sale, this advertisement states that the car was in absolutely concours condition; had had one owner; that the gearbox has been overhauled; and that it had always been maintained by specialists. Mr Sautter registered the 300 SL in Stuttgart in 1965 on the numberplate 'S-VC 819'.

By scrutinising the contents of the amazing history file of service/maintenance invoices and correspondence with Daimler Benz AG, Mr Sautter's name can be traced up to 1994. Starting around the year 2000, the invoices are addressed to another family member, Mr W Sautter. In 2012 this 300 SL was registered by Mr Horst Sautter's daughter, Diana, who kept the car for only one year before selling it in 2013.

The maintenance history consists of the aforementioned service book, stamped during the first ownership up to 1965. It then continues in the form of more stamps in the service book (until 1969 at over 110,000 kilometres) followed by all invoices. In July 1966, with approximately 80,000 kilometres recorded on the odometer, the car's left side was damaged in a minor accident. On that occasion the left door and left front wing needed to be repaired (invoice on file). From another document we may deduce that the accident was not Herr Sautter's fault because he was able to claim back the total cost of the repairs in August 1966.



Im September 1966 wurde der Wagen einer großen Inspektion bei Daimler Benz für 7,600 DM unterzogen (siehe beiliegende Unterlagen). 1968 war der Km-Stand bei Null, der Wagen hatte wohl seine ersten 100,000 km hinter sich. Im Laufe der Zeit wurden bestimmte Wartungen mehrmals ausgeführt: Motor, Getriebe, Kupplung, Bremsen etc. Auch die Beantragung eines neuen Schlüsselsatzes ist dokumentiert. 1977 gab es einen Briefwechsel mit dem Werk über die richtige Reifenwahl. 1980 gab es einen weiteren Briefwechsel mit Daimler Benz über einen Neubezug der Sitze. Die originalen Sitzbezüge mussten wegen ihres Alters ersetzt werden, und der damalige Besitzer fragte Daimler Benz nach Rat zum richtigen Material. Er entschied sich für dunkelbraun, die originale Innenausstattung war rot gewesen.

Im Jahre 1982 bei ca. 132,000 km hatte der Wagen erneut einen kleineren Unfallschaden, der sofort repariert wurde. Aus der Dokumentation geht hervor, dass Herr Sautter Schwierigkeiten hatte, Ersatz für die mitgenommen, originalen Räder zu finden, was ihn wiederum zu einem Briefwechsel mit der Daimler Benz AG veranlaßte, um die richtigen Räder und Reifen zu finden. Zu einem gewissen Zeitpunkt wurde der Wagen wohl von Herrn Sautter's Architekturbüro umgemeldet, da er fortan das Nummernschild S-CC 7668 trug.

Der Motor wurde 1988 von der Firma Hoeckle in Stuttgart überholt, auch diese Rechnungen liegen vor. 1989 bei 140,000 km wurde der Wagen wohl für 20,000 DM neu lackiert, nebst anderer Arbeiten. Kurze Zeit später machte der Motor wieder Probleme und er wurde 1992 bei Kienle für 36,000 DM komplett überholt.

In September 1966 a major service was undertaken by Daimler Benz Aktiengesellschaft at a cost of 7,600 DM (details on file). In 1968 the odometer reading was back to zero, indicating that the car had covered its first 100,000 kilometres. Over time certain services have been carried out several times: engine, gearbox, clutch, brakes, etc. Even the 1975 request for a new key set is on file, while in 1977 there was an exchange of correspondence with the factory concerning the choice of tyres. There is also correspondence with Daimler Benz dating from 1980 regarding seat re-trimming. The original trim needed to be changed because of its age, and the owner asked Daimler's advice regarding a suitable material. Originally red, the interior was changed at that time to a dark brown.

In 1982 at approximately 132,000 kilometres the car had another slight accident and was again immediately repaired. It becomes clear from the 1980s documentation that Mr Sautter had difficulty finding correct new wheels to replace the tired originals, resulting in further correspondence with Daimler Benz AG to find the correct wheels and tyres. At some time the car must have ceased to be registered to the Mr Sautter's architectural practice because the 300 SL received a new numberplate: 'S-CC 7668'.

An engine overhaul was carried out by Hoeckle in Stuttgart in 1988 (correspondence on file) while in 1989 at approximately 140,000 kilometres the car is believed to have been completely repainted at a cost of 20,000 DM, including other works. A short while later other engine problems were noted and the engine was completely rebuilt by marque specialists Kienle in 1992 for 36,000 DM.





Leichte Anzeichen von Korrosion am hinteren rechten Kotflügel fanden bereits in den Rechnungen von Kienle 1993 Erwähnung. Er wurde im Oktober 1993 wieder neu lackiert, aber man sieht es immer noch ein wenig. Auch die Räder wurden neu lackiert. Es wird angenommen, dass der Motor seit seiner Überholung bei Kienle im Jahre 1992 nur ca. 16,000 km gefahren wurde.

Die ausführliche Wartungsgeschichte des Wagens hört 1994 auf und es wird angenommen, dass Sautter den Wagen ab diesem Zeitpunkt nicht mehr regelmäßig fuhr. Er war immer noch in seinem Besitz, aber er bewegte ihn augenscheinlich nur selten, was von den vorhandenen Rechnungen abgeleitet werden kann. Es liegen noch einige an Herrn W. Sautter adressierte Rechnungen aus den Jahren 2001 bis 2007 vor. Aus der vorhandenen, ausführlichen Wartungsgeschichte kann abgeleitet werden, dass es sich bei dem jetzigen Kilometerstand von 57,000 mit großer Wahrscheinlichkeit um eine Gesamtfahrleistung von 157,000 km handelt.

Dieser 300 SL wurde Anfang dieses Jahres gewartet und wird mit der Bedienungsanleitung, der originalen Datenkarte, einem Kompressionstest aus dem Jahre 1987, einer Ersatzteilliste, einer Zusammenfassung der größeren Inspektionen, einer Preisliste der Kienle Automobiltechnik aus dem Jahre 1987, dem deutschen Kraftfahrzeugbrief und der bereits genannten Historie, bestehend aus Rechnungen, Korrespondenz und anderen Dokumenten, angeboten. Ein Hardtop (nicht original für dieses Auto) ist inbegriffen. Eine seltene Gelegenheit, ein gutes Exemplar dieses gesuchten und viel bewunderten Mercedes-Benz Modells zu erwerben, das sich durch eine lückenlose Historie seit seiner Auslieferung auszeichnet.

€1,000,000 - 1,400,000

The slight bubbling on the right rear wing support is believed to be that referred to on invoices from Kienle in 1993. It was re-sprayed again in October 1993 but is still slightly visible. The wheels have been repainted too. It is believed that only some 16,000 kilometres have been covered since the complete engine overhaul by Kienle in 1992.

The extensive service history continues until 1994 when, it is believed, the car was no longer used frequently by Mr Sautter. It was still in his ownership but apparently he drove it only occasionally, judging by what can be deduced from the invoices on file. There are also a few invoices for the period 2001-2007 addressed to Mr W Sautter. The continuous service history supports the conclusion that the current odometer reading of 57,000 kilometres represents a genuine total of 157,000 kilometres from new.

Serviced earlier this year, this 300 SL comes complete with owner's manual, original Datenkarte, compression test (1987), parts list, summary of major services, Kienle Automobil Technik price list (1987), German Fahrzeugbrief and the aforementioned service history of invoices, correspondence and other documentation. A hardtop (not original to this car) is included in the sale. A rare opportunity to acquire a fine example of this exclusive and much admired Mercedes-Benz model boasting the distinction of possessing continuous history from new.



128 *

Aus Erstbesitz mit nur 18,900 km

2007 MERCEDES-BENZ SLR MCLAREN ROADSTER

Fahrgestell-Nr. WDD 199 4761 M001547

Motor-Nr. 15598060001618

Das Herz eines jeden Autos ist der Motor, und der des SLR McLaren ist wahrhaftig herausragend. Das in der Mercedes-Benz eigenen Hochleistungsabteilung AMG gebaute Triebwerk ist ein 5.5 Liter großer V8 mit 24 Ventilen und Kompressor, der 617 PS leistet und damit zu den stärksten, jemals in einem Seriensportwagen eingesetzten Motoren zählt. Die Fahrleistungen gehören zu den besten in dieser Kategorie und sprechen für sich: 0 auf 100 km/h ist in 3,8 Sekunden möglich, 200 km/h werden nach 10,6 Sekunden erreicht und aus dem Stand benötigt der SLR lediglich 28,8 Sekunden, um auf 300 km/h zu kommen. Die Höchstgeschwindigkeit des Zweisitzers liegt bei 332 km/h.

Als Resultat der langjährigen Zusammenarbeit zwischen Mercedes-Benz und McLaren in der Formel 1 wurde das Kohlefaserverbund-Chassis und die Karosserie in McLaren's neuer Fabrik in Woking/England hergestellt. Die Verwandtschaft zur Formel 1 ist offensichtlich: Das Fahrwerk besteht aus einer Doppelgelenk-Federbein-Vorder- und Hinterachse, die Servolenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig, während das SBC (Sensotronic Brake Control) und das ESP es auch dem Durchschnittsfahrer erlauben, sicher unterwegs zu sein.

Der Mercedes-Benz SLR McLaren wurde 2003 erstmals auf der Frankfurter IAA vorgestellt und kostete €377,000, die 2007 vorgestellte offene Roadster-Version € 493.850,- in Deutschland, jeweils zzgl. Mehrwertsteuer. Die Aufpreisliste konnte diese Summen noch einmal deutlich verteuern.

The heart of any car is its engine, and that of the SLR McLaren is truly outstanding. Produced at Mercedes-Benz's AMG performance division, it is a 5.5-litre, 24-valve, supercharged V8 producing 617bhp, making it one of the most powerful engines ever found in a series-produced road-going sports car. Needless to say, the SLR McLaren delivers performance figures that are still among the best in its class; taking just 3.8 seconds to sprint from 0 to 100km/h (62mph), it passes the 200km/h mark after 10.6 seconds and from a standing start takes just 28.8 seconds to reach 300km/h. The two-seater has a top speed of 332km/h.

Reflecting the long-term technological collaboration that Mercedes-Benz and McLaren enjoyed in Formula 1, the SLR's carbon fibre composite monocoque body/chassis structure was produced in the latter's then all-new facility in Woking, England. Clearly showing its Formula 1 parentage, the suspension is by means of double wishbones all round. The power-assisted rack-and-pinion steering is speed sensitive, while the SLR's Sensotronic Brake Control (SBC) and Electronic Stability Program (ESP) enable its sporting nature to shine through while maintaining the usual safety standards.

The Mercedes-Benz SLR McLaren was unveiled at the 2003 Frankfurt Auto Show and priced at \$455,000, while the roadster version, introduced in 2007, cost almost \$500,000. Choosing from the lengthy list of options could add considerably to the total.



Die folgende Ausstattung wurde für den hier angebotenen Roadster bestellt: Lackierung in Crystal Antimon Grau, „300 SL Silberpfeil“ Innenausstattung in rotem Leder, anthrazit-schwarzer Verdeckstoff, Navigationssystem Audio 30 APS, Vorbereitung Mobiltelefon, Feuerlöscher, CD-Wechsler, Diebstahl-Warnanlage, Kohlefaser-Zierelemente, „SLR“-Logo auf den Kopfstützen, 19-Zoll Alufelgen sowie die dazugehörigen Bremsen. Der SLR wurde von einer 70-jährigen Dame bestellt, nachdem ihr Sohn den SLR 2007 Probe gefahren hatte. Sie ist eine passionierte Mercedes-Benz Anhängerin und wollte das Flaggschiff der Firma erwerben.

Dieser SLR McLaren verließ das Werk am 21. Mai 2007 und wurde Anfang des Jahres 2008 neu nach Belgien ausgeliefert. Dort wurde er über 1,100 Kilometer von einem Freund der Besitzerin eingefahren und im März des gleichen Jahres an sie übergeben. Die Originalrechnung über €439,900 liegt vor. Die Besitzerin nahm den SLR dann mit in ihren Schweizer Wohnsitz, wo er zur Zeit auch zugelassen ist. Für die erste Inspektion fuhr sie ihn jedoch zurück nach Belgien, wo er bei Mercedes-Benz Europa, der Brüsseler Mercedes-Benz AMG Niederlassung, gewartet wurde. Nur selten bewegt, kam der Großteil der Kilometer auf Fahrten zwischen der Schweiz und Belgien zustande. Er wird nun zum Verkauf angeboten, da die Besitzerin den Wagen wegen ihres fortgeschrittenen Alters nicht mehr fahren kann. Er wird mit der bereits genannten Verkaufsrechnung, dem Konformitätszertifikat (aus dem Jahr 2007), dem Mercedes McLaren Buch, allen Betriebsanleitungen, dem Wartungsheft mit drei Einträgen und Schweizer Zulassungspapieren angeboten.

Als die Produktion 2010 auslief, waren insgesamt 2,114 SLR aller Versionen gebaut worden, deutlich weniger, als die ursprünglich geplanten 3,500. Dieser nahezu im Neuzustand befindliche SLR aus einer sehr exklusiven, limitierten Serie in einer fantastischen Farbkombination kommt nun mit einer deutlichen Einsparung im Vergleich zum Neupreis zum Verkauf.

€250,000 - 350,000

The following were specified for this car: Crystal Antimon Grey paint; red leather trim 'Silver Arrow 300 SL'; 'Anthracite – Black' soft-top; Navigation Audio 30 APS; pre-instalment mobile phone; fire extinguisher; CD-changer; anti-theft system; carbon-look elements; 'SLR' logo on headrests; 19" alloy wheels and braking system to match. This SLR was ordered by the 70-year old lady owner for her birthday after her son tested the car in 2007. The owner is a passionate Mercedes-Benz enthusiast and wanted to acquire the company's flagship model.

Completed on 21st May 2007, the car was delivered new to Belgium at the beginning of 2008 and 'run in' for 1,100 kilometres by a friend of the owner before being handed over to her in March '08 (see original sales invoice for €439,800 on file). The owner then took the SLR home to Switzerland where it is currently registered. For its first service the car returned to Belgium, to the Mercedes AMG Garage in Brussels, Mercedes Europa. Driven only occasionally, the SLR covered most of its recorded kilometres travelling between Switzerland and Belgium, and is now offered for sale because the elderly owner is no longer able to use it. Accompanying documentation consists of the aforementioned sales invoice, Certificate of Conformity (2007), Mercedes McLaren book, all instruction manuals, service booklet (stamped three times) and Swiss registration papers.

When production ceased in 2010, a total of 2,114 SLRs of all types had been completed, well short of the 3,500 cars planned. Finished in an amazing colour combination and presented in 'as new' condition, this stunning roadster represents a rare opportunity to acquire one of these exclusive limited edition supercars for a fraction of its cost when delivered.



129

**Der ex-Werks, Jan Magnussen,
Juan Pablo Montoya, Ricardo Zonta
1996 MERCEDES-BENZ C-KLASSE
DTM RENNWAGEN**

Fahrgestell-Nr. RS 96 02 30

Motor-Nr. 6615

1, 2, 3 4 und 5

'0230' im Einsatz während des ITC/DTM
Rennen in Silverstone im August 1996



Das hier angebotene Fahrzeug wurde vom Mercedes-Benz Werksteam in der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft (DTM) und der International Touring Car Series (ITM) in der Saison 1996 eingesetzt, wo es von Jan Magnussen, Juan Pablo Montoya und Ricardo Zonta pilotiert wurde. Die DTM begann 1984 als Deutsche Tourenwagen Meisterschaft für private Teams und gehört mittlerweile zu den beliebtesten und weltweit anerkanntesten nationalen Rennserien.

Offizielle Werksteams wurden seit den späten achtziger Jahren in der DTM eingesetzt und die Rennserie wurde heftiger umkämpft, seitdem sie 1993 nach den Regeln der Klasse 1 für Tourenwagen der FIA ausgetragen wurde. Diese begrenzte den Hubraum auf 2,5 Liter, erlaubte aber zahlreiche weitgehende Modifikationen und den Einsatz modernster neuer Technik in Gestalt von Allradantrieb, Antiblockiersystem und elektronischen Fahrhilfen – allesamt Technologien, die in der Formel 1 verboten waren. Der Einsatz von Kohlefaser beim Fahrgestellbau war weit verbreitet und die typischen DTM-Wagen zeichneten sich durch große Frontspoiler, Diffusoren am Unterboden sowie enorme Heckspoiler aus – alles um die Bodenhaftung und den Abtrieb zu vergrößern.

The car offered here was a works entry in the 1996 Deutsche Tourenwagen Meisterschaft (DTM) and International Touring Car Series (ITM) driven by Jan Magnussen, Juan Pablo Montoya and Ricardo Zonta. Today one of the world's most high-profile and popular national race series, the DTM started in 1984 as the Deutschen Produktionswagen Meisterschaft (German Production Car Championship) for privateers.

Works teams began contesting the DTM in the late 1980s and the pace of competition stepped up a gear when the series adopted the FIA's Class 1 Touring Car regulations in 1993. The latter established the engine capacity as 2.5 litres and permitted extensive modifications to the cars and the use of the latest in automotive technology, including four-wheel drive, anti-lock brakes and electronic driver aids, all of which, incidentally, were banned from Formula 1.

Carbon fibre was frequently used for the chassis, and the DTM cars came to be characterised by large frontal air dams, underbody diffusers at the rear and boot-mounted wings, all of which contributed to greatly increased levels of downforce and grip.



Im Laufe der Zeit bestritten Werksteams und vom Werk unterstützte Teams von BMW, Volvo, Rover, Ford, Audi, Opel, Alfa Romeo und natürlich Mercedes-Benz die DTM. Die Fahrer wurden aus einer internationalen Mischung aus erfahrenen Tourenwagenpiloten, aufstrebenden jungen Talenten und ehemaligen Formel 1-Fahrern, die ihre Karriere verlängern wollten, rekrutiert. Mercedes-Benz hatte in den vorangegangenen Jahren den 190 Evo erfolg- und siegreich eingesetzt und wechselte 1994 auf die neue C-Klasse (W202), ab dem darauffolgenden Jahr mit dem V6-Motor.

Mercedes-Benz hatte bereits 1992 die DTM mit Klaus Ludwig gewonnen und holte auch 1994 mit Klaus Ludwig und 1995 mit Bernd Schneider den Titel. 1995 wurde die DTM parallel mit der neuen Internationalen Tourenwagen Meisterschaft (ITM) ausgetragen, wieder gewann Schneider auf Mercedes-Benz. Die zwei Rennserien wurden für das Jahr 1996 in der Internationalen Tourenwagen Meisterschaft kombiniert, aber die erhöhten Reisekosten und andere finanzielle Probleme führten nach nur einem Jahr zu deren Aus. Die DTM wurde als nationale Meisterschaft mit den Deutsche Tourenwagen Masters im Jahre 2000 wiederbelebt und hat sich seitdem als eine der beliebtesten nationalen Rennserien etabliert.

Over the years the DTM has been contested by works or works-supported teams from BMW, Volvo, Rover, Ford, Audi, Opel, Alfa Romeo and, of course, Mercedes-Benz. Representing a varied mix of nationalities, the drivers' line-up typically includes experienced touring car specialists, youngsters on the way up, and ex-Formula 1 stars seeking to extend their careers.

Having previously contested, and won, the series using the 190 Evo, Mercedes-Benz switched to the new compact C-Class (W202) for 1994 and the following year were using the V6-engined version. Mercedes-Benz had first won the DTM Championship in 1992 courtesy of Klaus Ludwig, and took the title again in 1994 (Ludwig) and 1995 (Bernd Schneider). For the 1995 season the DTM had run in parallel with the new International Touring Car Series, which likewise went to Schneider and Mercedes. The two series were combined for 1996 as the International Touring Car Championship but the resulting increased travelling costs and other financial problems led to its demise after only one year. The DTM was revived as a national championship in the form of the Deutsche Tourenwagen Masters in 2000 and since then has established itself as one of the most popular of domestic race series.



Der hier angebotene Wagen stammt aus der umstrittenen Saison 1996. Fahrgestellnummer 'RS 96 02 30' wurde, zusammen mit seinen Stallgefährten, von Mercedes-Benz' Rennpartner AMG präpariert und eingesetzt. AMG hatte eine lange Tradition als Mercedes-Benz Tuner und war nun die offizielle Hochleistungsabteilung der Stuttgarter Firma.

Mit der Startnummer 3 nahm dieser von Warsteiner gesponsorte Wagen an jedem Rennen der beiden Meisterschaften teil und wurde zumeist vom aufstrebenden dänischen Fahrer Jan Magnussen gefahren. Magnussen hatte zuvor die Britische Formel 3 Meisterschaft im Jahre 1994 dominiert. Magnussen fuhr den Wagen in 11 der 13 Rennen und sicherte sich sowohl seine als auch das dieses Wagens beste Platzierung bei seinem Einstandsrennen in Hockenheim 1996 und den Sieg in seinem zweiten Rennen dort. Bei der nächsten Runde am Nürburgring kam er im zweiten Rennen auf den 3. Platz. Danach enttäuschte Magnussen's Saison etwas und kam erst in den letzten beiden Runden in Sao Paolo und Suzuka wieder in Schwung, wo er sich jeweils im zweiten Rennen den 3. Platz sichern konnte.

The car offered here dates from that contentious 1996 season. Together with its sister cars, chassis number 'RS 96 02 30' was prepared and entered by Mercedes-Benz's competition partner, AMG, a company with a long history of producing high-performance derivatives of Mercedes' standard production vehicles and now its official performance division.

Carrying competitor number '3', this Warsteiner-sponsored car contested every round of both championships and was usually driven by the up-and-coming Danish driver Jan Magnussen, who had emphatically established his racing credentials by dominating the 1994 British Formula 3 Championship. Magnussen drove in 11 of the 13 rounds, securing his best results in his, and this car's, debut at Hockenheim in April 1996 with 2nd place in the first race and a win in the second. The next round at the Nürburgring netted a 3rd place in the second race but then Magnussen's season went off the boil, only picking up in the last two rounds, at Sao Paolo and Suzuka, where he scored a 3rd place finish in both second races.



