



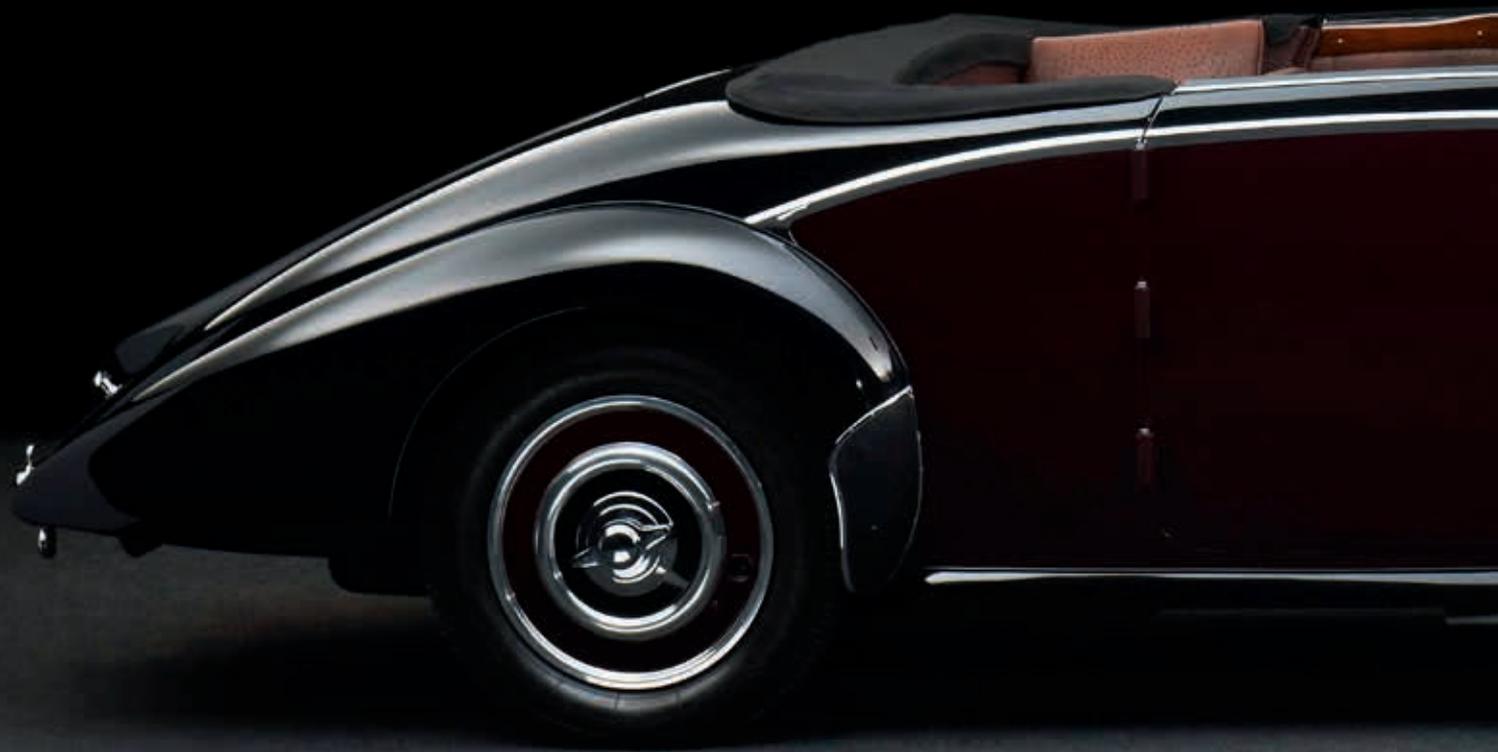
THE CHANTILLY SALE

—05.09.15—

Automobiles d'exception
Samedi 5 Septembre 2015
Château de Chantilly, France

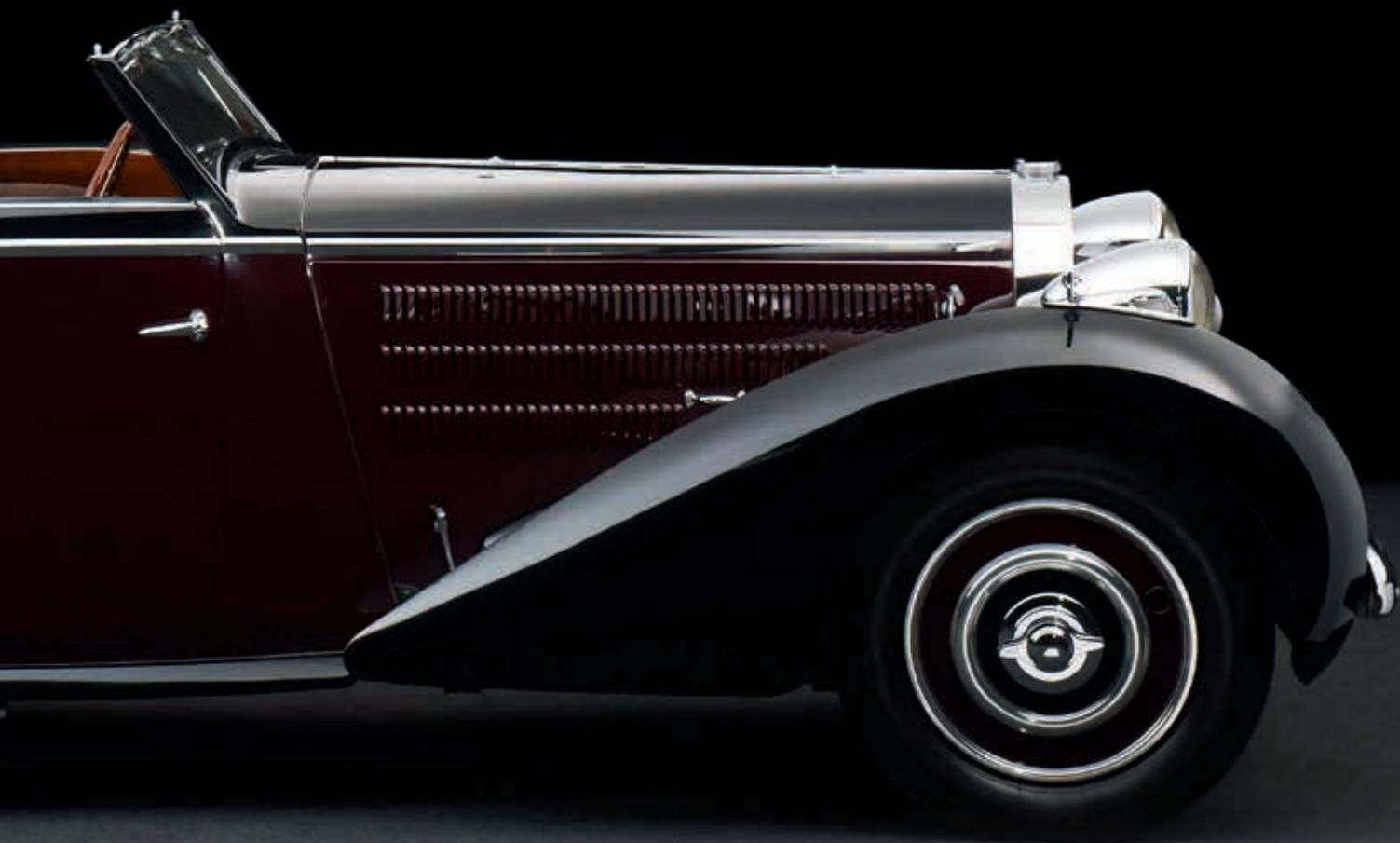


Bonhams



LOT 17

BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET 1938



Bienvenue à **CHANTILLY**



J'ai le très grand plaisir de vous présenter cette vente aux enchères inaugurale tenue lors de cette édition 2015 du concours Chantilly Art et Élégance Richard Mille organisé dans le magnifique décor de ce lieu chargé d'histoire. Déjà présent l'an dernier à cette manifestation en tant que juge, j'en avais aussitôt perçu tout le potentiel et justement deviné qu'elle allait se transformer en un éclatant succès. Nous sommes bien entendu ravis de notre association avec ce fabuleux événement en tant que maison de vente élue et associée.

Nous avons donc voulu présenter une sélection passionnante et variée d'automobiles dont certaines sont uniques avec ce catalogue qui ne comprend pas moins de dix modèles produits à moins de cinq exemplaires. À cela nous avons pu ajouter une collection privée d'une prestigieuse provenance, celle d'Alain Dominique Perrin, connaisseur chevronné en la matière, collection comprenant la Mercedes-Benz 6,9 litres ayant appartenu à son ami défunt, le légendaire chanteur pop français, Claude François.

Que vous soyez un habitué des enchères qui souhaite bonifier sa collection ou un acheteur novice, je suis sûr que nous vous offrons ici quelque chose qui saura retenir votre attention.

Je voudrais aussi saisir cette occasion pour remercier Patrick Peter et son équipe d'avoir accueilli cette vente car comme nous le verrons, je suis persuadé qu'elle n'est que la première de nombreuses éditions à venir. Nous nous félicitons de notre partenariat gratifiant avec Peter Auto qui, sous sa direction éclairée et sa quête permanente de l'innovation, ne cesse jamais de lancer de nouveaux et passionnants projets en fournissant d'excellentes opportunités marquées par la compétence et l'efficacité.

Philip Kantor

Directeur

Département Automobiles Bonhams Europe

It gives me very great pleasure to introduce this inaugural auction sale to you during the 2015 edition of the Chantilly Art et Élégance Richard Mille concours to be held in the spectacular surroundings of this historical venue. After attending last year's event as a class judge I immediately realized the enormous potential and guessed right in that it would turn out to be a resounding success - we are therefore delighted to be associated with this fabulous event as the auction house of choice.

We have sourced an exciting and varied selection of motor cars, some unique and with a line up of no fewer than ten models produced in less than five examples. To this we can add a private single owner collection with prestigious provenance from Alain Dominique Perrin a longtime connaisseur and including the 6.9 litre Mercedes-Benz formerly the property of his late friend French pop legend Claude François.

Whether you are an experienced bidder wishing to enhance your collection or a first time buyer, I am confident that we offer something that will appeal to you.

I would also like to take this opportunity to thank Patrick Peter and his team for hosting this sale, for what will prove to be I am convinced the first of many subsequent editions. We are delighted at our rewarding partnership with Peter Auto who under his guidance and eagerness for innovation never cease to pursue new and exciting projects in providing a rewarding experience with the very best service.