In der Mitte der Saison wurde der Wagen vom Kolumbianer Juan Pablo Montoya im August in Silverstone gefahren und im September auf dem Nürburgring von Ricardo Zonta, der damit der erste Brasilianer war, der je an der DTM teilgenommen hatte. Montoya's Haupteinsatzgebiet in jenem Jahr war die Britische Formel 3 Meisterschaft, und dieser sehr vielseitige Fahrer sollte noch enormen Erfolg in der Formel 1 und den CART, IRL und NASCAR Rennserien haben. Der amtierende Brasilianische und Südamerikanische Formel 3 Meister Zonta fuhr 1996 in der internationalen Formel 300 Meisterschaft mit und fuhr später für BAR, Jordan und Toyota in der Formel 1. Obwohl auch er in der Formel 1 fahren sollte, lag Magnussen's Stärke im Sportwagenrennen, was er mit vier Klassensiegen in Le Mans und drei in Sebring eindrucksvoll unter Beweis stellen sollte.

Nach dem Ende der Saison 1996 wurde der Wagen vom Team stillgelegt, auch weil es die Rennserie, für die er gebaut wurde, nicht mehr gab. Er wurde seitdem nicht mehr benutzt und bedarf einer gründlichen Überholung, bevor er wieder eingesetzt werden kann. Er wird mit seinem ONS-Wagenpaß und der Ergebnisliste der Saison 1996 angeboten. Diese historische DTM C-Klasse bietet dem Sammler eine äußerst seltene Gelegenheit, einen Werks Mercedes-Benz Rennwagen mit siegreicher Geschichte zu erwerben.
€350,000 - 450,000

Mid-season, the car was driven at Silverstone in August by the Colombian Juan Pablo Montoya and in September at the Nürburgring by Ricardo Zonta, who thus became the first Brazilian to compete in the DTM. Montoya's main preoccupation that year was the British Formula 3 Championship, and this most versatile of drivers would go on to enjoy enormous success in Formula 1, CART, IRL and NASCAR. The reigning Brazilian and South American Formula 3 Champion, Zonta was contesting the International Formula 300 Championship in 1996 and would later drive for BAR, Jordan and Toyota in Formula 1. Although he too would drive in Formula 1, Magnussen's forte would turn out to be sports car racing, as evidenced by four class wins at Le Mans and three at Sebring.

After the end of the 1996 season, and with the series that it had been created for cancelled, this car was placed in storage by the team and has not been used since then. Re-commissioning will be necessary before any further use. Offered with its ONS-Wagenpaß and 1996 results list, this historic DTM C-Class represents a rare opportunity to acquire a genuine factory-built Mercedes-Benz competition car with in-period race-winning history.



- Rennsportfahrzeuge und Rennsportteile sind hochwertige Spezialteile, die durch die hohe Beanspruchung von einer Garantie oder Gewährleistung des Herstellers ausgeschlossen sind.
- Nach Erwerb des Fahrzeugs besteht dem Kunde die Möglichkeit sich über die Firma HWA-AG ein Angebot über einen fahrfertigen Zustand einzuholen (keine Rennsätze).
- Kosten hierfür werden dem Kunden separat in Rechnung gestellt.

- Racecars and Racing parts are premium quality, special parts that are excluded from warranty or guarantee, due to high the high stresses.
- After purchasing this vehicle, the customer can receive an offer of HWA AG to set the car in a ready to drive state, if he/she wants so (no race operations).
- The costs for that are not included in the auction.

5



Einer von nur 203 Gebauten**1954 MERCEDES-BENZ 300 S CABRIOLET A**

Fahrgestell-Nr. 188-010-4500019

Motor-Nr. 188.920- 3500380

Der Mercedes-Benz 300 S war zu seiner Zeit teurer als der 300 SL und kostete fast das Doppelte des zeitgenössischen Cadillac-Spitzenmodells. Er galt als eines der exklusivsten Automobile seiner Epoche. Der 1951 vorgestellte Wagen hat außerdem historische Bedeutung als die erste komplette Neukonstruktion von Mercedes-Benz nach dem Krieg. Er brachte die Marke wieder an eine Spitzenposition im Automobilbau, ganz im Sinne der Tradition des Unternehmens, das seit jeher Spitzenfahrzeuge von erlesenster Qualität herstellte.

Der X-förmige Ovalrohr-Rahmen des 300 folgte dem Beispiel der 170 S und 220 Modelle mit doppelter vorderer Querlenker-Achse und hinterer Pendel-Schwingachse Mittelversteifung an allen vier Rädern und hydraulisch betätigten Trommelbremsen ringsum, wurde aber mit dem Hypoid-Kegel Achsantrieb und der elektrisch zuschaltbaren Drehstabfederung mit Niveaueingleich an der Hinterachse nochmals verfeinert. Anfänglich entwickelt der Reihen 6-Zylinder Motor mit 3,0 Liter Hubraum, 3 Fallstrom-Vergasern Solex 40 PBJC und einer obenliegenden Nockenwelle eine Leistung von 150 PS.

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

The 300's cross-braced, oval-tube chassis followed the lines of the 170S and 220, all round and four-wheel drum brakes, but incorporated the added refinements of hypoid bevel final drive, dynamically balanced wheels and remote electrical control of the rear suspension ride height. Initially developing 150bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine - used in fuel-injected form in the 300 SL sports car.



Dank der bereits im Sportwagen 300 SL erfolgreich eingesetzten Kraftstoffeinspritzung erhält die letzte Ausbaustufe, 1957 die höchste Leistung. Weitere Verbesserungen über den gesamten Produktionszyklus waren unter anderem größere Bremsen (ab 1954 mit Servounterstützung), wahlweise Servolenkung (300d) und ein optionales 3-Gang Automatik-Getriebe, welches am Ende der Produktion zum serienmäßigen Ausstattungsumfang zählte.

Von den erfahrensten Fachleuten bei Mercedes-Benz gebaut, war der 300 luxuriös ausgestattet und nur die feinsten Materialien wurden verwendet. Der schnelle und elegante Wagen war eine der wenigen Limousinen seiner Zeit die bis zu sechs Passagiere komfortabel und mit hoher Geschwindigkeit an ihr Ziel bringen konnte. Die eher konservativ gezeichnete 300 Limousine wurde bald durch das Coupé 300 S ergänzt, ein Modell was an die Eleganz des 540 K anknüpfte. Er wurde auf dem Pariser Autosalon im Oktober 1951 vorgestellt und es gab ihn als zweitüriges Coupé, als Cabriolet A und oder als Roadster. Das Cabriolet A war die luxuriösere der zwei offenen Varianten und war bei geschlossenem Verdeck ebenso leise und komfortabel wie das Coupé.

Der zweitürige 300 S war nicht nur wesentlich leichter als die Limousine, sondern auch deutlich stärker dank seines nun mit drei (anstelle von zwei) Solex-Vergasern versehenen Motors, der auch höher verdichtet war. Er leistete nun 150 PS, genug für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h. Er stach unter seinen oft spartanisch anmutenden Konkurrenten auch durch seine luxuriöse Innenausstattung mit Lederausstattung, wunderschönen Holzapplikationen, verchromten Instrumenten und präzise verarbeiteten Schaltern hervor.

Other improvements along the way included larger brakes (with servo-assistance from 1954), optional power steering (on the 300d) and the adoption of three-speed automatic transmission as standard on the latter.

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the Mercedes-Benz 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds. The conservatively styled 300 saloon was soon joined by the 300 S Coupé, a model which succeeded in recapturing all the elegance of the pre-war 540K. Introduced at the Paris Salon in October 1951, the 300 S was built in two-seater coupé, cabriolet and roadster forms on a shortened 300 saloon chassis, the cabriolet being the more luxurious of the two soft-tops. Indeed, with its lined hood erected, the cabriolet was every bit as quiet and comfortable as the fixed-head coupé.

Not only was the two-seater 300 S considerably lighter than the saloon, it was also more powerful, boasting an engine equipped with triple (as opposed to twin) Solex carburettors and a raised compression ratio. Maximum power output was increased to 150 bhp and top speed to 175 km/h (109 mph). Unlike some of its spartanly furnished contemporaries, the 300 S boasted a lavishly equipped interior featuring supple leather upholstery, beautiful burr walnut trim, chromium-plated dashboard instrumentation and precision-made switch gear.



Der 300 S war im Stil der Vorkriegswagen elegant gezeichnet, aber technisch auf der Höhe der Zeit und wurde nach den kompromisslosen Qualitätskriterien des Stuttgarter Unternehmens gebaut. Zwangsläufig war die Produktion begrenzt und nur 760 Wagen des Typs 300 S/Sc (560/200) verließen zwischen 1951 und 1958 die Werkstore, davon waren nur 203/49 Cabriolets des Typs 300 S/Sc. Nur wenige Wohlhabende konnten sich so ein exklusives Automobil leisten, unter ihnen waren die Schauspieler Cary Grant und Gary Cooper, und der Aga Khan.

Fahrgestellnummer '4500019' wurde 1954 an einen deutschen Industriellen, Inhaber einer Gummiwarenfabrik in der Nähe von Frankfurt, ausgeliefert. Zur Ausstattung gehörte ein kompletter Koffersatz aus Schweinsleder, inklusive des seltenen runden Koffers. Er sollte den Wagen bis zum Jahre 1973 fahren und verkaufte ihn dann an einen anderen deutschen Unternehmer für dessen umfangreiche Sammlung, wo der Wagen die nächsten 30 Jahre bleiben sollte. Die originale Verkaufsrechnung vom Erst- an den Zweitbesitzer liegt vor. Der 300 S gehörte zu den Lieblingsfahrzeugen des zweiten Eigners und er nutzte ihn auch nach seinem Umzug in die Schweiz für zahlreiche Urlaubsfahrten und Oldtimer-Ausfahrten. 1989 wurde der Wagen bei der Garage P. Siebenthal in Lausanne einer gründlichen Überholung unterzogen (die Rechnungen liegen vor). Im Zuge dieser Arbeiten wurde das Leder der Innenausstattung ersetzt, die Bremsen wurden überholt, neue Teppiche verlegt sowie eine große Inspektion durchgeführt.

Zur gleichen Zeit wurde das Holz der Innenausstattung restauriert und in 10 Lagen neu lackiert, neue Stoßdämpfer wurden eingebaut, das Lenkrad wurde renoviert und das Verdeck mit einem neuen Innenhimmel versehen. Rechnungen über CHF 32,080.50 und CHF 16,190 für diese Arbeiten liegen vor.

Elegantly styled in the pre-war manner yet technologically bang up to date, the 300 S was built to the Stuttgart firm's uncompromising quality standards. Inevitably, production was limited, only 760 examples of the 300 S/Sc (560/200) leaving the factory between 1951 and 1958, of which only 203/49 were 300 S/Sc cabriolets. Ownership of such an exclusive automobile was necessarily restricted to a wealthy few, among them film stars Cary Grant and Gary Cooper, and the Aga Khan.

Chassis number '4500019' was delivered new in 1954 to a German industrialist, the owner of a rubber factory near Frankfurt, complete with a full set of pigskin luggage, including the rare round suitcase. He kept the car until 1973 when it was purchased by another German entrepreneur for his extensive private collection where it remained for nearly 30 years. The original invoice when the car changed hands from the first to the second owner is in the file. The 300 S was one of the latter's favourite cars and was used for touring and classic rallies after he moved to Switzerland. In 1989 he commissioned Garage P de Siebenthal, based in Lausanne, Switzerland to undertake the car's restoration (invoices on file). In the course of these works the car received a new interior, a brake overhaul, a general major service and new carpets.

At the same time the interior woodwork was restored and re-lacquered (10 coats), new shock absorbers fitted, the steering wheel restored and a new hood lining installed. The invoice amounts for these works were CHF 32,080.50 and CHF 16,190.



Der Wagen wird außerdem mit zahlreichen Rechnungen aus den fünfziger Jahren, einer Kopie des ersten deutschen Kraftfahrzeugbriefes, der bereits erwähnten Verkaufsrechnung an den Zweitbesitzer, dem annullierten Schweizer Fahrzeugausweis sowie dem Nachweis, dass die Zollabgabe in der EU entrichtet wurde, angeboten. Schweizer Interessenten sollten zudem beachten dass nach unseren Informationen nur eine reduzierte Importsteuer für die Schweiz fällig wird, da der Wagen bereits einmal dort zugelassen war.

Im Jahre 2002 wurde das Cabriolet von seinem dritten Besitzer erworben, einem privaten Sammler, der in der Schweiz seinen Wohnsitz hatte. Er ließ bei Markus Scharhorst in Toffen direkt nach seinem Ankauf eine gründliche Durchsicht machen. Der Mercedes-Benz wurde auf zahlreichen Touren in den Alpen bewegt und meisterte zahlreiche Hochalpenpässe wie den Simplon, den Sankt Gotthard und den Nufenen-Paß (der zweithöchste Paß der Schweiz) mit Bravour. Während der vorherige Besitzer den Wagen in seiner Obhut hatte, wurde er nach Deutschland gefahren und dort von dessen Mechaniker, einem Mitglied des Mercedes-Benz Veteranen Clubs, gewartet. Er erfuhr dort eine weitere gründliche Inspektion bei der die Vergaser eingestellt wurden, ein neuer Spannungsregler und Batterie eingebaut wurden, ein neuer Lenkungsämpfer und ein Satz neuer Weißwandreifen montiert wurden. Der aktuelle Besitzer erwarb den Wagen 2006 für seine eindrucksvolle Sammlung in England, und wurde fortan nur sehr selten bewegt. Dieses 300 S Cabriolet wird in überwiegendem Originalzustand angeboten, das Interieur zeigt eine schöne Patina, das Verdeck ist in sehr gutem Zustand.

Diese Wagen waren neu unerschwinglich teuer und haben nun eine treue Fangemeinde. Viel seltener als der 300 SL Flügeltürer und Roadster sind sie wohl eine sichere Geldanlage bei gleichzeitig höchstem Nutzwert und Fahrvergnügen.
€500,000 - 600,000

Also on file is a quantity of old invoices dating back to the 1950s; a copy of the original German registration; the aforementioned sales invoice to the second owner; the cancelled Swiss Carte Grise; and proof that EU taxes have been paid. Swiss collectors should note that we have been advised that the car would be eligible for a reduced import duty should it return to Switzerland as it was previously registered there.

In 2002 the car was purchased at auction by the immediately preceding (third) owner, a Swiss-based private collector, and treated to a thorough service by Markus Scharhorst in Toffen (Berne) immediately after acquisition. The Mercedes was used for some memorable Alpine tours, coping admirably with high-altitude passes such as the Simplon, Saint Gotthard and Nufenen, the second highest pass in Switzerland. While in the preceding owner's care the car was driven to Germany and serviced there by his mechanic, a member of the Mercedes-Benz Veteranen Club, receiving a full service, carburettor set up, new voltage regulator and battery, new steering damper and a full set of new whitewall tyres. Purchased by the vendor in 2006, the Mercedes has resided since in his impressive private collection and has seen very limited use. It is presented in remarkably original condition, featuring the nicely patinated interior and good hood.

Prohibitively expensive when new, these cars have a dedicated following and, being much rarer than both the 300 SL Gullwing and Roadster, represent a potentially sound investment as well as affording their fortunate owners enjoyable motoring in matchless style.



1958 MERCEDES-BENZ 220 S 'PONTON' CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 180.030N8513310

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. Die rundliche und luftwiderstandsoptimierte Karosseriestruktur verhalf ihm zu seinem Zusatznamen: "Ponton-Mercedes". Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219.

An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Diese Art der Fahrwerksfederung war dann lange Zeit fester Bestandteil des Mercedes-Benz Modellprogramms. Alle weiteren Neuvorstellungen von Mercedes-Benz profitierten dann auch von der Eingelenk-Pendelachse an der Hinterachse. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. Angetrieben wurde der 220 S von einem Reihensechszylinder mit 2,195 cc und obenliegender Nockenwelle, der anfangs 100 PS und ab 1957 106 PS leisten sollte. Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 160 km/h, den Spurt von 0 auf 100 km/h absolvierte der Wagen in 17 Sekunden. In bester Mercedes-Benz Tradition waren auch diese Modellvarianten sehr üppig und luxuriös ausgestattet.

Introduced in 1956, the 220 S saloon was one of a trio of new models featuring unitary construction bodysheells employing large, box-section side-members - hence their nickname, 'Ponton' - the others being the 190 and 219.

All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the Mercedes-Benz range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle. Powering the 220 S was a 2,195cc overhead-camshaft six producing 100bhp initially and 106bhp from August 1957. Top speed was 160km/h (99.5 mph) with 100 km/h (62 mph) coming up in 17 seconds. Short-wheelbase coupé and cabriolet versions of the 220 S soon followed. Luxuriously equipped in the best Daimler-Benz tradition, these superbly constructed Gran Turismos were priced some 70% above the 220 S saloon.



Diese ausgezeichnet konstruierten Reisewagen lagen preislich mit 70% Aufschlag über dem der 220 S Limousine. 1958 wurde die Benzin-Einspritzer-Version des Reihen 6-Zylinder 2,2 Liter Motors mit oberliegender Nockenwelle zusätzlich eingeführt. Während des gesamten Produktionszeitraums bis Oktober 1959 wurden nur 3,429 Cabriolets und Coupés des 220 S hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Reisewagen sehr begehrt.

Dieses sehr originale 220 S Ponton Cabriolet verließ die Werkshallen 1958 mit ovalem Zollkennzeichen und wurde dann in die USA verschifft, wo es in Kalifornien im Mai 1959 erstmals zugelassen wurde. Es wird angenommen, daß der Wagen nie restauriert wurde, und er wurde so vom aktuellen Besitzer 1992 aus erster Hand erworben und nach Europa importiert. Der neue Besitzer meldete ihn mit Historischem Kennzeichen an und fuhr ihn gelegentlich. Er ist weitestgehend im unberührten Originalzustand, was eine große Seltenheit ist. Der Motor, das Getriebe und die Elektrik sind original und funktionieren nach Angaben des Einlieferers gut, Fahrgestell und Innenausstattung wurden nicht restauriert. Die Karosserie und der Lack erscheinen weitgehend original und zeigen einige Spuren der Jahre. Dieser 220 S wird mit deutschen Zulassungspapieren, dem alten amerikanischen Brief des Erstbesitzers und einigen anderen Unterlagen seit dem Jahre 1958 angeboten.

€85,000 - 125,000

For 1959 the 220 range was updated with a fuel-injected version of the 2.2-litre overhead-camshaft six, becoming the 220 SE. By the time production ceased in October 1959, only 3,429 220 S coupé and cabriolet models had been manufactured, and today these stylish and luxuriously equipped Grand Tourers are highly prized.

This 'time warp' 220 S 'Ponton' Cabriolet left the factory in 1958 on oval 'customs plates' and was brought to the USA, being registered in California in March 1959. Believed un-restored, the car was bought from the first owner and imported into Europe by the current vendor in 1992. The vendor registered the Mercedes on 'collector car plates' and has driven it only occasionally since acquisition. It is presented in generally untouched condition and as such is a great rarity. The engine is described as original and in working order, likewise the transmission and electrics, while the chassis and interior are said to be un-restored. The body and paintwork appears mostly original, showing obvious signs of use and age. Accompanying documentation consists of German registration papers, the first owner's US Title and assorted paperwork dating from 1958.



1958 MERCEDES-BENZ 220 SE 'PONTON' CABRIOLET

Fahrgestell-Nr. 128.30-10-003320

Motor-Nr. 74798

Bei seiner Vorstellung im Jahr 1956 war die 220 S Limousine eines von drei neuen Modellen mit einer selbsttragenden Ganzstahl-Karosserie, aufbauend auf einem Kastenprofil-Rahmen mit seitlichen Längsträgern. Die rundliche und luftwiderstandsoptimierte Karosseriestruktur verhalf ihm zu seinem Zusatznamen: "Ponton-Mercedes". Die beiden anderen Modelle waren der 190 und 219. An allen vier Rädern dämpfen Schraubenfedern das unabhängige Fahrwerk. Diese Art der Fahrwerksfederung war dann lange Zeit fester Bestandteil des Mercedes-Benz Modellprogramms. Alle weiteren Neuvorstellungen von Mercedes-Benz profitierten dann auch von der Eingelenk-Pendelachse an der Hinterachse. Die 220 S Cabriolet und Coupé Versionen mit dem verkürzten Radstand folgten danach in kurzem Abstand im Oktober desselben Jahres. In bester Mercedes-Benz Tradition waren auch diese Modellvarianten sehr üppig und luxuriös ausgestattet. Diese ausgezeichnet konstruierten Reisewagen lagen preislich 70% über dem der 220 S Limousine.

Introduced in 1956, the 220 S saloon was one of a trio of new models featuring unitary construction bodyshells employing large, box-section side-members - hence the term 'Ponton' - the others being the 190 and 219. All-round coil-sprung independent suspension had long been a fixture of the Mercedes-Benz range, and that of the newcomers benefited from the newly developed single-pivot rear swing axle. Short-wheelbase coupé and cabriolet versions of the 220 S soon followed. Luxuriously equipped in the best Daimler-Benz tradition, these superbly constructed Gran Turismos were priced some 70% above the 220 S saloon.



1958 wurde die Benzin-Einspritzer-Version des Reihen 6-Zylinder 2,2 Liter Motors mit oberliegender Nockenwelle zusätzlich eingeführt. Der 220 SE leistete 115 PS anstelle von 100 PS und während die Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h gleich blieb, war die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h um immerhin zwei Sekunden schneller. Während des gesamten Produktionszeitraums bis November 1960 wurden weniger als 2,000 Cabriolets und Coupés des 220 SE hergestellt. Heute sind diese eleganten und luxuriös ausgestatteten Reisewagen sehr begehrt.

Dieses 220 SE Cabriolet wurde neu nach Guatemala ausgeliefert und blieb dort bis zum Jahre 1983, als es von einem Herrn Alvaro Vilela aus Portugal gekauft wurde. Der Wagen sollte bis zum Jahr 2014 in Portugal verbleiben. Nach fünf Jahren wechselte es in den Besitz von Jose Rodolfo Brandao über, der den Wagen 17 Jahre lang fuhr und dann an Dr Fernando Manuel Campos verkaufte, seinen Hüter bis zum Jahre 2014. 2005 nahm der Wagen an der 'XXIV Rali Automoveis Antigos' in Portugal teil.

Dieser 220 SE hat eine originale Laufleistung von nur 74,800 km und hat noch seine originale Innenausstattung mit repariertem Zierholz und Becker-Radio, nebst dem originalen Ersatzrad, das noch seinen originalen Garantie-Aufkleber hat! Aufkleber in der Türöffnung belegen Inspektionen bei einem Km-Stand von 57,000 und 60,000. Der Wagen ist in braun lackiert mit einer beigefarbenen Innenausstattung und einem Mohair-Verdeck und wird von seinem Einlieferer als in generell gutem Zustand beschrieben. Das Cabriolet wird mit der Bedienungsanleitung, portugiesischen Zulassungspapieren und guter Historie verkauft. Eine gute Gelegenheit, einen seltenen und begehrten offenen Mercedes-Benz zu erwerben.

€100,000 - 120,000

For 1959 the 220 range was updated with a fuel-injected version of the 2.2-litre overhead-camshaft six, becoming the 220 SE. Maximum power increased from 100 to 115bhp. There was no increase in top speed, which remained at 160km/h (99.5mph) but there was a useful improvement in acceleration, the 0-100km/h time reducing by two seconds. By the time production ceased in November 1960, fewer than 2,000 220 SE coupé and cabriolet models had been manufactured, and today these stylish and luxuriously equipped Grand Tourers are highly prized.

This 220 SE cabriolet was delivered new to Guatemala, remaining there until 1983 when it was sold to a Mr Alvaro Vilela in Portugal where it would remain until 2014. Five years later the car passed to Mr Jose Rodolfo Brandao, who kept it for the next 17 years before selling it to Dr Fernando Manuel Campos, its owner up to 2014. In 2005 the Mercedes was used on the 'XXIV Rali Automoveis Antigos' in Portugal.

This 220 SE has covered only 74,800 kilometres from new and retains its original interior trim, woodwork (repaired) and Becker radio, and even its original spare wheel, incredibly with the original warranty sticker still attached! Maintenance stickers in the door record services at 57,000 and 60,000 kilometres. Boasting a mohair convertible hood, the car is finished in brown with beige interior and is described by the vendor as in generally good condition. Offered with instruction manual, Portuguese title and a good history file, it represents a wonderful opportunity to acquire a rare and much sought-after soft-top Mercedes-Benz.



1968 MERCEDES-BENZ 600

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-001225

Motor-Nr. 100980-12-001262

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

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

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

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



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

Ursprünglich nach Deutschland ausgeliefert, befindet sich dieser 600 seit 1990 in der privaten Mercedes-Benz Sammlung des aktuellen Besitzers. Beim Ankauf zeigte der Tacho erst ca. 95,000 km, die durchaus glaubhaft erscheinen. Zu diesem Kilometerstand hat der Einlieferer seit dem Erwerb noch weitere ca. 25,000 km hinzugefügt. Im Jahre 2000 unterzog er die Einspritzanlage einer Überholung, während 2011 die Komforthydraulik überprüft wurde und die Hydraulikpumpe überholt wurde. Erst 2013 wurde die Servolenkung erneuert. Zusätzlich wurde der Wagen im originalen dunkelbraun metallic neu lackiert. Als Sonderausstattungen sind das tabakbraune Leder, Stahlschiebedach, Becker Kassettenradio sowie die Klimaanlage zu erwähnen. Der Einlieferer beschreibt diesen sehr gut dastehenden Mercedes-Benz als durchweg in Ordnung, und er ist mit seiner äußerst attraktiven Farbgebung und luxuriösen Ausstattung ein attraktives Angebot für den ernsthaften Sammler. Er wird mit Deutschem Kraftfahrzeugbrief angeboten.

€90,000 - 110,000

The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding six metres (20') in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight, the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 100km/h (62mph) in a little under 10 seconds and exceeding 200km/h (125mph) flat out.

Delivered new in Germany, this example has formed part of the vendor's private Mercedes-Benz collection since 1990. It was purchased with a believed correct 95,000 kilometres recorded, to which the vendor has added a further 25,000-or-so kilometres. Works carried out during the current ownership include overhauling the fuel injection (in 2000), checking the hydraulic system and overhauling the pump (2011) and overhauling the steering (2013). In addition, the car has been repainted in its original colour of dark brown metallic, while other noteworthy features include matching leather interior trim, sliding steel sunroof, Becker radio/cassette and air conditioning. Finished in a rare colour combination and very well specified, this beautifully presented 600 is described as in generally good working order and is worthy of the closest inspection. The car is offered with German Kraftfahrzeugbrief.



1975 MERCEDES-BENZ UNIMOG 406 *DOPPELKABINE* 4X4

Fahrgestell-Nr. 406.145-10-026284

Entwickelt in den Wirren direkt nach dem 2. Weltkrieg wird er bis heute gebaut: Der Unimog. Der Grundgedanke seiner Entstehung waren die Bedürfnisse der Landwirtschaft, aber ähnlich wie der Land Rover wurde er in einer Fülle unterschiedlichster Einsatzbereiche verwendet. Eins der vielen ungewöhnlichen Merkmale war der flexible Rahmen, der eigentlich Teil der Federung war und die gleichgroßen Räder, die eine höhere Geschwindigkeit als bei herkömmlichen Traktoren zulassen.

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

Designed in the aftermath of WW2 and still in production today, the Unimog 4x4 was intended to serve the needs of the agricultural community but, like the contemporary Land Rover, ended up filling an almost limitless variety of other roles.

One of the Unimog's more unusual design features was a flexible chassis frame, effectively part of the suspension, while the equal-sized wheels meant that it was better suited for highway use than a conventional tractor. Power take-offs were provided to enable the Unimog to operate a wide variety of machinery: brush mowers, snow blowers, etc. Manufactured by Mercedes-Benz since 1951, the versatile Unimog has seen service with fire departments, municipal authorities, aid agencies and armies worldwide, and has won the truck class of the Dakar Rally more than once.



Das hier angebotene Exemplar ist ein Vertreter der Serie 406, der zusammen mit dem 416 mit längerem Radstand 1963 vorgestellt wurde und bis 1988 im Programm bleiben sollte. Es handelt sich um einen sehr seltenen 406.145 mit Doppelkabine, von denen zwischen 1974 und 1986 nur 353 gebaut wurden. Alle Varianten wurden von Dieselmotoren unterschiedlicher Leistungsstärke angetrieben, in diesem Falle von einem 5.7 Liter großen Sechszylinder mit 84 PS.

Er wurde ursprünglich an die Luftwaffe als Flugzeugschlepper ausgeliefert und verfügt über eine Wandlerkupplung für ruckfreies Anfahren. Bei dem Motor handelt es sich um ein originales Austauschaggregat, das wahrscheinlich noch bei der Luftwaffe ausgetauscht wurde und 1,478 Betriebsstunden anzeigt. Das Getriebe hat sechs Vorwärts- und zwei Rückwärtsgänge. Erwähnenswert sind weiter neue Batterien der 24-Volt Bordelektrik, ein Batterieschalter, 12 V- Steckdose, ein Schalter für den Allradantrieb, ein hydraulischer Front- und Nebenaggregatzapfwellenantrieb und eine nachträglich installierte Laderampe mit integrierten Stauboxen. Die originale LKW-Kupplung wird mitgeliefert.

Der vorherige Besitzer, ein Ingenieur im Ruhestand und begeisterter Sammler, hatte das Fahrzeug 2007 in der originalen Unimog-Farbe 'Enzian-Blau' lackieren und das Getriebe überholen lassen. Der aktuelle Eigner erwarb den Wagen 2007 und gab einige kleinere Restaurierungsarbeiten in Auftrag: die Bremsen wurden überholt, der Auspuffendschalldämpfer und das Endrohr ausgetauscht, die Sitze, Türverkleidungen und der Dachhimmel neu bezogen. 2009 wurde der Wagen mit einem H-Kennzeichen zugelassen und seitdem nur für einige private Ausfahrten benutzt. Der Unimog wird mit einem DEKRA-Gutachten, welches seine Originalität bescheinigt, einer Bedienungsanleitung, Wartungsrechnungen, einem aktuellen TÜV-Gutachten sowie der originalen Inspektionskarte angeboten.
€40,000 - 50,000

The vehicle offered here is an example of the 406 series, which was introduced in 1963 together with the long-wheelbase 416 and produced until 1988. It is a relatively rare 406.145 dual cabin model, 353 of which were built between 1974 and 1986. All variants were powered by diesel engines of varying outputs, this six-cylinder Unimog having the 5.7-litre 84bhp unit installed.

Originally delivered to the Luftwaffe for towing aircraft, it features a special clutch (Wandlerkupplung) for smooth starting. The engine is an original exchange unit, which is believed to have been fitted during its Luftwaffe service and presently indicates 1,478 hours of operation. The gearbox has six forward and two reverse gears. Other noteworthy features include fresh batteries for the 24V electrical system; battery off switch; 12V outlet; four-wheel drive selector; rear axle differential lock; front hydraulic and auxiliary drive shaft; and an 'after market' rear loading deck with integral stow boxes. There is also a ball coupling, the latter not recorded on the registration papers. The original 'heavy truck' clutch is included in the sale.

The previous owner, a retired engineer and keen collector, had the vehicle repainted in an original Unimog colour 'Enzian Blue' (RAL 5010) and had the gearbox overhauled as necessary. The current owner purchased the Unimog in 2007 and had some minor restoration carried out, including a brake overhaul; exhaust silencer and tail pipe replacement; and new seat covers, door trim and headlining. In 2009 the vehicle was registered on German historic plates and since then has only been used for private outings. A DEKRA-certificate confirming its originality comes with the Unimog together with a driver's instruction manual, maintenance invoices, current TÜV and original data sheet (Inspektionskarte).



Aus erstem Familienbesitz; umfassende Restaurierung**1958 MERCEDES-BENZ 220 S 'PONTON' CABRIOLET**

Fahrgestell-Nr. 180030N8506104

Motor-Nr. 317196

Dieses 220 S Cabriolet wurde neu bei der Mercedes-Benz Niederlassung in Bamberg gekauft und blieb seitdem im Familienbesitz. Ursprünglich vom Großvater des aktuellen Besitzers erworben und als dessen Geschäftswagen genutzt, wurde er hauptsächlich vom Chauffeur gefahren, der den Wagen penibel pflegte und sich um die Wartung kümmerte. Nach dem Tode des Großvaters im Jahre 1978 übernahm der Chef des firmeneigenen Fuhrparks die Pflege des Wagens, der immer in einer Garage abgestellt wurde. 2006 wurde ein neuer Benzintank zum Preis von €2,471.27 eingebaut.

This 220 S convertible was bought new from Mercedes-Benz in Bamberg, Germany and has remained in the same family's ownership ever since. Originally purchased by the vendor's grandfather and used as his company car, it was mostly driven by his chauffeur, who always carefully maintained the vehicle and ensured it was serviced as required. After the grandfather passed away in 1978, the Mercedes was looked after by the head of the company's transport department, always being kept garaged. In 2006 a new fuel tank was fitted at a cost of €2,471.27.



Im Februar des Jahres 2010 übernahm der Besitzer den Wagen in seinen Privatbesitz und ließ ihn bei Auto Sauer in Bamberg restaurieren. Der Wagen wurde komplett in der originalen Mercedes-Benz Farbe Schwarz (40H) neu lackiert, die Chromteile wurden nur verchromt, das Verdeck und alle Teppiche ersetzt und das Zierholz des Innenraums und Armaturenbretts neu lackiert. Die Mechanik wurde ebenso wie unten aufgeführt überholt. Rechnungen in Höhe von mehr als € 45,000 liegen vor.

Ein beiliegendes Classic-Data Gutachten vom 17. Juli 2012 bescheinigt den Zustand 1 und bestätigt die originale Kombination von Fahrgestell und Motor und erwähnt auch, dass die Karosserie vor der Neulackierung komplett entlackt wurde. Alle Roststellen wurden entfernt und entweder durch Neuteile ersetzt oder es wurden nach Bedarf neue Bleche angefertigt. Der Wagenboden wurde versiegelt und mit Unterbodenschutz versehen. Alle Chromteile wurden entweder durch Originalteile ersetzt oder neu verchromt. Die Glasflächen wurden bearbeitet und mit neuen Gummidichtungen versehen. Lenkung, Vorderradaufhängung und Hinterachse sowie die Bremsanlage wurde auseinandergenommen, und wenn nötig mit Neuteilen versehen, dann pulverbeschichtet und wieder montiert. Die elektrische Anlage ist neu. Der Motor wurde

überholt, lackiert und poliert, das Getriebe überholt, die Kupplung erneuert und die Gelenke der Kardanwelle ausgetauscht. Alle Nebenaggregate sowie der Kühler und die Heizung wurden überholt. Das Cabriolet wird mit der originalen Betriebsanleitung sowie dem Verkaufsprospekt (beides in deutscher Sprache), dem Scheckheft und Garantieheft; der Betriebsanleitung für das Becker Mexico Radio sowie deutschen Zulassungspapieren angeboten.

€130,000 - 160,000

In February 2010 the vendor took the car into his private ownership and commissioned specialists Auto Sauer of Bamberg, Germany to undertake restoration work as necessary. This included a complete re-spray in original Mercedes-Benz Black (40H), re-chroming of brightwork, renewal of the soft-top and all cabin carpets, and re-varnishing of the interior wood embellishment and dashboard. All mechanical components received attention as detailed below. Invoices totalling more than €45,000 are on file.

An accompanying appraisal by Classic Data, dated 17.07.2012, rates the car's condition as '1' and confirms matching numbers. It further states that the body has been completely dismantled and taken back to bare metal. Any corrosion has been taken out and new parts used or fabricated as necessary to make repairs, while the floor pan has been sealed and undercoated. All chromed parts have been re-plated or replaced with originals where available. All the glass has been serviced and the rubber seals replaced together with all nuts, bolts, clips and fittings. The steering, front suspension and rear axle, including the braking system, have been completely dismantled, parts replaced as necessary and powder coated before re-assembly. The electrics are new. The engine has been overhauled, painted and polished, the gearbox overhauled and the clutch and drive shaft joints replaced. All ancillaries have been overhauled, as well as the radiator and heater unit.

The car comes with its original owner's manual and sales brochure (both in German); original service and warranty booklets; Becker Mexico radio instructions; and valid German registration papers.



1970 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-10-012447

Motor-Nr. 130.983-10-004874

Der Hersteller pries den 280 SL als einen „großen Reisewagen im traditionellen Sinne“ und eine „einzigartige Kombination der Fahrleistungen eines Sportwagens mit dem Komfort einer Limousine (natürlich einer Mercedes-Benz Limousine) an. Diese Eigenschaften helfen, den enormen Erfolg des 280 SL zu erklären, insbesondere auf dem wichtigen nordamerikanischen Markt, wo das optionale Automatikgetriebe von der großen Mehrheit der Käufer als unerlässlich angesehen wurde. Auch die besonders attraktive Karosserieform half natürlich enorm. Die Leichtigkeit der Bedienung des 280 SL erweiterte auch seine Popularität weit über den traditionellen, eher hartgesottenen Sportwagenmarkt hinaus; viele Berühmtheiten und Filmstars besaßen einen 280 SL.

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



Er war die letzte Inkarnation der sehr beliebten und erfolgreichen Baureihe, die mit dem 230 SL 1963 ihren Ursprung hatte. Der 280 SL wurde 1967 vorgestellt und verfügte über einen neuen 2,8 Liter großen Reihensechszylinder, der 180 PS leistete, 20 mehr als sein direkter Vorgänger, der 250 SL. Während die Höchstgeschwindigkeit mit 195 km/h gleich blieb, war er in der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10 Sekunden um eine ganze Sekunde schneller als sein Vorgänger. Nach dem ungewöhnlichen Dach ‚Pagode‘ getauft, gehörte er zu den beliebtesten Sport-Reisewagen seiner Zeit und steht heute bei Sammlern hoch im Kurs.

Dieser reizvolle 280 SL mit dem begehrten Viergang-Schaltgetriebe und dem Hardtop in Wagenfarbe wurde 2014 über die Niederlande aus den Vereinigten Staaten importiert und im Januar/Februar diesen Jahres bei einem renommierten deutschen Mercedes-Benz Restaurierungsunternehmen gründlich geprüft und überholt. Im Zuge dieser Arbeiten wurden die typischen amerikanischen seitlichen Blinker entfernt, die entstandenen Löcher gefüllt und der Wagen im attraktiven rot neu lackiert. Weiter wurden zahlreiche Dichtungen erneuert, europäische Scheinwerfer eingebaut und neu verchromte Stoßstangen montiert. Zur gleichen Zeit wurde der Meilen-Tacho durch einen Kilometer-Tacho ersetzt und der Meilenstand von 67,750 Meilen in 90,002 km übersetzt. Das Verdeck ist in sehr gutem Zustand. Generell wird diese Pagode als im sehr guten Zustand beschrieben und wird mit dem amerikanischen Brief sowie Europäischen Verzollungspapieren angeboten.

€70,000 - 90,000

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 195km/h (120mph) top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h (0-62mph) time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This delightful 280 SL with the desirable four-speed manual gearbox and factory Hardtop was imported from the USA via the Netherlands in 2014 and has been subject to a general overhaul in January/February this year undertaken by a renowned German Mercedes-Benz restorer. To bring the car to European specification the typical US sidelights were removed, the holes in the bodywork professionally filled and the car re-sprayed in a most attractive shade of red. In the course of the overhaul numerous gaskets were replaced, European specification headlights fitted, and freshly chromed front and rear bumpers installed. At the same time the speedometer was exchanged for a km/h unit, the mileage of 67,750 miles being converted into 90,002 kilometres. The soft-top is presented in very good condition. Described as in generally very good condition, the car offered is with the US title and European taxes paid.



137

Originale Fahrgestell und Motorkombination

1957 MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 198.042-7500203

Motor-Nr. 198.980-7500231



Der 300 SL wurde mit Blick auf die Rückkehr des Konzerns in den Rennsport nach dem Krieg entwickelt. Er feierte seinen Einstand bei der Mille Miglia 1952, wo er auf den 2. und 4. Platz im Gesamtklassement kam. Gewinne bei der Carrera Pan-Americana und in Le Mans folgten, und so wurde er einer Legende des Motorsports. Die ungewöhnlich hohen Seitenschweller waren dem Gitterrohrrahmen geschuldet, und während der Einstieg in die offenen Wagen kein Problem darstellte, bedurfte es bei der geschlossenen Variante einer innovativen Lösung – den Flügeltüren.

Created to spearhead Mercedes-Benz's return to competition in the post-war era, the 300 SL debuted in the 1952 Mille Miglia, finishing 2nd and 4th overall. Wins in the Carrera Pan-Americana and at Le Mans followed, and the 300 SL was on its way to becoming part of motor sporting legend. Unusually high sills were a feature of the multi-tubular spaceframe chassis, and while access was not a problem of the open car, the adoption of coupé bodywork required innovative thinking - hence the gull-wing doors.



Im Jahr 1954 wurde die Serienversion des 300 SL präsentiert. Er behielt den aus dem Rennwagen übernommenen Gitterrohrrahmen. Im Motorraum verrichtet der Reihensechszylinder mit 2.996 cm³ Hubraum und obenliegender Nockenwelle seine Arbeit. Er ist um 45 Grad seitlich geneigt, um eine niedrigere Karosserie mit geringerem Luftwiderstand zu ermöglichen. Mit einer innovativen mechanischen Direkteinspritzung ist der Motor, der 215 PS bei 5.800 U/min leistet, auf dem aktuellsten Stand der Technik. Ein manuelles Viergang-Schaltgetriebe überträgt die Leistung an die Hinterachse. Die Räder sind ringsum einzeln an vorderen Doppel-Querlenkern mit Schraubenfedern und an der hinteren Pendel-Schwingachse mit Schraubenfedern aufgehängt. Der 300 SL war ohne Zweifel der weltweit erste Supersportwagen.

In einem Test der amerikanischen Fachzeitschrift *Road & Track* im Jahre 1955 beschleunigt der 300 SL von 0 auf 100 km/h in 7.4 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wird mit 215 km/h beziffert – zu seiner Zeit herausragende Werte. Die Roadster-Version des 300 SL musste ein schweres Erbe antreten. Drei Jahre nach dem ersten 300 SL Coupé wurde sie im Mai 1957 auf dem Genfer Salon vorgestellt. Das Fahrverhalten konnte nochmals verbessert werden. Mit herkömmlichen, vorne angeschlagenen Türen sollte der Roadster das Coupé über mehrere Jahre überleben. Die Fertigung des offenen 300 SL erforderte, wegen des niedrigeren Einstiegs und der damit verbundenen Änderung am Rohrrahmen auch eine Anpassung des Cockpits. Zur gleichen Zeit wurde für die Hinterradaufhängung die Pendelschwingachse durch eine Eingelenk-Pendelachse ersetzt.

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

Tested by *Road & Track* magazine in 1955, the 300 SL accelerated from 0-60mph in 7.4 seconds, going on to achieve a top speed of 140mph - outstanding figures for its day. Clearly the 300 SL Coupé would be a hard act to follow yet the Roadster version, introduced just three years later, succeeded in bettering its closed cousin's already exemplary road manners. Conventionally doored, the 300 SL Roadster was first exhibited at the Geneva Salon in May 1957 and would outlive the Coupé by several years. The production of an open 300 SL involved altering the cockpit area, where the spaceframe was redesigned to permit lower sills for improved access. At the same time the rear suspension was changed to incorporate low-pivot swing axles.