Philip Kantor

Director

Bonhams Europe Motor Car Department





© Denis Boussard

CHANTILLY ARTS & ÉLÉGANCE RICHARD MILLE VAUT BIEN UNE VENTE !

Chantilly Arts & Elegance Richard Mille a acquis ses lettres de noblesse dès la première édition et tout grand événement qui se respecte se doit d'avoir sa vente aux enchères.

L'alliance avec Bonhams coulait de source, suite logique de notre collaboration avec cette vénérable maison -à Spa-Classic- déjà fructueuse et harmonieuse.

C'est donc samedi soir, dans la prestigieuse cour des Grandes Ecuries du château de Chantilly, que se déroulera la non moins prestigieuse vente des pièces sélectionnées avec soin par Bonhams.

Puis la coquetterie inédite d'une vente aux enchères avec participants en tenue de soirée, ce qui a indubitablement du panache, m'amuse. Mais c'est une certitude, Chantilly Arts & Elegance Richard Mille le vaut bien !

Je me réjouis donc de cette nouvelle coopération pour la vente Chantilly Arts & Elegance Richard Mille qui, j'en suis certain, nous apportera mutuelle satisfaction et remportera un grand succès auprès du parterre de premier choix de collectionneurs que lui offrira notre concours.

Patrick Peter
Organisateur Chantilly Arts & Élégance

CHANTILLY ARTS & ÉLÉGANCE RICHARD MILLE IS WELL WORTH AN AUCTION !

Chantilly Arts & Élégance Richard Mille has been a name to conjure with since it first started and every self-respecting great event must have its own auction.

It went without saying that we would partner with Bonhams given the fruitful and harmonious relationship we already have with this respected house at Spa Classic.

Saturday night will see a prestigious auction of carefully selected lots by Bonhams in the no less prestigious setting of the great stables of Chantilly Castle.

I'm much amused at the idea of an auction with the bidders in evening dress though it will certainly add panache. But I am quite sure Chantilly Arts & Élégance Richard Mille deserves it !

I am looking forward to this new venture for Chantilly Arts & Élégance Richard Mille. I am sure it will be mutually rewarding and will be a big success with the select audience of connoisseurs that our concours will attract to the sale.

Patrick Peter
Organiser Chantilly Arts & Élégance





LOT 16

Prototype unique par Carrozzeria Frua

MASERATI MEXICO 4,7 LITRES COUPÉ 1968

© Adolfo Orsi Archive



THE CHANTILLY SALE

—05.09.15—

COMMISSAIRE-PRISEUR

Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

CHÂTEAU DE CHANTILLY

Cour des Grandes Ecuries
60500 Chantilly

VENTE AUX ENCHÈRES

Samedi 5 septembre 2015
à 18h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 4 septembre
de 10h00 à 19h00
Samedi 5 septembre
de 9h00 à 18h00
Entrée libre
Samedi 5 septembre
de 9h00 à 10h00

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÈNEMENT

Du vendredi 4 au dimanche 6
septembre 2015
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

FRAIS D'ADJUDICATION

En sus du prix d'adjudication,
l'acheteur devra payer sur le prix
d'adjudication de chaque lot des frais
de vente s'élevant:
Pour les automobiles :
15% + TVA du prix au marteau.

Pour l'automobilia, veuillez consulter
les « informations importantes aux
acheteurs ». Ces frais de vente
s'appliquent à chaque lot et sont
soumis à la TVA.

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE:

€50 + Frais de port

NUMÉRO DE LA VENTE

23127

Exceptional Collectors' Motor Cars

5 September 2015
Cour des Grandes Ecuries,
Château de Chantilly,
France

AUCTIONEER

Catherine Yaiche

BONHAMS FRANCE SAS

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

CHÂTEAU DE CHANTILLY

Cour des Grandes Ecuries
60500 Chantilly

AUCTION DATE AND START TIMES

Saturday 5 September 2015
at 6pm

VIEWING

Friday 4 September
from 10am to 7pm
Saturday 5 September
from 9am to 6pm
Free entrance
Saturday 5 September from
9am to 10am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Friday 4 to Sunday 6
September 2015
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 8 97 50 10 08 fax

BUYER'S PREMIUM (NOTICE TO BUYERS)

Bonhams charge a buyer's
premium. For this sale we
will charge as follows:
15% + VAT of the hammer price.
For Automobilia charges please
see "Important Information
for Buyers".

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

IMPORTANT

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

CATALOGUE:

€50 + P&P

SALE NUMBER

23127

Bonhams France SAS

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

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

INFORMATIONS IMPORTANTES AUX ACHETEURS

Conditions de vente

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

Enchères

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

Estimations

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

Il est également rappelé aux acheteurs qu'une prime d'achat de 15% HT est payable sur chaque lot de véhicule dans la vente.

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

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

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

Le paiement peut être effectué:

– Par virement en euros sur un compte au nom de l'acheteur (tous frais au donneur d'ordre).

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

Bonhams France SAS

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

– En espèces en Euros dans les limites suivantes

- 1 000€ pour les particuliers et les professionnels résidant fiscalement en France,
- 7,500€ pour les particuliers n'ayant pas leur domicile fiscal en France, sur présentation d'une pièce d'identité et d'un justificatif de domicile.

– Par cartes bancaires VISA/MASTERCARD

(Frais de 4% sur le montant de la facture pour les cartes étrangères).