Das neutrale Fahrverhalten des 300 SL Roadster erntete den Lob der amerikanischen Zeitschrift *Road & Track*, die den Wagen 1958 testete: "Mit der Eingelenk-Pendelachse und den Reifen mit besserer Haftung lässt sich das Fahrzeug in allen Situationen mühelos bewegen. Es ist eine gewaltige Verbesserung gegenüber dem Coupé festzustellen, welches bei rasanter Fahrt die unangenehme Art hatte, extrem zu übersteuern." Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolvierte der Roadster in 7,0 Sekunden, bei einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h. Damit zählt er zu den schnellsten offenen Automobilen seiner Zeit. R&T beendet den Test mit folgendem Satz: „Der 300 SL Roadster ist ohne Zweifel ein Fahrzeug mit einer Doppelfunktion, er fühlt sich sowohl im normalen Straßenverkehr und auf offener Straße wie auch auf der Rennstrecke zu Hause.“ Dieses Zitat gilt auch noch heute.

Dieser eindrucksvolle 300 SL Roadster mit der originalen Chassis- und Motorkombination verließ das Werk am 23. September 1957 und wurde an Studebaker/Packard nach South Bend, Indiana verschifft. Die Originalfarbe war elfenbein mit rotem Leder und schwarzem Verdeck (eine Kopie des originalen Lieferscheins liegt vor).

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

This spectacular, matching numbers 300 SL Roadster left the factory on 23rd September 1957 to be sent to Studebaker/Packard in South Bend, Indiana, USA. The original colour scheme was Elfenbein (ivory) with red leather interior and black hood (see data card copy on file).



Der aktuelle Besitzer erwarb den Wagen 2011 aus einer bekannten Sammlung in Norddeutschland. Er beauftragte im Anschluß den renommierten Mercedes-Benz Restaurierer Jürgen Swoboda mit einer umfassenden Teilrestaurierung. Da der Wagen grundsätzlich solide war, wurde auf eine Komplettrestaurierung verzichtet. Die Karosserie wurde, wo nötig, restauriert, statt Füllspachtel wurde dabei Zinn verwendet. Zum Zeitpunkt des Ankaufs war der Wagen in silbermetallic lackiert, im Zuge der Arbeiten wurde der 300 SL komplett entlackt und in der originalen 300 SL Farbe Schiefergrau neu lackiert, eine wunderschöne Kombination mit dem originalen Rot des Innenraumes.

Auch der Motor wurde überholt, dabei wurden die Zylinderwände gehont, der Zylinderkopf plan geschliffen sowie Ventilsitzringe und Ventileführungen eingesetzt. Die Einspritzdüsen und die Einspritzpumpe wurden überholt und eingestellt, die Kupplung erneuert und die Kardanwelle gewuchtet. Beim Ankauf war die Verdeckklappe aus Kunststoff – das Original wurde in Aluminium rekonstruiert, die Kosten alleine hierfür beliefen sich auf € 3,000. Das Leder der Innenausstattung war noch im guten Zustand und wurde nur aufgefrischt, lediglich der Bezug des Armaturenbretts war nicht mehr zu retten und wurde mit neuem Leder bezogen. Auch die originalen Teppiche waren noch brauchbar und wurden nur professionell gereinigt und die Keder repariert. Rechnungen sind vorhanden.

The current vendor purchased the car in 2011 from a well-known collection in Northern Germany and subsequently commissioned marque expert Jürgen Swoboda to part-restore it. As the car was generally very solid, a complete restoration was not necessary. The body was repaired where necessary, using traditional 'lead loading' rather than modern synthetic fillers. At this time finished in silver metallic, the car received a bare metal repaint during restoration in an original 300 SL colour, Graphite Grey, which combines stunningly with the original red leather interior.

The engine received attention wherever necessary as well, the cylinder liners being honed, the cylinder head skimmed, and new valve seats and guides fitted. The fuel injectors and fuel injection pump were overhauled and adjusted, the clutch renewed, and the prop-shaft balanced. When purchased, the hood cover was a glassfibre item, which was replaced with a reconstruction of the original in aluminium at a cost of €3,000 for this alone. The interior leather was mostly serviceable and has merely been refreshed; however, the dashboard covering had deteriorated and was re-trimmed with new leather. The original carpets likewise were serviceable, only requiring a thorough clean and repairs to the piping. Invoices are on file.



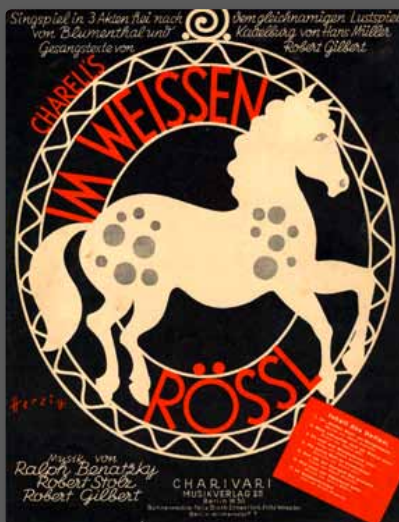
Nach der Fertigstellung der Restaurierung unternahm der Besitzer zahlreiche lange Reisen mit dem 300 SL, die ihn unter anderem nach Sankt Moritz in die Schweiz, als Zuschauer zum Gaisbergrennen in Österreich, zum Bilster Berg in Deutschland und zu weiteren Touren in dessen norddeutsche Heimat führte. Er beschreibt ihn durchweg als im Zustand 2+. Erst kürzlich wurden weitere Arbeiten an der Lenkung, des Kühlsystems und der Auspuffanlage von einem weiteren renommierten Mercedes-Benz Experten, der Mika GmbH, vorgenommen.

Diese Automobile leiden oft, wenn sie nicht regelmäßig gefahren werden, aber der hier angebotene 300 SL Roadster ist nicht nur hervorragend restauriert und gewartet, sondern wurde auch regelmäßig bewegt und steht für den weiteren Einsatz bereit. Er wird mit einem originalen Hardtop in schwarz, zahlreichen Restaurierungs- und Wartungsrechnungen, umfangreicher fotografischer Dokumentation der Arbeiten sowie einer Kopie des originalen Lieferscheins und Historischer deutscher Zulassung angeboten. Der TÜV ist bis März 2016 gültig.
€1,000,000 - 1,400,000

After the restoration's completion, the owner enjoyed this fabulous car on numerous long runs taking him to Saint Moritz in Switzerland; as a spectator to the Gaisbergrennen in Austria; to the Bilster Berg events in Germany and numerous tours throughout his homeland of Northern Germany. Described as in 'Condition 2+' throughout, the car recently received further attention at another local Mercedes-Benz expert workshop, Mika GmbH, where it received a thorough service including attention to the steering, cooling and exhaust systems.

These cars often suffer from lack of use, but this example is certainly not only well restored and well maintained, it has also been much enjoyed and is ready for continued service with its fortunate new owner. It comes with the most elegant factory hardtop in contrasting black, and is offered with copies of restoration and maintenance invoices; photographic documentation of the restoration; German historic registration documents; a copy of the original Mercedes-Benz delivery note; and TÜV valid until March 2016.





1

1
Cover of Sheet Music by Willy Herzig, 1930, Im Weissen Rössl

2
Brochure of the original 1930 Berlin production of "Im weissen Rössl".

3
Im weissen Rössl (1935) Operette poster.

4
Im weissen Rössl (The White Horse Inn).

5
The Berlin cast of "Im weissen Rössl", 1930.

138

Erstauslieferung an Erik Charell

1931 MERCEDES-BENZ 770 CABRIOLET D (W 07)

KAROSSERIE SINDELFINGEN

Fahrgestell-Nr. 85205

Motor-Nr. 85205





Der sensationelle Mercedes-Benz wurde 1930 auf dem Pariser Autosalon vorgestellt, wo er zu den Höhepunkten zählte. Der überaus elegante und extravagante Wagen war der bisher größte, je gebaute Mercedes-Benz und gewann schnell den Spitznamen „Großer“. Er wurde von einem Reihenachtzylinder mit 7,7 Litern Hubraum und einer Leistung von 150 PS angetrieben, mit dem als Sonderausstattung erhältlichen Kompressor kam er gar auf 200 PS. Der Kompressor war durchaus beliebt und wurde von der Mehrzahl der Kunden geordert, nur 13 Käufer entschieden sich für die schwächere Motorisierung.

Mit einem Radstand war der Wagen eine ideale Ausgangsbasis für die Entwicklung von Sonderkarosserien nach den individuellen Wünschen der Käufer, aber auch der Motor vom Typ M07 wies zahlreiche moderne Konstruktionsdetails auf, die einem technisch interessierten Kunden keine Wünsche offen ließen. Der Motorblock war aus einer resistenten Chrom-Nickel-Aluminiumlegierung gegossen und wurde mit einem gerippten Kurbelwellengehäuse mit integrierter Ölwanne aus Elektron-Magnesium kombiniert.

Introduced at the 1930 Paris Motor Show where it was among the highlights of the day, the sensational Mercedes-Benz 770 was an extremely elegant and extravagant motor car. It was the largest model that Mercedes-Benz had produced to date, and swiftly gained the sobriquet 'Großer'. The 770 was powered by an eight-cylinder inline engine that displaced a massive 7.7 litres and produced an impressive 150bhp, while the optional supercharger boosted its output even further, to 200 horsepower. The supercharger was a popular option and most cars were fitted with it. Only 13 buyers opted for the normally aspirated engine.

At almost 3.9 metres, the generous wheelbase provided an ideal platform for the creation of bespoke coachbuilt bodies tailored to the individual customer's desires and tastes, while the engine incorporated numerous advanced features guaranteed to appeal to a technologically informed clientele. Made of wear-resistant chrome-nickel-alloy grey cast iron, the cylinder block was combined with a heavily ribbed crankcase incorporating an integral oil pan made of Elektron magnesium alloy.



Die sowohl statisch als auch dynamisch ausgewuchtete Kurbelwelle aus einer Chrom-Nickel-Stahl-Legierung hatte geschmiedete Ausgleichsgewichte und war neunfach gelagert. Ein progressiver Vibrationsdämpfer am vorderen Ende sorgte für ruhigen Lauf. Da kein seitengesteuerter Motor die erwartete Leistung produzieren konnte, hatte der Motor des „großen“ Mercedes-Benz hängende Ventile, die mittels Rollenstößel, Stoßstangen und Kipphebel aktiviert wurden und über eine seitliche, neunfach gelagerte Nockenwelle kontrolliert wurden. Die Benzinversorgung wurde mittels eines Twin-Choke Steigstromvergaser, der mit einer Beschleunigerpumpe und einer Kaltstarthilfe versehen war und, über einem Ansaugkrümmer aus Leichtaluminium montiert, automatisch von den Auspuffgasen über thermostatisch kontrollierte Heißluftklappen beheizt wurde, erledigt. Die Zündanlage war ein ebenso fortschrittliches System, bei dem Zündspule und Zündmagnet unabhängig voneinander arbeiteten, um höhere Zuverlässigkeit zu gewährleisten.

Carefully balanced both statically and dynamically, the chrome-nickel steel crankshaft incorporated solid-forged counterweights and ran in nine main bearings, while a progressively acting vibration damper at its front end ensured smooth and quiet running. No practical sidevalve engine could produce the required power, so the 'Großer' unit used overhead valves actuated by means of roller tappets, pushrods and rocker arms controlled by a side camshaft running in nine bearings. Fuel was supplied via an updraft twin-choke carburettor equipped with an accelerator pump and cold-starting aid, which was mounted on a light-alloy inlet manifold, automatically heated by exhaust gas via thermostatically controlled hot-air flaps. The ignition system was equally advanced, combining battery/coil and magneto, the two elements operating independently of one another to ensure reliability.





Der langhubige Motor mit niedriger Verdichtung (1:4,7) entwickelte seine 150 Pferdestärken bei bescheidenen 2.800 U/min, während das maximale Drehmoment von 382 Nm bereits bei 1.200 U/min bereit stand. Trotz seines von 3,5 Tonnen, leergewichtes von 2700 kg erreichte der Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h, aber auch dies reichte der Mehrheit der Kunden nicht aus, weswegen der Kompressor als Sonderausstattung angeboten wurde. Der Aufpreis betrug so viel wie der Preis eines Mittelklassewagens. In den Mercedes-Benz Sportwagen produzierte der Roots-Kompressor ein charakteristisches Heulen, welches in einem Wagen der Luxusklasse fehl am Platz gewesen wäre, weswegen er im 770 nur ein unterdrücktes Säuseln abgab, was der Unterdrückung von Ansaugeräuschen gedankt war.

Wegen der verbesserten Wärmeabfuhr - und natürlich auch als Statussymbol - waren die Kompressormodelle mit Abgasrohren aus biegsamem Metall, die aus der rechten Seite der Motorhaube hervortraten, ausgestattet. Mit eingebautem Kompressor lag die Maximalleistung bei 200 PS bei gleicher Drehzahl, während das Drehmoment auf mächtige 536 Nm bei 1.500 U/min und die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anstieg. Diese Leistung verhalf dem Modell zu einem weiteren Spitznamen, dem 'Straßen-Express'.

The low-compression (1:4,7) long-stroke engine developed its 150 horsepower at a modest 2,800 rpm, with maximum torque of approximately 289 lb/ft arriving at only 1,200 revs. Despite weighing some 3.5 tons, The tare weight was about 2700 kg, the 770 was capable of reaching 150km/h (approximately 93 mph) but even this was deemed insufficient by the majority of customers, hence the optional supercharger. Costing as much as a medium size family car, the Roots blower gave off a characteristically high-pitched whine when used in Mercedes-Benz's sports cars, a racket deemed quite out of place in a luxury car. As deployed in the 770, it gave only a muted whisper thanks to very suppression of intake noise.

For better heat dissipation - and as a status symbol - the supercharged models were fitted with exhaust pipes sheathed in flexible metal hose, projecting from the right-hand side of the bonnet. With the blower installed, maximum power increased to 200 hp at the same engine speed, while torque rose to a mighty 195 lb/ft at 1,500 rpm and the top speed to 160 km/h (approximately 99 mph) earning these cars an additional nickname: 'Road Express'.



Die Karosserien wurden größtenteils von der Karosserieabteilung von Daimler-Benz Sindelfingen gebaut. Dies hatte den Vorteil, daß der ‚Große‘ Mercedes komplett ab Werk angeboten werden konnte, was in einer Zeit, als handgearbeitete Aufbauten von unabhängigen Karosseriebetrießen zur Norm gehörten, sehr unüblich war. Die angebotenen Versionen waren die Pullman-Limousine, ein offener Tourenwagen mit sechs Sitzplätzen, das viertürige Cabriolet D und das sechssitzige Cabriolet F. Diese Versionen sprachen eher den traditionellen Geschmack an, nur in den Versionen des Cabriolet B mit vier Seitenfenstern und des Cabriolet C mit zwei Seitenfenstern nahm der 770 eine sportlichere Gestalt an. Die sorgfältige Verarbeitung der Karosserien und der Innenausstattungen wurde hoch geschätzt und festigte den guten Ruf des Werkes Sindelfingen in der Welt. Natürlich konnten die Besitzer sowohl die Farbgebung der Karosserien als auch die Innenausstattung frei wählen, weswegen die meisten Fahrzeuge den persönlichen Geschmack des Erstbesitzers reflektierten.

Auch der preiswerteste 770 kostete mehr als 38.000 Reichsmark, ungefähr der Preis eines durchschnittlichen Familienhauses. Das Topmodell in Gestalt des sechssitzigen Cabriolets kostete mehr als 47.000 Reichsmark und war damit das teuerste Auto in Deutschland. Nur eine wohlhabende Elite konnte sich so einen Wagen leisten, und ein großer Teil der bis 1938 gebauten insgesamt 117 Wagen wurde von Königshäusern bestellt. Der japanische Kaiser Hirohito besaß nicht weniger als sieben gepanzerte 770; andere königliche Besitzer waren König Farouk von Ägypten, König Faisal von Irak, König Zog von Albanien, König Boris von Bulgarien sowie Kaiser Wilhelm II, der ihn in seinem holländischen Exil in Empfang nahm.

Bodies were provided by Daimler-Benz's in-house coachbuilding facility, Sindelfingen. This enabled the Großer to be delivered complete, an almost unheard of state of affairs in an age when bespoke bodies by independent coachbuilders were the norm for luxury cars. Styles available were the Pullman saloon, six-seater (open) touring car, four-door Cabriolet D and six-seater Cabriolet F, all of which were intended to appeal to the more formal tastes, though when equipped with the Cabriolet B (four windows) or Cabriolet C (two windows) coachwork, the 770 took on a decidedly sporting appearance that belied its bulk. The flawless workmanship of the bodies and their interiors met with enthusiastic approval, enhancing Sindelfingen's reputation throughout the world. Naturally, customers were free to choose interior and exterior trim to suit their personal taste, so it is not surprising that, to a large extent, each car bore the signature of its original owner.

Even the cheapest 770 cost over 40,000 RM, roughly the price of the average family home, while the top-of-range six-seater cabriolet cost over 47,000 RM, making the Großer Germany's most expensive car. Ownership was necessarily confined to a wealthy elite, with a substantial percentage of the 119 examples produced up to 1938 being purchased by royalty. Emperor Hirohito of Japan owned new fewer than seven, all armour-plated, while other royal owners included Kings Farouk of Egypt, Faisal of Iraq, Zog of Albania, Boris of Bulgaria and Kaiser Wilhelm II, who took delivery of his in Holland following his exile there after WWI.



Das hier angebotene Cabriolet D, eines von nur 18 gebauten, kostete neu 47,500 Reichsmark. Eine Kopie der originalen Werksbestellung ist vorhanden. Fahrgestellnummer 85205 wurde am 18. August 1931 an den deutschen Schauspieler, Tänzer und Film- und Theaterregisseur Erik Charell ausgeliefert. Charell ist durch seine Musikkrevuen und Operetten wie *Casanova*, *Die drei Musketiere* und *Im weißen Rößl* bekannt geworden. Im weißen Rößl sollte einer seiner größten Erfolge werden und wurde in den 1930er Jahren auch in London, Paris und am Broadway aufgeführt. Als Erich Karl Löwenberg geboren, floh er nach der Machtergreifung der Nazis 1933 in die Vereinigten Staaten und arbeitete dort für die Fox Film Corporation in Hollywood. Wahrscheinlich nahm der den Mercedes-Benz mit nach Amerika. Er kehrte nach dem Krieg nach Deutschland zurück und hatte 1950 großen Erfolg mit der Musikkomödie *Feuerwerk*, aus der der weltweite Hit *O mein Papa* stammte. In seinen späteren Jahren sammelte er Kunst und verstarb 1969 in München.

1949 gehörte der Wagen einem Kenneth Johnson in Brooklyn/New York, der ihn 1952 an einen Mr von Mering in Hawley, Pennsylvania verkaufte. Nach einer Restaurierung und nach vielen Jahren in der berühmten Blackhawk Collection kehrte der Wagen 2004 nach Deutschland zurück, wo er ein zweites Mal restauriert wurde. Nun wieder sowohl von der Karosserie als auch der Mechanik in hervorragendem Zustand, ist dieser Große Mercedes-Benz bereit für seinen nächsten Einsatz, sei es als Wagen für lange Touren oder beim nächsten Concours d'Élégance.
€2,300,000 - 2,800,000

Reputedly costing 47,500 RM when new, the Cabriolet D offered here is one of only 18 produced and comes with a copy of its original factory order form. Chassis number '85205' was delivered in Berlin on 18th August 1931 to the German actor, dancer and theatre/film director Erik Charell, best known as the creator of musical revues and operettas such as *Casanova*, *Die drei Musketiere* and *Im weißen Rößl* ('The White Horse Inn'). 'The White Horse Inn' would turn out to be one of his greatest successes, being staged in London, Paris and on Broadway during the 1930s. Born Erich Karl Löwenberg, Charell fled to the USA after the Nazis came to power in 1933, working for the Fox Film Corporation in Hollywood. It seems likely that he took the Mercedes with him when he left for the United States. He returned to Germany after the war and in 1950 enjoyed an enormous success with the musical comedy *Feuerwerk*, from which came the worldwide hit *O mein Papa*. A prolific art collector in his later years, Charell died in Munich in 1969.

One of only 26 Cabriolet Ds built, this car was owned in 1949 by Kenneth Johnson in Brooklyn, New York, who kept it until 1952 when ownership passed to a Mr Von Mering of Hawley, Pennsylvania. Following restoration and many years in the famous Blackhawk Collection, the magnificent 770 K returned to Germany in 2004 where it was recently restored for a second time. Once again in top mechanical and cosmetic condition, this Großer Mercedes is ready for any event, long distance tour or Concours d'Élégance.



**Genutzt von Todor Zhivkov, dem ersten Sekretär der
Bulgarischen Kommunistischen Partei
1958 MERCEDES-BENZ 300 'ADENAUER' LIMOUSINE**

Fahrgestell-Nr. 189.010-A8500918

Motor-Nr. 189.981-8500204

Diese imposante Mercedes-Benz 300 Limousine wurde vormals von Todor Zhivkov, dem ersten Sekretär der Bulgarischen Kommunistischen Partei und später auch Staatschef von Bulgarien, genutzt. Zhivkov regierte Bulgarien von 1954 bis zu seinem Rücktritt im Jahre 1989 – er war damit das Staatsoberhaupt in den Ostblockstaaten mit der längsten Amtszeit.

Der Typ 300 "Adenauer" war Mercedes-Benz erstes Fahrzeug, welches vollständig im neuen Nachkriegs-Design auf der Frankfurter Automobilausstellung 1951 präsentiert wurde. Mit diesem Modell wollte Mercedes-Benz an ihren Erfolg als Automobil-Hersteller im Luxuswagen-Segment aus der Zeit vor dem 2. Weltkrieg wieder anschließen und beste Qualität fertigen und liefern.

Anfänglich entwickelte der Reihensechszylindermotor mit 3,0 Liter Hubraum und einer obenliegenden Nockenwelle eine Leistung von 115 PS. Dank der bereits im Sportwagen 300 SL erfolgreich eingesetzten Kraftstoffeinspritzung erhält die letzte Ausbaustufe, der Typ 300d von 1957 die höchste Leistung.

This imposing Mercedes-Benz 300 limousine was formerly used by Todor Zhivkov, General Secretary of the Bulgarian Communist Party and later also Bulgaria's Prime Minister. Appointed in 1954, Zhivkov ruled Bulgaria until his resignation in 1989, his 35 years at the top making him the longest-serving leader of any Eastern Bloc nation.

One of Mercedes-Benz's first all-new designs of the post-war era, the 300 saloon debuted in 1951 and would succeed in re-establishing the Stuttgart firm in the front rank of prestige motor manufacturers, marking as it did a return to the marque's tradition of building high-performance luxury automobiles of the finest quality.

Initially developing 115 bhp, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine – also used in the 300 SL sports car – gained the latter's fuel injection in the restyled 300d of 1957. The intern denomination was Mercedes-Benz 300 d.



Von den erfahrensten Fachleuten bei Mercedes-Benz in Handarbeit gebaut, war der 300 luxuriös ausgestattet und nur die feinsten Materialien wurden verwendet. Der schnelle und elegante Wagen war eine der wenigen Limousinen seiner Zeit die bis zu sechs Passagiere komfortabel und mit hoher Geschwindigkeit an ihr Ziel bringen konnte.

Er wurde von der Regierung Westdeutschlands bei offiziellen Repräsentationszwecken eingesetzt. Genauso begehrt war er auch in anderen Ländern Europas und in den USA bei Personen aus dem Handel, der Wirtschaft und Banken und von Politikern. Seinen Zusatznamen "Adenauer" erhielt das Modell von seinem berühmtesten Nutzer – Bundeskanzler Dr. Konrad Adenauer. Der viertürige 300 war eines der exklusivsten Autos seiner Zeit und kostete in den USA \$ 6,980 – mehr als jeder zeitgenössische Cadillac. In den Jahren 1957 bis 1962 verließen nur 3,077 Limousinen des Typs 300 d die Werkshallen, und der hier angebotene ist einer von 1.165 im Jahre 1958 gebauten.

Dieser 300 d wurde speziell für Todor Zhivkov bestellt und war angeblich sein Lieblingswagen. Er gelangte nach dem Zusammenbruch des Ostblocks 1989 nach Russland und wurde vom KGB in Moskau gelagert. Daraufhin erwarb ihn ein russischer Sammler und ehemaliges Mitglied des KGB. Der Wagen ist schwarz mit einem beigefarbenen Lederinterieur und ist außerdem mit einem Becker Radio, einer mechanischen Uhr, Holzapplikationen im Innenraum und deinem Gepäck- bzw. Ersatzradträger ausgestattet. Er wurde 2014 vom Mercedes-Benz Experten Günther Jelinek teilrestauriert und befindet sich nach Angaben des Einlieferers sowohl kosmetisch als auch mechanisch in generell sehr gutem Zustand. Er wird mit Restaurierungsbelegen, Classic Data Gutachten, technischer Abnahme sowie russischen Zulassungspapieren angeboten. Der Einfuhrzoll in die EU ist bezahlt.

€65,000 - 75,000

Custom built by Mercedes-Benz's most experienced craftsmen, the 300 was luxuriously appointed and trimmed with materials of the highest quality. Fast and elegant, it was one of very few contemporary vehicles capable of carrying six passengers in comfort at sustained high speeds.

It was the car of choice among West German government officials, and throughout Europe and the USA was widely favoured by businessmen, financiers and politicians. Indeed, 'Adenauer' became the 300 saloon/limousine's unofficial model name, after German Chancellor Dr Konrad Adenauer, its most famous customer. One of the world's most exclusive cars, the 300 sedan cost \$6,980 in the USA, making it more expensive than any contemporary Cadillac. Between 1957 and 1962 when production ceased, Mercedes-Benz made 3,077 300 d saloons, this car being one of 1,165 that left the factory in 1958.

Ordered specially for Todor Zhivkov and reputedly his favourite vehicle, this 300 d went to Russia after the fall of the Iron Curtain in 1989 and was securely stored by the KGB (Soviet secret service) in Moscow. Subsequently it was bought by a Russian collector and former KGB member. The car is finished in black with beige leather upholstery, while other noteworthy features include a Becker radio, mechanical clock, wood-veneer interior embellishment and spare wheel/luggage carrier. Partially restored in 2014 by marque specialist Günther Jelinek of Nürnberg, the Adenauer is described by the vendor as in generally excellent cosmetic and mechanical condition. Accompanying documentation consists of restoration invoices, Classic Data appraisal, technical inspection, Russian registration papers and is full EU duties paid.



1979 MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9

Fahrgestell-Nr. 116.036-12-006269

Motor-Nr. 100.985-12-006383

Der 450 SEL 6.9 wurde 1974 vorgestellt und war das schnelle und luxuriöse Topmodell der S-Klasse. Er basierte auf der langen Version dieser Modellreihe und sein V8 Motor mit obenliegenden Nockenwellen war eine Weiterentwicklung des Antriebs aus dem 600. Mit der aktuellsten Sicherheitstechnik ausgestattet, kam der mit einer Niveauregulierung und mit einem Automatikgetriebe ausgestattete Wagen auf eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h bei einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,4 Sekunden.

Der hier angebotene 6.9 wird vom Einlieferer als in generell sehr gutem Zustand beschrieben und wurde 2006 teilrestauriert. Die S-Klasse wurde zerlegt und in der Originalfarbe Schwarz neu lackiert. Vier neue originale Mercedes-Benz Türen wurden eingebaut, Front- und Heckscheibe ersetzt, alle Tür- und Fensterdichtungen erneuert und die originalen Alu-Felgen wurden sandgestrahlt und pulverbeschichtet, die Teppiche im Originalmaterial erneuert. Das originale Leder präsentiert sich in hervorragendem Zustand. Die Klimaanlage wurde neu befüllt und der Klimakompressor erneuert.

Fast, well engineered and luxuriously equipped in Mercedes-Benz's finest tradition, the 450 SEL 6.9 first appeared in 1974. The new super saloon used the long-wheelbase bodyshell of the larger S-Class fitted with an enlarged and developed version of the overhead-camshaft V8 engine found in its predecessor and the leviathan 600 models. All Mercedes-Benz's latest safety developments were incorporated together with automatic transmission and self-levelling suspension as standard. Top speed was 225km/h (140mph) with 100km/h (62mph) coming up in 7.4 seconds.

This stunning 6.9 is described as in generally very good condition, having benefited from partial restoration in 2006 when it was largely dismantled and repainted in the original black. At the same time four new Mercedes-Benz doors were fitted; the windscreen and rear screen replaced; all window and door seals renewed; and the original alloy wheels sand-blasted and powder coated.



Das Lenkgetriebe wurde überholt, die Luftfederung teilweise überarbeitet, eine neue originale 6.9er Auspuffanlage (offenbar die letzte bei Mercedes-Benz erhältliche) verbaut und neue Reifen aufgezo-gen. Hauptuntersuchung erfolgte 2014 und wurde bestanden, zur gleichen Zeit wurde die Handbremse überholt. Ansonsten wurden keine Mängel vermerkt.

Es wird angenommen, dass dieser 450 SEL 6.9 ursprünglich an die russische Botschaft in Costa Rica ausgeliefert wurde, und die Erstausrüstung mit Standartenhalter weist auf eine Nutzung als Botschaftswagen hin. Die Datenkarte listet die folgenden Sonderausstattungen auf: Fahrerlehne orthopädisch rechts und links, Wegfall der Sicherheitsgurte hinten, Unterschut-z, Spiegel rechts, Radiogerät, Antenne automatisch, wärmedämmendes Glas, Tropenbatterie, Feuerlöscher, Kokosmatten, Leseleuchten hinten, Tandem-Innenspiegel und bereits erwähnten Standartenhalter. Der Wegfall des Schiebedaches erfolgte wohl aus Sicherheitsgründen.

Der Wagen befindet sich seit 10 Jahren in der Privatsammlung des Einlieferers und wurde in dieser Zeit ca. 10.000 km bewegt. Der km-Stand beläuft sich auf insgesamt ca. 104.000 km, und es wird angenommen, dass es sich hierbei um die korrekte Laufleistung handelt. Auch optisch präsentiert sich diese S-Klasse sehr gut und sie wird mit einer Kopie der Datenkarte, Deutscher H-Zulassung, Kopie der früheren costa-ricanischen Papiere sowie den Verzollungspapieren angeboten. Ein Auto für den ernsthaften Mercedes-Benz Sammler.
€35,000 - 45,000

The original tan leather interior is in very good condition, while the carpet has been replaced with a new one in the original material. The air conditioning system has been refilled with modern coolant; the air conditioning compressor renewed; the power steering overhauled; and the air suspension partially overhauled. New tyres were fitted all round. Importantly, this car has been fitted with a new original 6.9-litre exhaust system (reputedly the last such unit available at Mercedes-Benz). The main study was carried out in 2014 and was passed, the handbrake being overhauled at this time. There were no other faults.

It is believed that this car was originally delivered to the Soviet embassy in Costa Rica, and the delivery with flag holders indicates its use as an embassy car. The original data card lists the following as fitted options: orthopaedic driver and passenger seats; omission of rear seat belts; under-body protection; right-side door mirror; radio; automatic aerial; tinted glass; battery for tropical climates; fire extinguisher; coconut floor mats; rear reading lights; tandem rear view mirror; and the aforementioned flag holders for the front wings. Apparently, it was ordered without a sunroof for safety reasons.

The car has been in the vendor's private collection for the last ten years, covering some 10,000 kilometres in this period. The total mileage recorded is circa 104,000 kilometres, which is believed to be correct. Cosmetically the car presents very well. Accompanying documentation consists of the aforementioned data card; German Historic registration papers; valid TÜV certificate; and copies of previous Costa Rican registration documents and import tax receipts. One for the serious Mercedes-Benz collector.



141

Eines von nur 98 gebauten

**1957 MERCEDES-BENZ 300 Sc COUPÉ MIT STAHLSCHIEBEDACH
KAROSSERIE SINDELFINGEN**

Fahrgestell-Nr. 188.014-7500020

Motor-Nr. 199.980-6500131



Seit der Fusion im Jahre 1926 von den Firmen Daimler und Benz zur Daimler-Benz AG zu Mercedes-Benz gehören die Topmodelle der Marke zur absoluten Weltspitze im Automobilbau. In den fünfziger Jahren war der 300 Sc das Spitzenmodell, ein großer Reisewagen in der Tradition des 540 K, der allerdings nicht nur leichter sondern auch schneller war als sein berühmter Vorfahre. Der 300 war das erste Luxusmodell der Marke mit dem Stern nach dem Krieg und wurde 1951 in Paris vorgestellt. Es gab ihn als viertürige Limousine und Cabriolet, und in drei Varianten mit zwei Türen und kürzerem Radstand.

Wie noch bei den meisten Wagen der Luxusklasse in den fünfziger Jahren üblich, hatte auch der 300 noch ein separates Chassis, konnte aber im Gegensatz zur Konkurrenz schon mit Einzelradaufhängung rundum aufwarten. Der Reihensechszylinder mit drei Litern Hubraum und obenliegender Nockenwelle sollte später die Basis für den legendären 300 SL werden, und war mit seiner Leistung von 115 PS gut für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h, trotz seines Gewichtes von immerhin 1,780 kg. Dies war zwar nicht einzigartig, aber so komfortabel, wie sechs Passagiere bei dieser Geschwindigkeit reisen konnten, schafften es nur wenige zeitgenössische Konkurrenten.

Noch mehr Leistung gab es für die wenigen Kunden, die sich einen 300 Sc leisten konnten. Mit einem Preisschild von US\$ 12,500 war er mehr als doppelt so teuer wie der teuerste Cadillac und kostete mehr als ein 300 SL Flügeltürer, weswegen er nur für eine internationale Elite erreichbar war.

Right from the marque's creation in 1926 by the merger in 1926 of the Company and Daimler Benz to form Daimler - Benz AG, Mercedes-Benz's top-of-the-range models have ranked in the forefront of the world's greatest automobiles. Throughout the 1950s the company's flagship model was the 300 Sc, a luxurious Grand Tourer in the tradition of the pre-war 540 K that was both lighter and faster than its illustrious predecessor. Mercedes-Benz's first prestige car of the post-WW2 period, the 300 debuted at the Paris Salon in 1951. The range comprised the six-light, four-door saloon and similar-sized cabriolet, plus a trio of two-door variants built on a shorter wheelbase.

Like the majority of 1950s luxury cars, the 300 retained a separate chassis, though unlike most of its rivals could boast all-independent suspension. Later to form the basis of the immortal 300 SL sports car's, the 3.0-litre, overhead-camshaft, six-cylinder engine produced 115bhp, an output good enough to endow the saloon with a genuine 100mph maximum speed despite an all-up weight of 1,780kg (almost 4,000lbs). And while not unique in that respect, the 300 could cruise at close to its maximum speed while transporting six passengers in comfort in a manner that few of its contemporaries could match.

Even more performance was available to those in a position to afford a 300 Sc. At US\$12,500 the latter was more than double the price of the most expensive Cadillac and costlier than a 300 SL, so remained the province of a highly select clientele.



Der 300 S wurde als Coupé, Cabriolet und Roadster gebaut und leistete dank seiner höheren Verdichtung und drei anstelle von zwei Solex-Fallstromvergassern 35 PS mehr. Seine Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h sollte noch von dem 1955 auf der Frankfurter IAA vorgestellten 300 Sc übertroffen werden.

Der 300 Sc hatte einen Motor mit Trockensumpfschmierung und Benzineinspritzung, der 175 PS leistete. Die Federung profitierte von der dem 300 SL ähnelnden hinteren Eingelenk-Pendelachse, die die Straßenlage deutlich verbesserte. Die Höchstgeschwindigkeit lag nun bei 180 km/h bei einer Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 13 Sekunden. Servounterstützte Bremsen, die es bereits seit 1954 als Sonderausstattung gab, gehörten nun zur Serie.

Traditionell im Werk Sindelfingen von Hand gefertigt, repräsentiert die 300 S Familie einen Qualitätsstandard, der seinesgleichen sucht. Für den in Handarbeit ausgestatteten Innenraum wurde nur Materialien feinsten Qualität benutzt, die Rolls-Royce in nichts nachstanden. Der 300 Sc gilt unter Mercedes-Benz-Sammlern als das gesuchteste Luxusmodell der Nachkriegszeit. Vom 300 Sc entstanden insgesamt nur 200 Stück und noch bestehende Exemplare sind sehr begehrt.

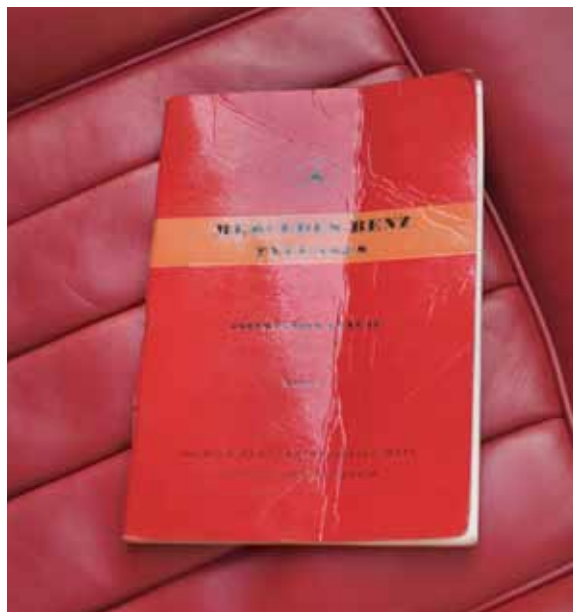
Dieses sehr seltene 300 Sc Coupé ist eines von nur 98 gebauten und verließ die Werkstore am 13. Juni 1957. Er wurde an die Mercedes-Benz Niederlassung in Düsseldorf ausgeliefert. (Kopie der Datenkarte liegt vor). Er ist in seiner originalen Farbe schwarz lackiert, ein schöner Kontrast zu seinem mit rotem Leder ausgeschlagenen Innenraum. Erwähnenswert ist außerdem das große Stahlschiebedach, ein sehr seltenes Extra, was ihn zu einem noch attraktiveren Reisewagen in den Sommermonaten macht.

Built in coupé, cabriolet and roadster versions, the 300S enjoyed an extra 35bhp courtesy of an increased compression ratio and three - as opposed to two - Solex down-draught carburettors. Its top speed was 176km/h (109mph), a figure improved upon by the subsequent 300 Sc introduced towards the end of 1955 at the Frankfurt Motor Show.

The 300 Sc featured a 175bhp dry-sump engine equipped with fuel injection, and boasted revised rear suspension with single-pivot swing axles similar to that of the 300 SL Roadster, a development that enhanced both roadholding and handling. The car's top speed was now 180km/h (112mph) with 100km/h (62mph) reachable in around 13 seconds. To cope with the improved performance, servo-assisted brakes, optional from 1954, were standardised.

Coachbuilt in the traditional manner by Sindelfingen, the 300 S family represents a standard of excellence that has rarely been equalled; only materials of the finest quality were used for the hand finished interiors, which were comparable with those of the contemporary Rolls-Royce. The 300 Sc is widely regarded by discerning collectors as the most desirable of all Mercedes-Benz's post-war luxury models. Only 200 examples of the 300 Sc were built and survivors are both rare and highly sought after.

One of only 98 built with this particular body style, this stunning and ultra-rare 300 Sc coupé left the factory on 13th June 1957 and was delivered to the Mercedes-Benz main dealer in Düsseldorf (data sheet on file). Painted in its original black with contrasting red leather interior, it also features the very rare, large sliding steel sunroof, which makes it an excellent proposition for summer touring.



Der aktuelle Besitzer erwarb den Wagen 2009 über einen holländischen Händler, der ihn wiederum in den Vereinigten Staaten gekauft hatte. Beim Ankauf war der Wagen in einem restaurierungsbedürftigen Zustand. Die Arbeiten wurden dem norddeutschen Mercedes-Benz Spezialisten Jürgen Swoboda anvertraut, der damit im Januar 2010 begann. Die Auflistung aller Arbeiten würde den Rahmen dieses Kataloges sprengen, aber die Restaurierungsrechnungen in Höhe von ca. € 120,000 liegen vor und können eingesehen werden. Wenn möglich wurde die Originalsubstanz verwendet, und so ist zum Beispiel das Holz des Armaturenbrettes und des Innenraumes original, wurde aber restauriert und neu lackiert. Erwähnenswert ist auch, dass der originale Aschenbecher, der über einen sehr innovativen Klappmechanismus verfügt und unter dem Armaturenbrett verschwindet, noch vorhanden ist und funktioniert. Die Arbeiten wurden im April 2011 beendet und sind von so hoher Qualität, dass ihm der Einlieferer die Zustandsnote 2+ zuerkennt.

Seit seiner Restaurierung wurde der Wagen auf zahlreichen Langstreckenfahrten in die Schweiz, nach Österreich und in der deutschen Heimat des Besitzers eingesetzt. Um den schweren Wagen leichter fahrbar zu machen, ließ er 2013 eine elektrische Servolenkung einbauen – eine sinnvolle Modernisierung, die aber auch einfach wieder entfernt werden kann, sollte dies der nachfolgende Eigentümer wünschen. Dieser 300 Sc steht hervorragend da in seiner Originalfarbgebung von schwarzer Karosserie mit roter Lederinnenausstattung, und bei viel größerem Seltenheitswert als der 300 SL Flügeltürer oder Roadster, dessen Motorbasis mitsamt Einspritzung er sich teilt, ist er wohl nicht nur ein sehr gut brauchbarer Reisewagen sondern auch eine clevere Investition. Er wird mit den schon genannten Restaurierungsrechnungen, einer umfassenden fotografischen Dokumentation der Restaurierung, der Kopie des Auslieferungsscheins sowie deutscher H-Zulassung angeboten.
€475,000 - 600,000

Purchased by the vendor in 2009 via a Dutch dealer, who had imported it from the United States, the 300 Sc was in a condition necessitating a comprehensive restoration to return the car to its former glory. The owner entrusted the task to Northern German Mercedes-Benz restoration expert Jürgen Swoboda, who commenced work in January 2010. There is insufficient space in this catalogue to list all the works carried out, but copies of the restoration invoices totalling approximately €120,000 are on file. Importantly, wherever possible original components were used, and the beautiful interior woodwork is still original, having been restored and re-lacquered. It is worth noting that even the very rarely found ashtray with its ingenious folding mechanism is still present and in working order. The restoration was finished in April 2011 and the car is described as in 'Condition 2+', such is the quality of the workmanship.

Since the restoration's completion the owner has enjoyed this fabulous Mercedes-Benz on many a trip to Switzerland, Austria and in his native Germany. To make this heavy car more manoeuvrable, he had electric power steering fitted in 2013, a sensible modification that can easily be removed should the next custodian so desire. Resplendent in its original colour combination of black with red leather interior, this 300 Sc is so much rarer than the 300 SL Gullwing or Roadster whose basic engine and fuel injection it shares, and surely represents a shrewd investment as well as being an eminently useable touring car. Accompanying documentation consists of the aforementioned copies of restoration invoices, a comprehensive photographic documentation of the restoration, a copy of the delivery sheet and German Historic registration papers.



1968 MERCEDES-BENZ 600

Fahrgestell-Nr. 100.012-12-001210

Motor-Nr. 100.980-12-001266

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

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

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

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



Die beliebteste Karosserievariante war der 'kurze' 600er mit einem Radstand von 3.200 mm, der bis zu sechs Passagieren Platz bot. Die Pullman-Limousine – ein wahrer Gigant mit einer Länge von 6,24 m der sowohl bei Staatspräsidenten als auch diversen Päpsten sehr beliebt war, bot bis zu acht Personen Platz. Trotz seines nicht zu vernachlässigenden Gewichtes war der 600er erstaunlich schnell und absolvierte den Spurt von 0 auf 100 km/h in unter 10 Sekunden und konnte eine Höchstgeschwindigkeit von über 200 km/h erreichen. Insgesamt wurden nur 2.677 Einheiten, davon 2.190 viertürige Limousinen, 428 Pullman-Limousinen mit langem Radstand und 59 Landaulets.