– Par chèque

Bonhams accepte seulement des chèques en euros, émis d'un compte français.

Veillez les faire parvenir au Bureau de Paris: Bonhams France SAS, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

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

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

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

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

IMPORTANT INFORMATION FOR BUYERS

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

Conditions of sale

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

Bids

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

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

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

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

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

The payment may be made:

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

Bonhams France SAS

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

- In cash in Euros within the following limits

- €1,000 for French residents and for traders
- €7,500 for persons who do not have residence in France for tax purposes, upon presentation of proof of identity and proof of address.

- By VISA/MASTERCARD bank cards

A surcharge of 4% will be made on the total invoice amount for all payments by credit card and debit card issued outside France.

- By cheque

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

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

VAT

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

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

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

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

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

AVIS

Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au dimanche 6 septembre 12h. Ils seront ensuite transférés au bureau de Paris, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

Frais administratifs, d'enlèvement et de stockage depuis le château de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries:

Tous les véhicules devront être retirés au **Château de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries, le dimanche 6 septembre 2015 à partir de 18h00**, après encaissement des fonds ou sur présentation d'un justificatif de paiement validé par les responsables de la vente.

Les clients devront informer Paul Gaucher avant dimanche 6 septembre 12h, s'ils viennent retirer leur véhicule dimanche 6 septembre à partir de 18h00.

Faute d'avoir été informé par les clients dimanche 6 septembre avant 12h, votre véhicule sera transféré temporairement, le soir même, dans un garage sous surveillance près de Paris par la compagnie de transports CARS Europe à vos frais et vos risques.

Paul Gaucher pourra être contacté par email: paul.gaucher@bonhams.com ou sur son mobile: +33 (0) 6 61 80 15 56

Les frais de transfert et de gardiennage sont détaillés sur cette page.

Il est fortement recommandé que vous preniez vos dispositions avant la vente concernant un enlèvement. Tous les frais de transport et de magasinage devront être régularisés avant la délivrance ou l'organisation de tout autre transport ultérieur.

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

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

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

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

Frais administratif et d'enlèvement depuis le château de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries:

€350 + TVA par automobile

Frais de stockage à partir du lundi 7 septembre 2015:

€35 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 30 septembre 2015.

Tout véhicule non enlevé endéans les 25 jours après la vente, sera transféré et transporté par POLYGON pour entreposage au Royaume-Uni aux frais du client : 900€+TVA par voiture.

Contact:

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

Douanes

Pour toutes les questions concernant les douanes tant d'un point de vue administratif que fiscal, veuillez contacter :

Hayley Painter - CARS Europe
Tel Bureau: +44 (0) 1284 850950
Fax Bureau: +44 (0) 1284 851077
Mobile: +44 (0) 7943 065813
Email: hayley@carseurope.net
www.carseurope.net

Assurance après la vente

Dès l'adjudication, tous les risques afférents au lot sont transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir dès l'adjudication prononcée.

NOTICE

Collections, transport and storage

Purchases will only be released when cleared funds are received.

Automobilia

All automobilia can be collected when payment is received after the sale until 12 noon Sunday 6 September 2015. Thereafter, all lots will be packed and transferred to the Bonhams Paris office, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

Administration, uplift and storage charges from the Chateau de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries:

All vehicles must be collected from the Chateau de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries, from 6pm Sunday 6 September 2015, after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives.

Customers must however notify Paul Gaucher of Bonhams no later than 12noon on Sunday 6 September, if they will be collecting their vehicle from 6pm on Sunday 6 September.

Unless Bonhams hear from you by 12noon Sunday 6 September, your vehicle will be removed to a temporary saved storage facility near Paris by the logistics company CARS Europe at your expense and risk.

Paul Gaucher can be contacted on:
paul.gaucher@bonhams.com
mobile: +33 (0) 6 61 80 15 56

The costs uplift and storage costs are outlined on this page.

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.

Collection is strictly by appointment only and at least 24-Hours notice must be given.

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

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

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

Administration and uplift from the Chateau de Chantilly, Cour des Grandes Ecuries:

€350 + TVA per motor car
Storage charges from Monday 7 September 2015:
€35 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Wednesday 30 September 2015.

Any vehicle not collected by this time will be removed and transported to a permanent storage facility in the UK at the customer's expense:
€900 +VAT per motor car.

Contact:

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

Customs

For all enquiries relating to Customs, be they administrative or legal, please contact:

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

Insurance after sale

Buyers are reminded that their vehicles are their responsibility from the fall of the auction hammer. It is your responsibility to have adequate insurance cover in place. Neither Bonhams, nor their agents, will be liable for any damage or loss that the lot may suffer from the fall of the auction hammer.