Der aktuelle Besitzer erwarb diesen 600er mit kurzem Radstand vom (wahrscheinlich) zweiten Eigentümer in Paris im Jahre 2007 und der Wagen ist seitdem Bestandteil dessen privater Mercedes-Benz Sammlung in Norditalien. Laut der vorhandenen, abgemeldeten Französischen Carte Grise besaß der Vorbesitzer den Mercedes-Benz von 1990 bis 2007. Kurz nach dem Erwerb im Jahre 2007 unterzog der Einlieferer den Wagen einer umfassenden Inspektion, zur gleichen Zeit ließ er ihn auch im originalen Farbton goldmetallisch neu lackieren. Dieser Farbton, insbesondere in Kombination mit dem dunkelgrünen Lederinterieur, ist eine willkommene Abwechslung zu den ansonsten eher düsteren Farbgebungen dieses Modells. Ebenso wurden die vordere und hintere Stoßstange neu verchromt und das Holz der Innenausstattung neu lackiert. Seit der Anschaffung wurde der Wagen selten aber regelmäßig gefahren und wird als in durchweg gutem Zustand beschrieben. Er wird mit der schon genannten, abgemeldeten Carte Grise und dem Italienischen ASI-Zertifikat angeboten.

€70,000 - 85,000

The most popular version was the 3,200mm (10' 6") wheelbase saloon that could seat up to six passengers, while the long-wheelbase Pullman limousine - a veritable leviathan exceeding six metres (20') in length and beloved of Heads of State, not to mention a succession of Popes - could accommodate up to eight. Despite its not inconsiderable weight, the 600 was endowed with highly respectable performance, reaching 100km/h (62mph) in a little under 10 seconds and exceeding 200km/h (125mph) flat out.

This 600 saloon was purchased by the current vendor from its (believed) second owner in Paris in 2007 and since then has formed part of his Mercedes-Benz private collection in Northern Italy. According to the accompanying cancelled French Carte Grise, the previous owner kept the car from 1990 to 2007. A major service was undertaken immediately after purchase, the car being re-sprayed in its original gold metallic livery at the same time. Contrasting with the dark green leather interior, this is a nice change from the darker, more sombre colours this stately model is usually delivered in. In addition, the front and rear bumpers were re-chromed and the interior wood re-lacquered. Since then the car has been exercised regularly but sparingly, and is described as in generally good working order. Accompanying documentation consists of the aforementioned cancelled French Carte Grise and Italian ASI certificate.



143

1969 MERCEDES-BENZ 280 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. 113.044-12-007543



Als perfekte Kombination der Fahrleistungen eines Sportwagens mit dem Komfort einer Limousine war der 280 SL ein enormer Erfolg, insbesondere auf dem wichtigen nordamerikanischen Markt, wo das optionale Automatikgetriebe von der großen Mehrheit der Käufer als unerlässlich angesehen wurde. Er war die letzte Inkarnation der sehr beliebten und erfolgreichen Baureihe, die mit dem 230 SL 1963 ihren Ursprung hatte. Der 280 SL wurde 1967 vorgestellt und verfügte über einen neuen 2,8 Liter großen Reihensechszylinder, der 180 PS leistete, 20 mehr als sein direkter Vorgänger, der 250 SL. Während die Höchstgeschwindigkeit mit 195 km/h gleich blieb, war er in der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 10 Sekunden um eine ganze Sekunde schneller als sein Vorgänger. Nach dem ungewöhnlichen Dach ‚Pagode‘ getauft, gehörte er zu den beliebtesten Sport-Reisewagen seiner Zeit und steht heute bei Sammlern hoch im Kurs.

Der hier angebotene Wagen wurde neu in Kalifornien verkauft, von wo aus er 2013 importiert wurde. Er läuft nach Angaben des Einlieferers gut und wurde in silbermetallisch neu lackiert, die schwarze Innenausstattung ist original. Er wird mit deutschen Zulassungspapieren und einiger Historie zu seiner Zeit in den USA angeboten.

€65,000 - 75,000

Combining sports car performance and saloon car comfort, the 280 SL was a phenomenal success, particularly in the all-important North American market where the optional automatic transmission was considered essential by the majority of customers. The fact that it looked like ‘sex on wheels’ helped enormously too, of course. The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the Mercedes-Benz 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 195km/h (120mph) top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h (0-62mph) time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's. Christened ‘Pagoda’ after their distinctive cabin shape, these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This example was sold new in California, USA from where it was imported in 2013. Described as running well, the car has been re-sprayed in silver metallic but retains its original black trim. Accompanying documentation consists of German registration papers and some history relating to its time in the USA.





144

1959 MERCEDES-BENZ 300d 'ADENAUER' LIMOUSINE

Fahrgestell-Nr. 189.011-8501027

Motor-Nr. 189.980.8500825



Dieser 300d wurde an seinen Erstbesitzer in den Vereinigten Staaten ausgeliefert und hat als Sonderausstattung ab Werk das seltene und begehrte Webasto-Stoffdach. Nach langer Zeit in Kalifornien kam der Wagen erst kürzlich nach Europa zurück und wurde hier scheinbar im Originalzustand belassen. So erscheint auch die braune Innenausstattung original mit deutlichen Gebrauchsspuren, die Karosserie hingegen wurde wahrscheinlich vor einiger Zeit in schwarz neu lackiert. Im Kofferraum sind ein passender Wagenheber und das Reserverad zu finden.

Der Tacho zeigt zur Zeit ca. 5.000 Meilen an – man kann davon ausgehen, dass es sich hierbei also um 105.000 Meilen (ca. 169.000 km) handelt. Das an der Hinterachse verstellbare Fahrwerk scheint zu funktionieren und die Karosserie ist weitgehend frei von Korrosion. In außergewöhnlichem Originalzustand belassen, ist dieser 'Adenauer' eine ideale Basis für entweder weitere Instandsetzungsarbeiten oder eine Komplettrestaurierung. Er wird mit altem amerikanischem Titel, englischer V5C-Zulassung und EU-Verzollung angeboten.

€45,000 - 65,000

Delivered new to the USA, the 300D limousine offered here is equipped with a factory-installed Webasto fabric sunroof, a particularly rare and desirable option. A long-time resident of California, the car has recently returned to Europe and has been maintained in as-imported, apparently original condition. The brown interior appears original, showing significant signs of use, while the body may have been re-sprayed at some time in its present black livery. A correct jack and spare wheel are contained within the boot, which appears correctly finished.

The current odometer reading is circa 5,000 miles, with the display having likely rolled over previously, thus making the actual total 105,000 miles (approximately 169,000 kilometres). It is understood that the adjustable rear suspension works properly and that the body is free of major structural corrosion. Exceptionally original, this fabulous Mercedes-Benz 'Adenauer' would be the ideal base for either further preservation or more extensive restoration work. The car comes with its old US title deed, EU import paperwork and UK V5C registration document.



145

1992 MERCEDES-BENZ 600 SL MIT HARDTOP

Fahrgestell-Nr. WDB1290761F069131

Motor-Nr. 12098112000309

1989 stellte Mercedes-Benz den Nachfolger des fast 20 Jahre lang gebauten R107 Roadsters vor. Der Nachfolger war ein moderner, sehr eleganter und ebenso attraktiver Zweitürer. Der R129 wurde mit drei verschiedenen Motorisierungen angeboten: einem 6 Liter großen V12, einem V8-Zylinder mit fünf Litern Hubraum und dem Reihensechszylinder mit drei Litern Hubraum. Das Topmodell, der 600 SL, leistete 389 PS und erlaubte dem Sportwagen eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6.1 Sekunden bei einer Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Dieser 600 SL wurde an seinen Erstbesitzer in Spanien ausgeliefert (die originale Kaufrechnung ist vorhanden) und hatte bisher nur vier Besitzer, unter ihnen auch Formel 1 Aerodynamiker Chris Murphy. Der Wagen wird mit komplettem Mercedes-Benz Scheckheft und allen Wartungsrechnungen angeboten und von seinem Einlieferer als in durchweg sehr gutem Zustand beschrieben. Zur Ausstattung dieses 600 SL gehören ein Becker Radio mit CD Spieler, Navigationssystem, Windschott und eine abnehmbare Anhängerkupplung. Zusätzlich sind noch eine Abdeckung für den Wagen, eine Hardtop-Abdeckung und -Hebevorrichtung, das originale Bordwerkzeug sowie die Handbücher vorhanden. Der Kabelbaum des Motors sowie der Gaszug wurden ersetzt und eine neue Batterie eingebaut.

Dieser wunderschöne, in Azul Oscuro (dunkelblau) lackierte Wagen mit beigefarbener Lederausstattung wird mit der bereits erwähnten Wartungshistorie, aktueller MOT (dem Equivalent des deutschen TÜV) sowie englischer V5C-Zulassung angeboten.

€20,000 - 30,000

No Reserve



In 1989 Mercedes-Benz retired its classic Type 107 bodyshell that had been used for a succession of beautiful sports roadsters for almost the preceding 20 years, replacing it with an equally appealing, sleek new design in the modern idiom. This new Type 129 body style was used for three different engine types: 6.0-litre V12, 5.0-litre V8 and 3.0-litre straight six. The 389bhp V12 was used in the 600 SL, delivering a 0-100km/h (62mph) time of 6.1 seconds and a top speed of 156mph.

Offered with full Mercedes-Benz dealer history and all service/maintenance invoices, this particular 600 SL was supplied new to Spain (original purchase invoice on file) and has had only four owners, one of whom was Formula 1 aerodynamicist Chris Murphy. Described by the private vendor as in generally very good condition, this 600 SL is equipped with Becker radio/CD, satellite navigation, wind deflector and removable tow-bar, and comes complete with car cover, hardtop cover and hoist, and its original tool roll, manufacturer's folio and handbooks. We are advised that the engine wiring loom and throttle cable have been replaced and that the battery is new.

Attractively finished in Azul Oscuro (dark blue) with beige leather interior, this beautiful modern Mercedes-Benz is offered with the aforementioned service history, current MoT and UK V5C registration document.

The motor car that takes the breath away*

Mercedes-Benz C 111 – an eternal object of desire without equal



1969 will go down as a special year for Mercedes-Benz. Rumours had been circulating for a long time that the inventor of the motor car was working on a sensation. At the International Motor Show in Frankfurt the secret was finally revealed – and it really is a sensation: the C 111, a super sports car with gullwing doors and a Wankel rotary engine.

The industry was dumbstruck, the press couldn't get enough of it and the public were bowled over. Not long after, in the spring of 1970, the even more attractive and even more powerful variant of the C 111 experimental vehicle was unveiled – and it quickly became the unrivalled dream car of an entire generation. *Source: 'DAZ', issue 20, 1969

From 28 April to 15 November 2015, the Mercedes-Benz Museum is showcasing the Mercedes-Benz C 111 in a fascinating special exhibition. More information at: mercedes-benz.com/classic-c111



The private bank for historic motor racing

Proud sponsors of: Le Mans Classic; Classic Endurance Racing; Spa Classic; Dix Mille Tours; Grand Prix de l'Age d'Or; Donington Historic Festival; RAC Woodcote Trophy; Salon Privé; The HERO Cup; Tour Britannia; Wilton Classic and Supercar; The Grand Tour; Kop Hill Climb; Warren Classic & Concours; London to Brighton Run; Gstaad Classic; EFG DolderClassics; Zurich Classic Car Award.

www.efgmotorracing.com



 facebook.com/EFGInternational

Practitioners of the craft of private banking



EFG is the marketing name for EFG International and its subsidiaries. EFG International's global private banking network includes offices in Zurich, Geneva, London, Channel Islands, Luxembourg, Monaco, Madrid, Hong Kong, Singapore, Shanghai, Taipei, Miami, Nassau, Bogotá and Montevideo. www.efginternational.com



Sunday 24 May 2015
Spa Francorchamps Circuit
Belgium

Entries now invited

*7th overall and first Porsche at the
1993 24H of Le Mans, works delivered,
single ownership from new*

1990 PORSCHE 962C

chassis no. 962.155

€1,450,000 - 1,850,000

ENQUIRIES

Europe

+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

UK

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

USA

+1 212 461 6515, East Coast
+1 415 503 3285, West Coast
usacars@bonhams.com



Bonhams

Saturday 9 May 2015
Aston Martin Works,
Newport Pagnell

Entries now invited

The Bonhams Aston Martin Sale
has become the perfect venue to
both buy and sell and entries are
now being accepted.

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

*15,000 miles from new,
In current ownership since 1983*

**1969 ASTON MARTIN DB6
VANTAGE SPORTS SALOON**

£250,000 - 300,000

The car is also offered with the
registration 'VDB 6'

THE ASTON MARTIN SALE



Bonhams

13-14 August, Carmel, CA
Consignments now invited

Single ownership since 1978
Exceedingly original condition
1967 LAMBORGHINI MIURA P400
Design by Bertone

ENQUIRIES
+1 (415) 391 4000, West Coast
+1 (212) 461 6514, East Coast
usacars@bonhams.com

QUAIL LODGE AUCTION



Bonhams

bonhams.com/quail

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



Beaulieu



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'Elégance 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



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



GENERAL CONDITIONS

I. Seller's Conditions

1. Commission

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Seller (principal) on the basis of the Auction Conditions printed below.

2. Authorization of Seller to transfer title

The Seller warrants that he is authorized to transfer title to the vehicle and that the vehicle is free from any lien or encumbrance.

3. Warranty

The vehicles consigned are used. The Seller will be liable to the Auctioneer for any defect of title or any material defect; the law of Sale of Goods will apply mutatis mutandis; however, the period of limitation shall only commence when the vehicle is delivered to the Buyer.

4. Exclusion of vehicle from auction

The Auctioneer can withdraw the vehicle from the auction at any time if he forms the opinion that the Seller's statements are untrue or misleading, particularly if they do not correspond to the actual condition of the vehicle. The Auctioneer, however, does not have an obligation to verify the Seller's statements.

5. Seller's commitment to commission agreement

The Seller is committed to the commission agreement until 21 days after the date of the auction. If he does not consign the vehicle according to No. 8 below, sells it himself in his own name or does not hand back vehicle, keys and documents according to No. 7 below the Auctioneer may charge a payment in the amount of 20% of the estimated value of the vehicle given in the Vehicle Entry Form, or, if the estimate has not been given in the Vehicle Entry Form, of the reserve price, as a compensation for the damage incurred. The charges can be higher or lower if the Auctioneer can prove that higher or the Seller can prove that lower damages did in fact incur.

6. Hammer price

The Lots are sold for a hammer price in the amount of at least the reserve price given in the Vehicle Entry Form. In case the reserve price cannot be obtained the Auctioneer may accept bids less than the reserve price with a reservation.

7. Sale of vehicle by private treaty after auction

If the vehicle does not sell at the auction, the Auctioneer has the right to sell the vehicle by private treaty up to 21 days from the date of the auction. Seller's Conditions shall, particularly no. 3 and no. 6, apply mutatis mutandis. If after the sale the Seller has retaken possession of his vehicle, keys and documents, he is obliged to hand them back to the Auctioneer if the Auctioneer sells the vehicle by private treaty.

8. Delivery of vehicles

The vehicles to be sold have to be delivered to the Auctioneer at the cost and risk of the Seller at the latest by the day before the auction. The Seller shall be responsible for the cost of transport, insurance during transport, despatching charges of the forwarding agent, etc. Except in case of damage caused intentionally or by gross negligence the Auctioneer will not be liable for any injury, loss or damage to the vehicle during the delivery.

9. Account sales and payment

Within 21 days after the sale the Seller shall be sent the Settlement Statement of the final payment due to him. Once he has given instructions for payment, the hammer price less Seller's commission plus applicable German VAT (MwSt) will be paid, providing the hammer price has been received by the Auctioneer. If the hammer price is received by the Auctioneer after 21 days the Seller will receive the amount due to him within a further five days. If the Auctioneer does not receive the hammer price he can name the Buyer to the Seller after he has notified the Seller of the execution of the order without legal detriment or other prejudice to his rights. However, the Auctioneer is liable to the Seller if he has delivered the items sold to the Buyer.

10. Removal of unsold vehicles

The onus shall lie with the Seller to request from the Auctioneer confirmation by telephone as to whether or not a vehicle has been sold at the sale. The Seller has to remove any unsold vehicle at the latest by the end of the next business day following the day of the sale at the Seller's cost and risk. If he does not remove the vehicle within the time period specified above the Auctioneer will have the vehicle removed and stored by a storage company at the cost and risk of the Seller under the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers.

11. General

- a) There is an English and a German version of these Seller's Conditions printed in the catalogue. Only the German version of the Seller's Conditions shall be authoritative for their meaning and construction.
- b) As concerns merchants registered with the commercial register (particularly all commercial companies), public law entities and public law special funds it is furthermore agreed that place of performance and venue shall be Munich. Munich shall furthermore be the venue if the Seller has no local forum.
- c) German law applies with the exclusion of the UN Convention on the Sale of Goods of April 11, 1980.
- d) If any of these conditions shall be or become invalid the validity of the other conditions shall not be affected thereby. The invalid condition shall be replaced by a valid one which comes as near to its economic intent and form as possible.

II. Auction Conditions

1. Auction

Bonhams GmbH (hereinafter "Auctioneer") is acting as commission agent in its own name and on account of the Sellers (Principals), whose names are not communicated in the auction in principle. The auction is conducted in the name of and for the account of the Auctioneer by a licensed auctioneer who is named by the Auctioneer. Claims from and in connection with the auction shall only be brought against the Auctioneer. Property of the Auctioneer (personal stock) shall be listed and specified separately in the catalogue. Without prejudice to No. 3b below, Sellers and Buyers shall have no right to be informed of each other's names and addresses after the auction. However, as an exception to the first sentence of this Section above, the Auctioneer may inform the Seller or Buyer, as the case may be, of the name and address of the respective Buyer or Seller at any time unless such information prejudices any reasonable interests of the person whose name and address are to be disclosed.

2. Calling of catalogue numbers

The Auctioneer has the right to divide any Lot, combine two or more Lots, call up Lots in a different order or withdraw Lots from the sale.

3. Warranty

a) All vehicles to be sold can be thoroughly viewed and examined before the auction. The descriptions in the catalogue are made to the best of the Auctioneer's knowledge and belief but are not warranted characteristics in the sense of Sec. 443 et seq BGB (the German Civil Code). This applies particularly to the descriptions as to origin, age, condition and mileage of the vehicles. Estimated prices stated in the Auctioneer's catalogue merely serve as a guide to the value of the items to be auctioned, with no guarantee of correctness. The vehicles are used.

b) Non-consumer as Buyer: If the Buyer is not a consumer, the Auctioneer does not accept liability for open or disclosed defects in so far as it has fulfilled its duty of care. In any case the Auctioneer does not accept any liability for non-essential defects. However, if the Buyer lodges a timely complaint because of defects within the period of limitation of six months after the delivery of the vehicle to the Buyer, the Auctioneer shall assign his warranty claims against the Seller to the Buyer. Statutory obligations of examination and notification in respect of defects shall remain unaffected. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.

c) Consumer as Buyer: If the Buyer is a consumer, the Buyer retains its statutory warranty claims as an exception to the aforesaid provisions under 3 b), except for any claims for damages for which the provisions in Sec. 4 shall apply. The period of limitation for consumer Buyers shall be one year after the delivery of the vehicle to the Buyer. The aforesaid provisions shall apply accordingly in case of a sale by the Auctioneer by private treaty.

d) Buyers at the auction are reminded that additional information not contained in the catalogue (Sales Room Notices) may be displayed on certain lots. All potential buyers are advised to inquire as to the existence of such Notices on any lots they are considering to bid upon.

4. Exclusion of liability of Auctioneer

Claims for damages against the Auctioneer, its legal representatives, its employees and its vicarious agents in connection with the auction or the conclusion or handling of the purchase contracts - irrespective of their legal grounds - are excluded thereby. This does not apply to damages caused by the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents intentionally or with gross negligence. The Auctioneer, its legal representatives and its vicarious agents are not liable for slight negligence except in case of injury to body, life or health of a person or in case of violation of an essential contractual obligation such as e.g. the accounting duty or the delivery duty under Sec. 384 (2) of the HGB (the German Commercial Code). In case of violation of an essential contractual obligation, liability for indirect damage, consequential harm and not realised profit shall be excluded and liability vis-à-vis commercial Buyers shall in this case further be limited to the damage the Auctioneer, its legal representatives or its vicarious agents could have foreseen at the conclusion of the contract as possible consequence of the violation of their contractual obligations. Information on the course of the auctions - particularly on bids and hammer prices - which is given over the telephone by the Auctioneer either during or directly after the auction is only binding if confirmed in writing.

5. Bidder Registration

a) Any person wishing to bid shall, prior to the Sale, obtain from Bonhams a "Bidder Registration Form". Such person shall also give to Bonhams all relevant details regarding his identity together with his banking details and shall hand to Bonhams a formal document of identity. The form must be completed, signed and dated and handed to Bonhams prior to the sale and a registration number will be given to each potential bidder. Bidders are only permitted to bid when they have been allocated an identification number and are in possession of a sale catalogue which contains the conditions of this sale. Bidders should note that this sale is expressly held on, and subject to, the General Conditions in the sales catalogue which each bidder by making a bid automatically acknowledges that he or she has read, understood and accepted by signing a bidder registration form.

b) Bidders not present at the auction: Commission bids from bidders not present at the auction have to be received by the Auctioneer at the latest on the day before the auction and have to list the vehicle with its catalogue number as well as the highest bid which shall be the hammer price without premium and applicable German VAT (MwSt). If the description of the vehicle to be sold does not correspond to the catalogue number, the former shall prevail. Lots will always be bought as cheaply as is allowed by other bids and reserves. The Auctioneer does not have to inform the bidder by telephone on the day of the auction of the results of the auction. The onus shall be with the bidder to check by telephone after the end of the auction.