VOS CONTACTS POUR LA VENTE

YOUR CONTACTS FOR THIS SALE

Bonhams France SAS

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

Spécialistes Automobiles Motor Car Specialists

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

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

Paul Gaucher
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Gregor Wenner
+ 39 (0) 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

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

Administrateurs de la vente Sale Administrator

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

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

Service Clients Customer Services

Lundi à vendredi de 9h à 18h
Monday to Friday 9:00 to 18:00
+44 (0) 20 7447 7447
+44 (0) 20 7447 7400 fax

Enchères/Inscriptions à la vente Bids service/Sale registrations

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

Comptabilité acheteurs/vendeurs Buyers/Sellers Accounts

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

Relation Presse Press Office

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

Marie-Laurence de Rochefort (France)
+33 (0)6 60 61 88 07
mlrochefort@yahoo.fr

Abonnement aux catalogues Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée Recommended Transporter

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

Remerciements Acknowledgements

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

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

L'Année Automobile – Serge Bellu
Richard Agostini
Carole Arsan
Emmanuel Bacquet
Michel Bafali
Walter Bäumer
Frédéric Brun
Fabio Collina - Maserati S.p.A
Corsa Research - Tony Adriaensens
Margaret de Cannart d'Hamale
Eddie Daepf
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Charles Fawcett
David Hawtin
Srdjan Jovicic
Thomas Kamm
Pierre-Yves Laugier
LMB Racing
Marcel Massini
Adolfo Orsi
Nitesh Patel
Patrick Peter - Peter Auto
Erich Pichler
Rolls-Royce Enthusiasts Club
David Sewell
Marc Sonnery
Swissvax – Cyril Sliwinski
Anne-Marie Wolf-Havermans

PHOTO CREDITS:

Simon Clay
Mathieu Damiens
Christophe Gasco
Van der Vaart Fotografie
Michel Zumbrunn

CONTACTS D'AUTOMOBILISTES À TRAVERS LE MONDE

WORLDWIDE MOTORING CONTACTS

Automobiles d'Europe continentale Mainland Europe Motor Cars

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

Gregor Wenner (Italy)
+39 (0) 333 564 3610
gregor.wenner@bonhams.com

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

Administrateur Administrator

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

Paul Gaucher
+33 (0) 1 42 61 10 11
+ 33 (0) 6 61 80 15 56
paul.gaucher@bonhams.com

Automobiles du Royaume Uni UK Motor Cars

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

Administrateur Administrator

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

Malcolm Barber
+44 (0) 20 7468 8238
malcolm.barber@bonhams.com

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

Automobiles des États-Unis USA Motor Cars

Côte Ouest West Coast

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

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

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

Côte Est East Coast

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

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

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

Administrateur Administrator

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

Contacts additionnel Additional contacts

Département Motos Motorcycle Department

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

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

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

Administrateur Motos Motorcycle Administrator

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

Automobilia

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

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

Bureau Presse Press Office

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

Inscriptions au catalogue Catalogue subscriptions

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

Acheteurs/Vendeurs EU Buyers/Sellers Accounts Europe

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

Acheteurs/Vendeurs USA Buyers/Sellers Accounts USA

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

MOTOR CARS

LOTS 1 - 31

Further images of each lot can be found at:
www.bonhams.com/23127



LOT 10

L'une des deux carrossées par Touring Superleggera

OSCA 1600 GT COUPÉ 1961

© Fam. Bianchi Anderloni

LE SAC 'BON VOYAGE' DE CHARLES HEIDSIECK



Véritable objet de collection, édité à 29 exemplaires dans le monde seulement, le sac « Bon Voyage » est un hommage à l'élégance qui était celle de Charles Heidsieck lui-même lors de ses déplacements.

Promesse d'un voyage sensoriel et organoleptique inoubliable, cette édition rarissime renferme les quatre flacons quatre cuvées emblématiques de la grande Maison Charles Heidsieck: le Brut Réserve, le Rosé Réserve, le Brut Millésime 2005 et le Blanc des Millénaires 1995, ainsi qu'une canne démontable dans laquelle est enchâssée, comme dans un écrin, une des 6 pomponnes comprises dans le sac.

Le produit de la vente sera reversé à l'Association des Amis de l'American Memorial Hospital de Reims qui a pour objet d'apporter assistance et collaboration au profit des enfants de REIMS et de sa région.

A true collector's item and produced in only 29 exemplars in the world, the "Bon Voyage" bag is a homage to Charles Heidsieck's elegance.

The promise of a sensory and unforgettable voyage, this very rare edition contains four bottles of four emblematic cuvées of the famous champagne maker, Charles Heidsieck: Brut Réserve, le Rosé Réserve, le Brut Millésime 2005 and le Blanc des Millénaires 1995, as well as a very special dismantled walking stick.

The proceeds of the sale will be donated to the association of the friends of the American Memorial Hospital in Reims, created to help the children of the city and its surrounding area.

€5,000 - 6,000

Sans réserve



MAQUETTE DE FORMULE 1 ARROWS HART AVEC DÉCORATION PROMOTIONNELLE MICHELIN AU 1/8E



Une maquette de Formule 1 Arrows Hart avec décoration promotionnelle Michelin au 1/8e par Dominique Delestre, très détaillée avec décoration commerciale bleu vif et jaune représentant Bibendum, présentée sur un socle.

L'Ordre de Malte France et l'Ordre de Saint-Jean:

Cette année encore, Peter Auto soutient les actions de l'Ordre de Malte et de l'Ordre de Saint-Jean, et plus particulièrement leur action en faveur des minorités persécutées du Proche et du Moyen Orient. En effet, depuis plusieurs mois, les deux associations ont accentué leur aide à ces populations persécutées et traumatisées par l'exil, le deuil, la souffrance... Fidèles à leurs vocations hospitalières, l'Ordre de Malte et de l'Ordre de Saint-Jean accueillent et accompagnent ces communautés dévastées, grâce au savoir-faire de leurs salariés et bénévoles.