6. Conduct of the auction

The auction is conducted according to the discretion of the Auctioneer. The Auctioneer can refuse any bid, particularly if a bidder who is not known to the Auctioneer or with whom a business relationship has not been conducted, and has not provided banking references according to no. 10 below or other security before commencement of the auction. However, no claim to acceptance of a bid does arise even if the respective bidder has provided such security. Any bidder wishing to bid at an auction on behalf of a third party is obliged to notify the Auctioneer thereof, indicating the name and address of the third party before commencement of the auction and providing registration documents for both parties. A bid becomes invalid when it has been rejected by the Auctioneer or when the auction has closed without a knockdown or when the Auctioneer calls the item again; a bid does not become invalid if an invalid higher bid is made thereafter.

7. Knockdown

A vehicle will be hammered down if a bid has been called three times and no higher bid has been made. Without prejudice to the possibility to refuse the sale, the Auctioneer may hammer down the vehicle, with a reservation, particularly if the minimum bid given by the Seller has not been obtained. In this case the bid will expire four weeks after the day of the auction except if the Auctioneer has informed the bidder within this time period in writing of the acceptance of the bid. If several persons make the same bid and no higher bid is made after three calls the lot is knocked down to one of the bidders at the Auctioneer's discretion. The Auctioneer may withdraw the acceptance of a bid by the fall of the hammer and may put any disputed vehicle up for sale again if by error a higher bid made in time has been overlooked or if the highest bidder does not accept his bid or if other doubts occur concerning the fall of the hammer. In this case a previous knockdown becomes invalid.

8. Effects of knockdown

The fall of the hammer commits the Buyer to take away and pay for the vehicle. With the fall of the hammer all risks, particularly risk of accidental loss and deterioration of the sold item will pass to the Buyer who is also responsible for all costs and expenses related to the vehicle. However, title of the vehicles sold shall not pass until all payments due have been made in full to the Auctioneer.

9. Purchase price

The purchase price consists of the Hammer price and the Buyer's Premium.

Buyers are reminded that for Motor Cars and Motorcycles (excluding Automobilia) 15% of the Hammer Price on each vehicle. MwSt/Ust at the current rate of 19% will be added to the Buyer's Premium.

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

10. Due date of purchase price/payment

The purchase price becomes due with the fall of the hammer. Buyers who are present at the auction have to pay the purchase price at the latest by the end of the next business day following the day of the auction by bank transfer, in cash or by a cleared check ("bankbestätigte Schecks"). Payment by other means is only possible if the Auctioneer agrees. Bidders are therefore asked to provide bankers references in time before the auction and to prepare possible payments. Cheques and drafts shall only be accepted under special agreement and only in lieu of performance, all costs and taxes to be borne by the Buyer. The Auctioneer is not liable for due presentation, protestations, notification or return of uncashed cheques or drafts. In the event of non-cash payment being approved by the Auctioneer, all transfer costs and charges (including bank charges accounting to the Auctioneer) shall fall on the Buyer. Without prejudice to the purchase price becoming due immediately after the fall of the hammer the payment of Buyers not present at the auction is not considered late if it is received within 10 days after the day of the auction.

11. Removal of vehicles

The Buyer has to take over the vehicles bought immediately after the end of the sale, and at the latest by 4pm the day following the day of the auction. However, vehicles will not be delivered before the purchase price has been paid in full. After the above time period has run out the Auctioneer will have the vehicles not taken away removed and stored by a storage company at the cost and risk of Buyers according to the conditions specified below in the General Information for Buyers and Sellers. Shipping arranged by the Auctioneer on request of Buyers shall be at the cost and risk of Buyers.

12. Default of Buyer

If Buyers fail to pay on the due date the Auctioneer may charge legal default interest, without prejudice to the claim for further default damages. Furthermore the Auctioneer may either claim fulfilment of the purchase contract or, after setting a time period, damages for non fulfilment; damages may also be calculated by auctioning the item off in another auction whereby the Buyer in default has to account for any shortfall in proceeds in.

13. Set-Off / Prohibition of Assignment

The Buyer may only set-off claims of the Auctioneer with counter-claims that are either undisputed or finally and incontestably awarded by a court. The Buyer may not assign any claims against the Auctioneer for delivery and transfer of ownership of the vehicle without the Auctioneer's consent.

14. General

- a) The Auction Conditions are printed in an English and German language version in the catalogue. However, only the German language version shall determine the content and interpretation of the Auction Conditions.
- b) Vis-à-vis merchants, legal entities under public law or special funds under public law, place of performance and legal venue shall be Munich, Germany. Munich, Germany, shall further be the legal venue if the Seller does not have a place of general jurisdiction in Germany.
- c) German law shall apply. The provisions of the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG) of 11/04/1980 shall not apply.
- d) If one or more provisions of these Auction Conditions should be or become invalid, the validity of the other provisions shall remain unaffected. The invalid provision shall be replaced by a valid provision coming closest to the economic content and intention of the invalid provision.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN

I. AUFTRAGSBEDINGUNGEN

1. Auftrag

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung des Einlieferers (Kommittenten) auf Grundlage der unten abgedruckten Versteigerungsbedingungen.

2. Berechtigung des Einlieferers

Der Einlieferer versichert, dass er berechtigt ist, über das Fahrzeug zu verfügen und dass an dem Fahrzeug keine Rechte Dritter bestehen.

3. Gewährleistung

Die eingelieferten Fahrzeuge sind gebraucht. Der Einlieferer steht dem Versteigerer in entsprechender Anwendung des Kaufrechts für alle Sach- und Rechtsmängel der versteigerten Fahrzeuge mit der Maßgabe ein, dass die Verjährungsfrist erst mit der Übergabe des Fahrzeugs an den Ersteigerer beginnt.

4. Ausschluss des Fahrzeugs von der Versteigerung

Der Versteigerer ist jederzeit berechtigt, das eingelieferte Fahrzeug von der Teilnahme an der Versteigerung auszuschließen, wenn der Versteigerer zu der Auffassung gelangt, dass die Angaben des Einlieferers unrichtig sind, insbesondere nicht mit dem tatsächlichen Zustand des Fahrzeugs übereinstimmen; eine Prüfungspflicht des Versteigerers bezüglich Angaben des Einlieferers besteht indes nicht.

5. Bindung an den Auftrag

Der Einlieferer ist bis zum Ablauf von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss an den Auftrag gebunden. Liefert er das Fahrzeug nicht gemäß Nr. 8 unten ein, verkauft er es selbst im eigenen Namen oder gibt er es, die Schlüssel und Papiere nicht gem. Nr. 7 zurück, kann der Versteigerer zum Ersatz seines Schadens die Zahlung eines Betrages in Höhe von 20 % des im Versteigerungsauftrag angegebenen Schätzwertes, oder, wenn ein solcher nicht angegeben ist, des angegebenen Mindestzuschlagspreises, verlangen. Der Schadensbetrag ist höher oder niedriger anzusetzen, wenn der Versteigerer einen höheren oder der Einlieferer einen geringeren Schaden nachweist.

6. Zuschlagspreis

Die Fahrzeuge werden zu einem Zuschlagspreis in Höhe von mindestens dem im Versteigerungsauftrag angegebenen Mindestzuschlagspreis versteigert. Wird ein vereinbarter Mindestzuschlagspreis nicht erzielt, kann der Versteigerer das Fahrzeug unter Vorbehalt zuschlagen.

7. Freihändige Veräußerung

Der Versteigerer ist berechtigt, Fahrzeuge, für welche während der Versteigerung kein Zuschlag erteilt worden ist, innerhalb einer Frist von 21 Tagen nach Versteigerungsschluss in entsprechender Anwendung, insbesondere der Nr. 3 und 6 der vorliegenden Auftragsbedingungen freihändig zu veräußern. Sollte der Einlieferer das Fahrzeug, die Schlüssel und die Papiere nach Versteigerungsschluss bereits wieder in Besitz genommen haben, ist er verpflichtet, diese dem Versteigerer nach einer etwaig erfolgten freihändigen Veräußerung wieder herauszugeben.

8. Einlieferung der Fahrzeuge

Die zu versteigernden Fahrzeuge sind dem Versteigerer auf Rechnung und auf Gefahr des Einlieferers bis spätestens am Tag vor dem Tag der Versteigerung einzuliefern. Die Kosten des Transports, der Transportversicherung, etwaig entstehende Abfertigungskosten des Speditors usw. trägt der Einlieferer. Außer im Falle von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit haftet der Versteigerer nicht für Schäden, die an den Fahrzeugen während der Einlieferung entstehen.

9. Abrechnung und Zahlung des

Versteigerungserlöses
Spätestens 21 Tage nach Abschluss der Versteigerung erhält der Einlieferer die Abrechnung und nach seiner entsprechenden Anweisung den Versteigerungserlös unter Abzug des dem Versteigerer zustehenden Kommissionsentgeltes zzgl. MwSt, soweit der Versteigerungserlös beim Versteigerer eingegangen ist. Wenn der Versteigerungserlös erst nach Ablauf der 21 Tage eingeht, wird der dem Einlieferer zustehende Betrag vom Versteigerer innerhalb der auf den Eingang folgenden fünf Tage übermittelt. Erhält der Versteigerer den Versteigerungserlös nicht, kann der Versteigerer dem Einlieferer ohne Rechtsnachteile noch nach Anzeige der Auftragsdurchführung den Ersteigerer benennen. Falls der Versteigerer dem Ersteigerer den Gegenstand bereits ausgehändigt hat, steht er dem Einlieferer für den ihm zustehenden Betrag ein.

10. Abholung nicht versteigerten Fahrzeuge/ Einlagerung

Der Einlieferer ist dafür verantwortlich, nach Versteigerungsschluss telefonisch nachzufragen, ob das von ihm eingelieferte Fahrzeug versteigert wurde. Er verpflichtet sich, Fahrzeuge, die nicht versteigert worden sind, spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages auf seine Kosten und auf seine Gefahr wieder abzuholen. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer die nicht abgeholten Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Einlieferers zu den unten in den Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter angegebenen Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen.

II. Allgemeines

1. Versteigerung

Bonhams GmbH (im folgenden „Versteigerer“) handelt als Kommissionär im eigenen Namen und für Rechnung der Einlieferer (Kommittenten), die in der Auktion grundsätzlich unbenannt bleiben. Die Versteigerung wird im Namen und für Rechnung des Versteigerers durch einen Auktionator, der im Besitz der Versteigerungserlaubnis ist, und dessen Bestimmung dem Versteigerer obliegt, durchgeführt. Ansprüche aus der Versteigerung und im Zusammenhang mit der Versteigerung bestehen nur gegen den Versteigerer. Im Eigentum des Versteigerers befindliche Gegenstände (Eigenware) sind im Katalog besonders aufgeführt. Auser im Fall von Nr. 3 b) dieser Bedingungen besteht kein Anspruch der Einlieferer und Ersteigerer auf wechselseitige Bekanntgabe der Namen und Adressen nach der Auktion. Der Versteigerer kann dem Ersteigerer oder Einlieferer, je nachdem, abweichend vom Grundsatz im vorstehenden ersten Satz dieser Ziffer Namen und Adresse des jeweiligen Einlieferers oder Ersteigers jederzeit mitteilen, es sei denn, dass berechnete Interessen dessen, dessen Name und Adresse mitgeteilt werden sollen, entgegenstehen.

2. Aufruf der Katalognummer

Der Versteigerer behält sich vor, Katalognummern zu verbinden, zu trennen, in einer anderen als der im Katalog vorgesehenen Reihenfolge aufzurufen oder zurückzuziehen.

3. Sach- und Rechtsmängel

a) Sämtliche zur Versteigerung gelangenden Fahrzeuge können vor der Versteigerung eingehend besichtigt und geprüft werden. Die nach bestem Wissen und Gewissen vorgenommenen Katalogbeschreibungen sind keine Beschaffenheitsgarantien i.S.v. § 443 BGB. Dies gilt insbesondere für Angaben zur Herkunft, zum Baujahr und Zustand sowie zur Laufleistung der Fahrzeuge. Die im Katalog des Versteigerers angegebenen Schätzpreise dienen – ohne Gewähr für die Richtigkeit – lediglich als Anhaltspunkte für den Verkehrswert der zu versteigernden Gegenstände. Die Fahrzeuge sind gebraucht.

b) Ersteigerung durch Nicht-Verbraucher: Ist der Ersteigerer kein Verbraucher, übernimmt der Versteigerer keine Haftung für offene oder versteckte Mängel, soweit er die ihm als Kommissionär obliegenden Sorgfaltspflichten erfüllt hat. Für unwesentliche Mängel wird in keinem Fall gehaftet. Der Versteigerer verpflichtet sich jedoch, wegen rechtzeitiger, vom Ersteigerer begründeter Mängelrügen, die innerhalb einer Verjährungsfrist von sechs Monaten ab Ablieferung eingeht, seine ihm gegenüber dem Einlieferer zustehenden Gewährleistungsansprüche an den Ersteigerer abzutreten. Gesetzliche Prüfungs- und Rügepflichten bleiben unberührt. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.
c) Ersteigerung durch Verbraucher: Ist der Ersteigerer Verbraucher, behält der Ersteigerer abweichend von vorstehender Regelung in 3 b) seine gesetzlichen Gewährleistungsrechte mit Ausnahme des Rechts auf Schadensersatz, für das die Regelung in Ziffer 4 gilt. Die Rechte des Ersteigerers verjähren jedoch innerhalb eines Jahres ab Übergabe des Gegenstands. Vorstehende Regelung gilt im Falle eines freihändigen Verkaufs durch den Versteigerer entsprechend.
d) Der Ersteigerer wird darauf hingewiesen, dass ggf. zusätzliche Informationen zu den Versteigerungsgegenständen, die im Katalog nicht enthalten sind, am Versteigerungsort ausgehängt werden (Aushang, Sales Room Notice). Der Ersteigerer ist gehalten, vor der Teilnahme an der Versteigerung zu prüfen, ob solche Aushänge betreffend den Versteigerungsgegenstand, für den er bieten möchte, vorhanden sind und diese zu beachten.

4. Haftungsausschluss des Versteigerers

Eine vertragliche oder außervertragliche Haftung des Versteigerers, seiner gesetzlichen Vertreter, Arbeitnehmer, Erfüllungs- oder Verrichtungsgehilfen im Zusammenhang mit der Versteigerung, dem Abschluss oder der Durchführung der Kaufverträge, gleich aus welchem Rechtsgrund, besteht nur, sofern der Schaden auf grobe Fahrlässigkeit oder Vorsatz zurückzuführen ist. Für die schuldhaft Verletzung von Leib, Leben oder Gesundheit einer natürlichen Person wird auch bei nur einfacher Fahrlässigkeit gehaftet. Darüber hinaus wird auch für die nur einfach fahrlässige Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wie z.B. der Pflicht zur Rechenschaft und der Herausgabepflicht gemäß § 384 Abs. 2 HGB gehaftet, allerdings gegenüber Unternehmern der Summe nach begrenzt auf die Vermögensnachteile, die der Versteigerer, seine gesetzlichen Vertreter oder seine Erfüllungsgehilfen beim Zustandekommen des Vertrages als mögliche Folge der Vertragsverletzung hätten voraussehen müssen. Bei der einfach fahrlässigen Verletzung einer wesentlichen Vertragspflicht wird für entgangenen Gewinn nicht gehaftet. Fernmündliche Auskünfte des Versteigerers während oder unmittelbar nach der Auktion über die Versteigerung betreffende Vorgänge – insbesondere Zuschläge und Zuschlagspreise – sind nur verbindlich, wenn sie schriftlich bestätigt werden.

5. Registrierung als Bieter

a) Der Versteigerer behält sich vor, zur Versteigerung nur solche Bieter zuzulassen, die vor der Versteigerung ein vom Versteigerer bereitgestelltes „Bieter-Registrierungs-Formular“, auf dem insbesondere der Name und die Bankverbindung einzutragen sind, vollständig ausgefüllt, datiert und unterschrieben einreichen und sich dabei durch einen amtlichen Identitätsnachweis ausweisen. Der Versteigerer wird dann dem Bieter eine Kenn-Nummer zuweisen. Gebote dürfen nur abgegeben werden, wenn der Bieter über eine Kenn-Nummer verfügt und im Besitz eines Kataloges ist, in dem die Versteigerungsbedingungen abgedruckt sind. Zur Teilnahme an den Versteigerungen muss der Bieter die Versteigerungsbedingungen anerkennen. Die Abgabe eines Gebotes gilt als Anerkennung der Versteigerungsbedingungen mit der Unterzeichnung des Anmelde- und Gebotsformulars.

b) Nicht anwesende Bieter: Bietaufträge nicht anwesender Bieter müssen spätestens am Tag vor der Versteigerung eingegangen sein, und der Gegenstand muss unter Aufführung der Katalognummer und des gebotenen Höchstpreises, der sich als Zuschlagspreis ohne Kaufprämie und Umsatzsteuer versteht, angegeben sein. Stimmt die Bezeichnung des Versteigerungsfahrzeuges mit der angegebenen Katalognummer nicht überein, ist die Katalognummer für den Inhalt des Gebots maßgebend. Jedes Gebot wird vom Versteigerer nur mit dem Betrag in Anspruch genommen, der erforderlich ist, um andere Angebote zu überbieten. Der Versteigerer ist nicht verpflichtet, den Bieter vom Ausgang der Versteigerung am Tag der Versteigerung telefonisch in Kenntnis zu setzen. Es obliegt dem Bieter, nach Versteigerungsschluss beim Versteigerer telefonisch nachzufragen.

6. Ablauf der Versteigerung

Gesteigert wird nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann ein Gebot ablehnen; dies gilt insbesondere dann, wenn ein Bieter, der dem Versteigerer nicht bekannt ist oder mit dem noch keine Geschäftsverbindung besteht, nicht gemäß Nr. 10 Bankreferenzen bereitgestellt hat oder bis zum Beginn der Versteigerung keine anderweitige Sicherheit geleistet hat. Ein Anspruch auf Annahme eines Gebotes besteht allerdings auch im Fall einer Sicherheitsleistung nicht. Will ein Bieter Gebote im Namen eines anderen abgeben, muss er dies vor Versteigerungsbeginn unter Nennung von Namen und Anschrift des Vertretenen mitteilen und Anmeldeunterlagen für beide Parteien. Ein Gebot erlischt, außer im Falle seiner Ablehnung durch den Versteigerer, wenn die Versteigerung ohne Erteilung des Zuschlags geschlossen wird oder wenn der Versteigerer den Gegenstand erneut aufruft; ein Gebot erlischt nicht durch ein nachfolgendes unwirksames Übergebot.

7. Zuschlag

Der Zuschlag wird erteilt, wenn nach dreimaligem Aufruf eines Gebots kein Übergebot abgegeben wird. Unbeschadet der Möglichkeit, den Zuschlag zu verweigern, kann der Versteigerer unter Vorbehalt zuschlagen; dies gilt insbesondere dann, wenn der vom Einlieferer genannte Mindestzuschlagspreis nicht erreicht ist. In diesem Fall erlischt das Gebot mit Ablauf von vier Wochen ab dem Tag des Zuschlags, es sei denn, der Versteigerer hat dem Bieter innerhalb dieser Frist schriftliche die vorbehaltlose Annahme des Gebotes mitgeteilt. Wenn mehrere Personen das gleiche Gebot abgeben oder nach dreimaligem Aufrufen kein höheres erfolgt, erfolgt der Zuschlag an einen der Bieter nach dem Ermessen des Versteigerers. Der Versteigerer kann den Zuschlag zurücknehmen und ein Fahrzeug erneut ausbieten, wenn irrtümlich ein rechtzeitig abgegebenes höheres Gebot übersehen worden ist oder wenn der Höchstbietende sein Gebot nicht gelten lassen will oder sonst Zweifel für den Zuschlag bestehen. In diesen Fällen wird ein vorangegangener Zuschlag unwirksam.

8. Wirkungen des Zuschlags

Der Zuschlag verpflichtet zur Abnahme und Zahlung des Fahrzeuges. Mit seiner Erteilung gehen alle Risiken, insbesondere die Gefahr des zufälligen Untergangs und der zufälligen Verschlechterung des Versteigerungsgegenstandes auf den Ersteigerer über, der auch die Lasten trägt. Das Eigentum an den ersteigerten Fahrzeugen erwirbt der Ersteigerer erst mit vollständigem Zahlungseingang beim Versteigerer.

9. Kaufpreis

Der Kaufpreis setzt sich aus dem Zuschlagspreis und der Käufer-Kommission zusammen. Für die Automobile und Motorräder (ausgenommen Automobilia) 15% des Zuschlagspreises für jedes Fahrzeug. Die Käufer-Kommission versteht sich zuzüglich Mehrwertsteuer in Höhe von aktuell 19%. Bei einigen Losen wird die MWSt. auf den Zuschlagspreis sowie die Käufer-Kommission fällig. Diese Lose sind im Katalog mit einem Zeichen (*) oder (†) gekennzeichnet.

10. F19%).geltenden gesetzlichen

Zahlungsmodalitäten
Der Kaufpreis wird mit dem Zuschlag fällig. Persönlich anwesende Ersteigerer haben den Kaufpreis spätestens bis zum Ablauf des ersten auf den Tag der Versteigerung folgenden Werktages, durch Überweisung, in bar oder durch bankbestätigten Scheck zu zahlen. Eine anderweitige oder spätere Zahlung ist nur im Einvernehmen mit dem Versteigerer zulässig. Bieter werden deshalb aufgefordert, rechtzeitig vor Beginn der Versteigerung Bankreferenzen bereit zu stellen und etwaige Zahlungen vorzubereiten. Schecks und Wechsel werden nur aufgrund besonderer Vereinbarung erfüllungshalber unter Berechnung aller Kosten und Steuern angenommen; für rechtzeitige Vorlegung, Protestierung, Benachrichtigung oder Zurückleitung nicht eingelöster Schecks oder Wechsel haftet der Versteigerer nicht. Hat sich der Versteigerer mit unbarer Zahlung einverstanden erklärt, gehen alle Kosten und Gebühren der Überweisung (inklusive der dem Versteigerer abgezogenen Bankspesen) zu Lasten des Ersteigerers. Die Zahlung nicht anwesender oder auswärtiger Ersteigerer gilt, unbeschadet sofortiger Fälligkeit, bei Eingang binnen zehn Tage nach Versteigerungsschluss noch nicht als verspätet.