A 1:8 scale model of a Formula 1 Arrows Hart with Michelin promotional livery, by Dominique Delestre, well detailed model with bright blue and yellow sponsors decoration depicting Mr Bibendum, mounted on a display base.

The Order of Malta and the Order of Saint John:

Once again this year, Peter Auto supports the actions of the Order of Malta and the Order of Saint John, and in particular their action in favour of persecuted minorities from the Middle-East. For the last months, both organisations have strengthened their help towards these persecuted minorities, traumatized by exile, mourning and suffering. Consistent with their hospitalier tradition, the Order of Malta and the Order of Saint John welcome and care for these uprooted communities, thanks to their workers' and volunteers' expertise.

€1,500 - 2,000
Sans réserve



JAGUAR TYPE E 3.8-LITRES SÉRIE 1 COUPÉ 1962

Châssis n° 886827

Moteur n° R7448-9

- *Emblématique coupé « série 1 »*
- *Conduite à gauche d'origine, vendue neuve aux États-Unis*
- *Restauration professionnelle complète en 2013-2014*
- *Environ 250 kilomètres depuis sa restauration*



Ce coupé Type E est vendu avec son certificat du Jaguar Heritage prouvant qu'il fut construit avec la conduite à gauche et vendu neuf via Jaguar Cars, à New York aux États-Unis à un certain D.C. Barelli. Les couleurs d'origine étaient marron opalescent avec garnitures intérieures assorties.

Le châssis n° 886827 a été entièrement restauré par Classic Restoration Services de Vreeland aux Pays-Bas, le travail étant effectué au plus haut niveau d'exigence entre novembre 2013 et novembre 2014.

Le moteur a été refait par MRA en utilisant des pièces de grande qualité, notamment des pistons Mahle, des paliers Vandervell et une chaîne de distribution Renold, tandis que la boîte de vitesses et l'embrayage étaient refaits avec la même exigence. Les pièces moteurs ont été validées et équilibrées, des améliorations judicieuses étant apportées comme la modification des joints d'huile arrière du vilebrequin, une pompe à huile à haut débit et une culasse convertie au sans plomb. Le système de refroidissement a également été amélioré avec un nouveau radiateur, une pompe à eau à haut débit et un ventilateur électrique Kenlowe.

This early E-Type coupé comes with a Jaguar Heritage Certificate stating that it was manufactured with left-hand drive and sold new via Jaguar Cars, New York USA to one D.C. Barelli. The original colour scheme is listed as Opalescent Maroon with matching interior trim.

Chassis number '886827' has been fully restored by Classic Restoration Services of Vreeland in the Netherlands, the work being carried out to very high standards between November 2013 and November 2014.

The engine was rebuilt by MRA using high quality parts including Mahle pistons, Vandervell bearings and Renold timing chains, while the gearbox and clutch have been overhauled to similarly high standards. Engine components were blueprinted and balanced, and sensible upgrades such as the crankshaft rear oil seal conversion, high output oil pump and lead-free cylinder head conversion incorporated. The cooling system too has been upgraded with a new radiator, high output water pump and Kenlowe electric fan.





Les éléments de suspension ont été repeints à la poudre et assemblés avec de nouveaux roulements, de nouvelles rotules et silent blocks, tandis que les freins ont été restaurés aux caractéristiques d'origine avec de nouveaux composants. Le réservoir et sa pompe immergée sont tous deux neufs ainsi que le faisceau électrique et tous les composants électriques ont été refaits et un alternateur à haut débit a été monté.

La carrosserie a été sablée au métal nu avant peinture et protection anticorrosion. Les chromes ont été refaits par CRS et de nouveaux joints installés au remontage. Refait aux caractéristiques d'origine par Aldridge Trimming au Royaume-Uni, l'intérieur est entièrement neuf et conforme à l'origine. La voiture est gris canon. Les roues à 72 rayons font 6, 5 pouces de large et sont chaussées de pneus tubeless Continental 205/70R15 haute performance.

Au moment de la vente la voiture aura parcouru 250 km pour son rodage. Elle est livrée avec sa trousse à outils et un rapport de restauration complet constitué de quelque 100 photographies. La documentation fournie comprend les articles mentionnés plus haut, le certificat du Jaguar Heritage Centre et le titre de propriété américain.

Suspension components were powder coated and assembled with all new bearings, ball joints and rubber bushes, and the brakes restored to original specification using all new components. The fuel tank and its immersed electronic pump are both new, as is the wiring loom, while all electrical components have been rebuilt and a high-output alternator fitted.

The bodywork was sandblasted back to bare metal before being re-sprayed and weather protected underneath. Chromed parts were restored by CRS and all new screens and seals fitted on re-assembly. Made to original specification by Aldridge Trimming in the UK, the interior is all new and to original specification. The car is finished in Gunmetal Grey. The wheels are 6½" wide, 72-spoke wires shod with high-speed Continental 205/70R15 tubeless tyres.

By time of sale the car will have covered some 250 'shakedown' kilometres. It will be delivered complete with its tool kit and a comprehensive restoration record consisting of some 100 photographs. Accompanying documentation consists of the aforementioned heritage certificate and US Certificate of Title.
€130,000 - 160,000



JAGUAR TYPE E 3.8-LITRES SÉRIE 1 ROADSTER 1962

Châssis n° 877073

Moteur n° R5078-9

- Conduite à gauche d'origine
- Couleurs d'usine d'origine
- Entièrement restaurée par un spécialiste de la marque en superbe état
- Certificat du JDHT



Présentée dans sa version 3,8 litres en 1961, la Jaguar type E fit sensation lorsqu'elle fut dévoilée, avec ses lignes spectaculaires et sa vitesse de pointe de 240 km/h. La conception de la nouvelle Jaguar devait beaucoup à celle des Jaguar Type D de compétition qui avaient remporté les 24 Heures du Mans, un caisson monocoque formant la structure principale avec une extension tubulaire vers l'avant pour recevoir le moteur. Celui-ci était le 3,8 litres S à triple carburateurs, proposé en option sur sa devancière XK 150. Avec une puissance revendiquée de 265 ch, les performances de la Type E ne décevaient pas. D'abord parce qu'elle pesait 226 kg de moins que la XK 150 et ensuite parce que l'aérodynamicien Malcolm Sayer s'était servi de l'expérience acquise avec la Type D pour créer l'une des carrosseries les plus élégantes et les plus efficaces jamais vue sur une voiture. Les conducteurs de grande taille pouvaient néanmoins trouver l'intérieur un peu exigu, défaut corrigé par l'adoption d'un « puits » de pédalier (et quelques modifications mineures) en 1962.

De nos jours, les lignes élégantes de la Type E se retrouvent encore sur les Jaguar modernes et il fait peu de doute que la sublime création de William Lyons fait partie de la liste des dix plus belles voitures du monde de n'importe quel passionné.

Introduced in 3.8-litre form in 1961, the Jaguar E-Type caused a sensation when it appeared, with instantly classic lines and 150mph top speed. The newcomer's design did indeed owe much to that of the Le Mans-winning D-Type sports-racer: a monocoque tub forming the main structure, while a tubular spaceframe extended forwards to support the engine. The latter was the same 3.8-litre, triple-carburettor 'S' unit first offered as an option on the preceding XK150. With a claimed 265bhp available E-Type's performance did not disappoint; firstly, because it weighed around 500lbs less than the XK150 and secondly because aerodynamicist Malcolm Sayer used experience gained with the D-Type to create one of the most elegant and efficient shapes ever to grace a motor car. Taller drivers though, could find the interior somewhat lacking in space, a criticism addressed by the introduction of foot wells (and other, more minor modifications) early in 1962.

Today, the E-Types graceful lines live on in modern Jaguar sports cars and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.





Le certificat du Jaguar Heritage fourni avec ce superbe roadster Type E série 1 révèle qu'il a été construit en avril 1962 sous la forme d'une deux places décapotable à conduite à gauche et vendu par Jaguar Cars de New York, aux États-Unis, à Mme J Daum. Il a été livré au titre d'importation individuelle et immatriculé à Coventry sous le numéro 1368 WK. Les couleurs d'origine sont gris canon opalescent avec intérieur beige et capote noire, comme celles d'aujourd'hui.

Importé dans l'union européenne en 2014, le châssis n° 877073 est vendu après une exigeante restauration aux spécifications d'origine menée aux Pays-Bas par Classic Restoration Service de Vreeland qui s'est terminée seulement en août de cette année. La restauration inclut une mise à nue de la carrosserie avec réparation traditionnelle par « recharge au plomb », après quoi elle fut repeinte dans sa couleur d'origine. Au cours de la réfection du moteur on en a profité pour modifier la culasse pour accepter le sans plomb. Dans un état exceptionnel, ce roadster Type E est vendu avec son manuel d'instruction, sa trousse à outils, le certificat du Jaguar Heritage, les factures de restauration et ses papiers d'immatriculation hollandaise.

This superb E-Type Series 1 roadster's accompanying Jaguar Heritage certificate reveals that it was manufactured in April 1962 as an open two-seater in left-hand drive configuration and sold new via Jaguar Cars, New York, USA to Mrs J Daum. The car was supplied as a personal export delivery and first registered in Coventry as '1368 WK'. The original colour scheme is recorded as Opalescent Gunmetal with beige interior trim and black soft-top, the same as it is today.

Imported into the EU in 2014, chassis number '877073' is offered fresh from a painstaking restoration to original specification carried out in the Netherlands by Classic Restoration Services of Vreeland and only completed in August of this year. The restoration included stripping the body to bare metal and making repairs by 'lead loading' in the traditional manner, after which it was re-sprayed in the original livery, while during the engine rebuild the opportunity was taken to upgrade the cylinder head to accept unleaded fuel. Presented in outstanding condition, this fully restored E-Type roadster comes with instruction manuals, tool kit, Jaguar Heritage Certificate, restoration invoices and Netherlands registration papers.

€140,000 - 180,000



FERRARI 550 BARCHETTA 2001

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 124242

- *Le n° 264 des 448 exemplaires produits*
- *Vendue neuve en France*
- *Un seul propriétaire*
- *7 800 km parcourus au total*
- *Boîte mécanique*



« La Ferrari 550 Barchetta Pininfarina a été conçue pour rappeler les prestigieux succès des routières de compétition Ferrari de jadis telles que la 166 MM et les roadsters douze-cylindres à moteur avant du style de la 250 GT California et de la 365 GTS/4 Daytona. Ferrari a toujours créé des séries spéciales de modèles et la 550 Barchetta Pininfarina a été développée en tant que Ferrari unique en son genre, délibérément voulue plus provocante et moins rationnelle que le reste de la gamme. » - Ferrari.