11. Abnahme der Fahrzeuge

Der Ersteigerer ist verpflichtet, die ersteigten Fahrzeuge sofort nach Abschluss der Auktion, spätestens am darauf folgenden Tag bis 16:00 Uhr in Empfang zu nehmen. Die Fahrzeuge werden aber erst nach vollständiger Zahlung des Kaufpreises ausgeliefert. Nach Ablauf der Frist wird der Versteigerer nicht abgeholte Fahrzeuge auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers zu den in den unten abgedruckten Allgemeinen Informationen für Einlieferer und Bieter vereinbarten Konditionen bei einem Lagerhalter einlagern lassen. Eine auf Wunsch des Ersteigerers vom Versteigerer arrangierte Versendung erfolgt auf Kosten und Gefahr des Ersteigerers.

12. Zahlungsverzug

Bei Zahlungsverzug kann der Versteigerer die gesetzlichen Verzugszinsen fordern; die Geltendmachung eines weiteren Verzugs Schadens bleibt unberührt. Im Übrigen kann der Versteigerer bei Zahlungsverzug wahlweise Erfüllung des Kaufvertrages oder nach Fristsetzung Schadenersatz statt der Leistung verlangen. Der Schadenersatz kann in diesem Falle auch so berechnet werden, dass die Sache in einer neuen Versteigerung versteigert wird und der säumige Ersteigerer für einen Mindererlös gegenüber der vorangegangenen Versteigerung und für die Gebühren der Wiederholungsversteigerung einschließlich der Gebühr des Versteigerers aufzukommen hat. Auf einen Mehrerlös hat er keinen Anspruch.

13. Aufrechnung/Abtretungsausschluss Der

Ersteigerer kann gegenüber dem Versteigerer nur mit unbestritten oder rechtskräftig festgestellten Forderungen aufrechnen. Der Ersteigerer ist ohne Zustimmung des Versteigerers nicht berechtigt, seine Ansprüche gegen den Versteigerer auf Übergabe und Übereignung des Fahrzeuges abzutreten.

14. Allgemeines

a) Die Versteigerungsbedingungen sind in einer deutschen und englischen Fassung im Katalog abgedruckt. Allein maßgeblich für die Bedeutung und Auslegung der Versteigerungsbedingung ist indes die deutsche Fassung.

b) Im Geschäftsverkehr mit Vollkaufleuten, mit juristischen Personen des öffentlichen Rechts und mit öffentlich-rechtlichen Sondervermögen wird zusätzlich vereinbart, dass Erfüllungsort und Gerichtsstand München ist. München ist ferner stets dann Gerichtsstand, wenn der Einlieferer keinen allgemeinen Gerichtsstand im Inland hat.

c) Es gilt deutsches Recht. Die Vorschriften des einheitlichen UN-Übereinkommens über Verträge über den Internationalen Warenkauf vom 11.04.1980 finden keine Anwendung.

d) Sollten eine oder mehrere Bestimmungen dieser Versteigerungsbedingungen unwirksam sein oder werden, bleibt die Gültigkeit der übrigen Bestimmungen davon unberührt. Die unwirksame Bestimmung ist durch eine wirksame zu ersetzen, die dem wirtschaftlichen Gehalt und Zweck der unwirksamen Bestimmung am nächsten

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
+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

UK
+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
+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
+44 (0) 1273 220 000

South West England

Bath
Queen Square House
Charlotte Street
Bath BA1 2LL
+44 1225 788 988
+44 1225 446 675 fax

Cornwall – Truro
36 Lemon Street
Truro
Cornwall
TR1 2NR
+44 1872 250 170
+44 1872 250 179 fax

Exeter
The Lodge
Southernhay West Exeter,
Devon
EX1 1JG
+44 1392 425 264
+44 1392 494 561 fax

Winchester
The Red House
Hyde Street
Winchester
Hants SO23 7DX
+44 1962 862 515
+44 1962 865 166 fax

Tetbury
22a Long Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8AQ
+44 1666 502 200
+44 1666 505 107 fax

Representatives:
Dorset
Bill Allan
+44 1935 815 271

East Anglia

Bury St. Edmunds
21 Churchgate Street
Bury St Edmunds
Suffolk IP33 1RG
+44 1284 716 190
+44 1284 755 844 fax

Norfolk
The Market Place
Reepham
Norfolk NR10 4JJ
+44 1603 871 443
+44 1603 872 973 fax

Midlands

Knowle
The Old House
Station Road
Knowle, Solihull
West Midlands
B93 0HT
+44 1564 776 151
+44 1564 778 069 fax

Oxford ●
Banbury Road
Shipton on Cherwell
Kidlington OX5 1JH
+44 1865 853 640
+44 1865 372 722 fax

Yorkshire & North East England

Leeds
30 Park Square West
Leeds LS1 2PF
+44 113 234 5755
+44 113 244 3910 fax

North West England

Chester
New House
150 Christleton Road
Chester, Cheshire
CH3 5TD
+44 1244 313 936
+44 1244 340 028 fax

Manchester
The Stables
213 Ashley Road
Hale WA15 9TB
+44 161 927 3822
+44 161 927 3824 fax

Channel Islands

Jersey
39 Don Street
St.Helier
JE2 4TR
+44 1534 722 441
+44 1534 759 354 fax

Representative:
Guernsey
+44 1481 722 448

Scotland

Edinburgh ●
22 Queen Street
Edinburgh
EH2 1JX
+44 131 225 2266
+44 131 220 2547 fax

Glasgow
176 St. Vincent Street,
Glasgow
G2 5SG
+44 141 223 8866
+44 141 223 8868 fax

Representatives:
Wine & Spirits
Tom Gilbey
+44 1382 330 256

Wales

Cardiff
7-8 Park Place,
Cardiff CF10 3DP
+44 2920 727 980
+44 2920 727 989 fax

EUROPE

Austria - Vienna
Tuchlauben 8
1010 Vienna
Austria
+43 (0)1 403 00 01
vienna@bonhams.com

Belgium - Brussels
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0)2 736 5076
+32 (0)2 732 5501 fax
belgium@bonhams.com

France - Paris
4 rue de la Paix
75002 Paris
+33 (0)1 42 61 1010
+33 (0)1 42 61 1015 fax
paris@bonhams.com

Germany - Cologne
Albertusstrasse 26
50667 Cologne
+49 (0)221 2779 9650
+49 (0)221 2779 9652 fax
cologne@bonhams.com

Germany - Munich
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
+49 (0) 89 2420 5812
+49 (0) 89 2420 7523 fax
munich@bonhams.com

Greece - Athens
7 Neofytou Vamva Street
10674 Athens
+30 (0) 210 3636 404
athens@bonhams.com

Ireland - Dublin
31 Molesworth Street
Dublin 2
+353 (0)1 602 0990
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

Switzerland - Geneva
Rue Etienne-Dumont 10
1204 Geneva
Switzerland
+41 (0) 22 300 3160
+41 (0) 22 300 3174 fax
geneva@bonhams.com

Representatives:
Denmark
Henning Thomsen
+45 4178 4799
denmark@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

Spain – Barcelona
Teresa Ybarra
+34 680 347 606
barcelona@bonhams.com

Spain - Marbella
James Roberts
+34 952 90 62 50
marbella@bonhams.com

MIDDLE EAST

Dubai
Deborah Najar
+971 (0)56 113 4146
deborah.najar@bonhams.com

Israel
Joslynn Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslynn.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
+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
info.aus@bonhams.com

AFRICA

Nigeria
Neil Coventry
+234 (0)7065 888 666
neil.coventry@bonhams.com

South Africa - Johannesburg
Penny Culverwell
+27 (0)71 342 2670
penny.culverwell@bonhams.com

BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham
Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm
West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
veterancars@orange.
net

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
astondb@hotmail.co.uk

Somerset / Dorset
Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440 804
Fax: (01963) 441 004

Devon / Cornwall
Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire
Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
veryoldmj@gmail.com

East Anglia Motorcycles
David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars
Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
rhadfield10@gmail.com

Midlands
Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411 154
robert.cordonchamp@
bonhams.com

Roger Etccl
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etccl@
bonhams.com

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
rheauction@btinternet.
com

Home Counties
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds & Bucks
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancashire, Cumbria & Yorkshire
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 844 884
Fax: (01204) 401 799

Gloucestershire
George Cohen
Manor Farm
Chillington
Ilminster
Somerset
TA19 0PU
Tel: (01460) 526 46
george.cohen@
bonhams.com

Wales
Mike Worthington-
Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European Representatives

Germany
Am Kuechengarten 2
Domaene Rotenkirchen
D-37574 Einbeck
Germany
Tel: +49 5127/9026996
Mob: +49 160 94984316
paul.gockel@bonhams.com

Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Fax: +49 211 407764
hans.schede@bonhams.com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
Tel: +45 4051 4799
henning.thomsen@
bonhams.com

The Netherlands
Saskia Magnin
de Lairessestraat 123
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
saskia.magnin@
bonhams.com

Norway / Sweden
Pascal Nyborg
Tel: +47 9342 2210

USA (Head offices)

San Francisco
Mark Osborne
220 San Bruno Avenue
San Francisco,
CA 94103
Tel: +1 415 391 4000
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Nick Smith
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 323 436 5470
Fax: +1 323 850 5843
nick.smith@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
Christine Eisenberg
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544
christine.eisenberg@
bonhams.com

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and East Coast
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
+1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227
tom.black2@
comcast.net

Rest of the World

Australia
Damien Duigan
Unit 14,
888 Bourke Street
Waterloo
NSW 2017
T: +61 (0) 2 8412 2232
damien.duigan@
bonhams.com

Argentina
Daniel Clarmunt
Catamarca 1538
(B1640FUP) Martinez
Buenos Aires
Tel: +54 11 479 37600
Fax: +54 11 479 34100
daniel.clarmunt@
bonhams.com

Japan
Akiko Tsuchida
Level 14 Hibiya Central
Building
1-2-9 Nishi-Shimbashi
Minato-ku
Tokyo 105-0003
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
akiko@bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.
com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Sale Information relating to this Sale which sets out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information

Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com.

Credit and Debit Card Payments

There is no surcharge for payments made by debit cards issued by a German bank. All other debit cards and all credit cards are subject to a 3% surcharge on the total invoice price.

Notice to Bidders.

Clients are requested to provide photographic proof of ID - passport, driving licence, ID card, together with proof of address - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

Bonhams

Sale title: The Mercedes-Benz Auction		Sale date: Saturday 28 March 2015	
Sale no. 22719		Sale venue: Stuttgart, Germany	
If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.			
General Bid Increments:			
€10 - 200by 10s		€10,000 - 20,000by 1,000s	
€200 - 500by 20 / 50 / 80s		€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	
€500 - 1,000by 50s		€50,000 - 100,000by 5,000s	
€1,000 - 2,000by 100s		€100,000 - 200,000by 10,000s	
€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s		above £200,000at the auctioneer's discretion	
€5,000 - 10,000by 500s			
The auctioneer has discretion to split any bid at any time.			
Customer Number		Title	
First Name		Last Name	
Company name (to be invoiced if applicable)			
Address			
City		County / State	
Post / Zip code		Country	
Telephone mobile		Telephone daytime	
Telephone evening		Fax	
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)			
E-mail (in capitals)			
I am registering to bid as a private buyer ☐		I am registering to bid as a trade buyer ☐	
If registered for TVA in the EU please enter your registration here: □□ / □□□ - □□□□ - □□		Please tick if you have registered with us before ☐	

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & VAT)	Covering bid*

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR CONDITIONS OF SALE AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TAX AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:

Date:

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.

Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:

Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com

Bonhams GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelregister Nr 102178

Anmelde- und Gebotsformular

(Teilnehmer-/Abwesenheits-/Online-/Telefongebot)

Bitte kreisen Sie Ihre Art des Bietens oben ein

Bonhams

Bieternummer (nur für den internen Gebrauch)

Diese Auktion erfolgt gemäß den Bonhams' Verkaufsbedingungen, sodass Gebote und Kaufabwicklungen im Rahmen dieser Auktion diesen Bedingungen unterliegen. Bitte lesen Sie die Bedingungen zusammen mit den für diese Auktion geltenden Verkaufsinformationen, welche die für die von Ihnen getätigten Käufe anfallenden Kosten sowie die für weitere Gebote und Käufe bei der Auktion geltenden Bestimmungen darlegen. Klären Sie mögliche Fragen zu diesen Bedingungen bitte, bevor Sie dieses Formular unterschreiben. Diese Bedingungen enthalten ferner bestimmte Pflichten der Bieter und Käufer und begrenzen die Haftung seitens Bonhams gegenüber Bietern und Käufern.

Datenschutz – zu Ihrer Information

Erhalten wir von Ihnen persönliche Informationen, dann dürfen wir diese lediglich gemäß den Bedingungen unserer Datenschutzrichtlinie verwenden (entsprechend aller ergänzenden Zustimmungen, die Sie uns zum Zeitpunkt der Offenlegung Ihrer Informationen erteilt haben). Eine Abschrift unserer Datenschutzrichtlinie finden Sie auf unserer Website (www.bonhams.com) oder können Sie postalisch bei unserer Kundenbetreuung unter der Anschrift 101 New Bond Street, London W1S 1SR, Großbritannien, oder per E-Mail an info@bonhams.com anfordern.

Zahlungen per Kredit- oder Lastschriftkarte

Bei Zahlungen mit von einer deutschen Bank ausgestellten Lastschriftkarten fallen keine Zusatzgebühren an. Alle anderen Kredit- oder Lastschriftkarten unterliegen einer Zusatzgebühr von 3 % auf den Gesamtrechnungsbetrag.

Hinweis für Bieter

Kunden müssen ihre Identität mithilfe eines fotografischen Beweismittels nachweisen. Das kann der Reisepass, der Führerschein oder der Personalausweis sein, der zwecks Nachweis der Anschrift mit einer Rechnung eines Versorgungsunternehmens, eines Bank- oder Kreditkarten-Kontoauszugs usw. vorzulegen ist. Firmenkunden haben zusätzlich eine Kopie ihrer Gesellschaftssatzung / ihrer Registrierungsunterlagen des Unternehmens zusammen mit einem Schreiben vorzulegen, das die Person bevollmächtigt, im Namen des Unternehmens zu bieten. Fehlen diese Dokumente, dann kann das in dem Ausschluss Ihrer Gebote resultieren. Bei höherwertigen Artikeln können Sie ferner aufgefordert werden, eine Bankauskunft beizubringen.

Bezeichnung der Auktion: The Mercedes-Benz Auktion	Auktionstermin: Samstag 28 März 2015
Auktion Nr. 22719	Auktionsort: Stuttgart, Deutschland
Nehmen Sie an der Auktion nicht persönlich teil, dann machen Sie bitte Angaben zu den Artikeln, für die Sie mindestens 24 Stunden vor der Auktion bieten möchten. Gebote werden auf das nächste Inkrement abgerundet. Weitere Informationen in Bezug auf Telefon-, Online- oder Abwesenheitsgebote bei Bonhams in Ihrem Namen entnehmen Sie bitte dem Abschnitt <i>Hinweise</i> für Bieter in dem Katalog. Bonhams bemüht sich, diese Gebote in Ihrem Namen auszuführen, haftet jedoch nicht für Fehler oder nicht ausgeführte Gebote.	
Allgemeine Gebotsinkremente:	
€10 - 200.....in 10er Schritten	€10.000 – 20.000.....in 1.000er Schritten
€200 - 500.....in 20er / 50er / 80er Schritten	€20.000 – 50.000.....in 2.000er / 5.000er / 8.000er Schritten
€500 - 1.000.....in 50er Schritten	€50.000 – 100.000.....in 5.000er Schritten
€1.000 – 2.000.....in 100er Schritten	€100.000 – 200.000.....in 10.000er Schritten
€2.000 – 5.000.....in 200er / 500er / 800er Schritten	über €200.000.....nach Ermessen des Auktionators
€5.000 – 10.000.....in 500er Schritten	
Der Auktionator kann Gebote jederzeit nach seinem Ermessen aufteilen.	
Kundennummer	Titel
Vorname	Nachname
Firmenname (wenn Rechnungsempfänger)	
Anschrift	
Stadt	Bundesland
Postfach/Postleitzahl	Land
Mobiltelefon	Telefon tagsüber
Telefon abends	Fax
Bevorzugte Nummer(n) für die Abgabe von Geboten (einschl. Landesvorwahl)	
E-mail (in Großbuchstaben)	
Ich bin melde mich an, um als Privatkunde zu bieten ☐	Ich melde mich an, um als gewerblicher Kunde zu bieten ☐
Sind Sie in der EU mehrwertsteuerpflichtig angemeldet, dann geben Sie Ihre Daten bitte hier an: ☐ ☐ ☐ / ☐ ☐ ☐ ☐ - ☐ ☐ ☐ ☐ - ☐ ☐	Bitte ankreuzen, wenn Sie sich bei uns registriert haben ☐

Beachten Sie bitte, dass alle Telefonate aufgezeichnet werden.

Telefon-oder Abwesenheitsbieter (T / A)	Artikel Nr.	Kurzbeschreibung	HÖCHST-Gebot in EUR (ohne Prämie & MwSt.)	Deckungsgebot*

MIT IHRER UNTERSCHRIFT BESTÄTIGEN SIE, DASS SIE DIE IN BONHAMS KATALOG WIEDERGEGEBENEN AUKTIONSBEDINGUNGEN GELESEN, VERSTANDEN UND AKZEPTIERT HABEN. WEITERHIN STIMMEN SIE ZU, DIE KÄUFERPRÄMIE, STEUERN UND MÖGLICHE WEITERE ABGABEN ZU ZAHLN, WIE DIESE IN DEN INFORMATIONEN FÜR BIETER ANGEGEBEN SIND. DAS VORERWÄHNT BESCHRÄNKT GEGEBENENFALLS IHRE RECHTE.

Ihre Unterschrift:

Datum:

*Deckungsgebot: Ein Höchstgebot (ohne Käuferprämie und MwSt.), das Bonhams lediglich ausführt, wenn wir Sie telefonisch nicht erreichen, oder die Telefonverbindung während des Bietvorgangs unterbrochen wird.

Hinweis: Zahlungen werden nur dann akzeptiert, wenn diese über dasselbe Konto erfolgen, das auf der Rechnung und dem Auktions-Anmeldeformular steht. Schicken Sie bitte das ausgefüllte Auktions-Anmeldeformular und Informationsanforderungen per E-Mail oder Fax an: Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com Bonhams GmbH, Maximilianstrasse 52, 80538 München - Handelsregister Nr 102178

MOTOR CAR INDEX

Lot No	Year	Model			
101	1925	Mercedes Type 8 Ladies' Bicycle	137	1957	Mercedes-Benz 300 SL Roadster with Hardtop
121	1900	Benz Ideal 4 1/2hp Single Cylinder Vis-à-vis	112	1960	Mercedes-Benz 300 SL Roadster
118	1997	Mercedes-Benz SL 320 Convertible with hardtop	127	1961	Mercedes-Benz 300 SL Roadster
120	1955	Mercedes-Benz 190 SL Clubsport Roadster	139	1958	Mercedes-Benz 300d 'Adenauer' Limousine
109	1960	Mercedes-Benz 190 SL Roadster	144	1959	Mercedes-Benz 300d 'Adenauer' Limousine
114	1962	Mercedes-Benz 190 SL Convertible	126	1931	Mercedes-Benz Mannheim 370 Sports Roadster
122	1952	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A	103	1983	Mercedes-Benz 380 SL Convertible
131	1958	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Cabriolet	140	1979	Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 Saloon
135	1958	Mercedes-Benz 220 S 'Ponton' Cabriolet	123	1986	Mercedes-Benz 500SL
108	1958	Mercedes-Benz 220 S Coupé	107	1986	Mercedes-Benz 500SL with hardtop
106	1961	Mercedes-Benz 220 S 'Heckflosse' Saloon	119	1938	Mercedes-Benz 540 K Cabriolet A
132	1958	Mercedes-Benz 220 SE 'Ponton' Cabriolet	133	1968	Mercedes-Benz 600 Saloon
105	1965	Mercedes-Benz 230SL Convertible with Hardtop	142	1968	Mercedes-Benz 600 Saloon
111	1967	Mercedes-Benz 250 SE Cabriolet	125	1973	Mercedes-Benz 600 Saloon
124	1970	Mercedes-Benz 280 SE 3.5 Coupé	145	1992	Mercedes-Benz 600 SL with hardtop
143	1969	Mercedes-Benz 280 SL Roadster with Hardtop	138	1931	Mercedes-Benz 770 K Typ W 07 Cabriolet D
110	1970	Mercedes-Benz 280 SL Roadster with Hardtop	104	2003	Mercedes-Benz CL63 AMG
136	1970	Mercedes-Benz 280 SL Roadster with Hardtop	115	1993	Mercedes-Benz E 500 Saloon
102	1975	Mercedes-Benz 280 S Saloon	129	1996	Mercedes-Benz C-Class DTM Competition Saloon
130	1954	Mercedes-Benz 300 S Cabriolet	128	2007	Mercedes-Benz SLR McLaren Roadster
141	1957	Mercedes-Benz 300 Sc Coupé with sliding steel sunroof	116	1974	Mercedes-Benz Unimog 406A Kippwagen 4x4
117	1955	Mercedes-Benz 300 SL 'Gullwing' Coupé	134	1975	Mercedes-Benz Unimog 406 Doppelkabine 4x4









EB 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 10

+33 (0) 1 42 61 10 15 fax