Selon les propres termes de Ferrari : « Fonctionnelle et sans fioritures, dotée d'une simple capote manuelle, le choix du style barchetta permet aux ingénieurs de Ferrari de résoudre le problème de l'alourdissement du châssis dû au renforcement et au montage de barres anti-dévers arrière. En conséquence, la Ferrari 550 Barchetta Pininfarina n'est pas plus lourde que la 550 Maranello. »

Le cœur de toute Ferrari est son moteur et le V12 de 5,5 litres à 48 soupapes de la Barchetta Pininfarina identique à celui de la 550 Maranello développe 485 ch à 7 000 tr/min. Tous les carters principaux de ce groupe d'avant-garde sont en alliage léger, les chemises humides également en alliage léger sont revêtues de Nikasil et les bielles sont en alliage de titane. La conception des systèmes d'admission et d'échappement qui découle directement de celle des moteurs Ferrari de Formule 1 combine de façon optimale les rendements volumétrique et énergétique.

'The 550 Barchetta Pininfarina was designed to recall the glories of successful road racers of the past, such as the 166MM, and thoroughbred front-engined 12-cylinder Ferrari roadsters of the calibre of the 250GT California and 365GTS/4 Daytona. Ferrari has always created very special runs of cars, and the 550 Barchetta Pininfarina was developed with the aim of being a unique Ferrari - one that deliberately seeks to be more provocative and less rational than the rest of the range.' - Ferrari.

In Ferrari's own words: 'Functional and unadorned with a simple manual soft-top, the barchetta-style solution has enabled Ferrari's engineers to offset the additional weight gained by reinforcing the chassis and fitting rear roll bars. Consequently the 550 Barchetta Pininfarina weighs no more than the 500 Maranello.'

The heart of any Ferrari is its engine, and the Barchetta Pininfarina's 48-valve, 5.5-litre V12 is the same as that of the 550 Maranello, developing 485bhp at 7,000rpm. All main engine castings of this state-of-the-art power unit are in light alloy, the aluminium wet liners are Nikasil coated and the connecting rods are titanium alloy. The design of the inlet and exhaust systems is derived directly from that of Ferrari's Formula 1 engines, providing the optimum balance between volumetric and combustion efficiency.





Une admission à géométrie variable améliore à la fois le couple et la puissance maximale comme l'explique le constructeur : « Le système breveté Ferrari comporte une troisième chambre de tranquillisation dans la tubulure d'admission qui fait varier les caractéristiques dynamiques des gaz. L'air est admis par 12 valves électro-pneumatiques contrôlées par l'unité centrale de gestion du moteur. Ce contrôle garantit des performances optimales à tous les régimes et la délivrance régulière du couple sur l'ensemble de la plage de régimes. » On n'en attendait pas moins de la part de Ferrari.

La production se limita à 448 voitures seulement, toutes numérotées et munies d'une plaque à l'intérieur portant le numéro de série et la signature de Sergio Pininfarina, ce qui en fit immédiatement des classiques, la production étant réservée à une poignée de fidèles de la Marque dont le propriétaire de cet exemplaire immaculé, le n° 264. Livrée neuve à Paris le 26 octobre 2001, la voiture avait été commandée selon des spécifications spéciales - dont sa couleur « gris canon de fusil » et des garnitures intérieures en fibre de carbone – après une visite du propriétaire à l'usine. L'entretien a été complété par le montage de quatre pneus neufs en 2007 et une révision complète par Ferrari à 7 173 km en août 2009 avec changement des courroies de distribution. La dernière révision importante a été effectuée en septembre 2013 à un peu moins de 7 800 km. La 550 Barchetta a depuis très peu roulé. Présentée dans un état réellement « comme neuf », cette Ferrari moderne des plus exclusives est proposée à la vente en raison d'une insuffisance d'utilisation et d'une restructuration de la collection de son propriétaire.

Variable intake geometry helps increase both torque and maximum power as its manufacturer explains: 'Ferrari's patented system incorporates a third plenum in the intake manifold which varies the fluid dynamic characteristics. Air is taken in via 12 electro-pneumatic throttle valves which are governed by the engine's CPU. This control ensures optimum performance at all engine speeds, guaranteeing excellent torque delivery throughout the rev range.' One expects nothing less from Ferrari.

The production run was limited to just 448 cars, each individually numbered and carrying a plaque inside with its own serial number and Sergio Pininfarina's signature. The result was an instant classic, with production reserved for a handful of faithful Ferraristi including the owner of this immaculate example, the 264th produced. Delivered new in Paris on 26th October 2001, the car was ordered to this particular specification – including special order paint in 'gunmetal grey' and carbon fibre interior fittings – after its owner had visited the factory. Maintenance has included fitting four new tyres in 2007, a full major Ferrari service at 7,173 kilometres in August 2009, when the cam belts were changed. The last major service was carried out in September 2013 when the odometer reading was just under 7,800 kilometres; the 550 Barchetta has hardly been driven since. Presented in effectively 'as new' condition, this most exclusive modern Ferrari is only being sold due to lack of use and restructuring of the owner's collection.

€280,000 - 360,000
Sans réserve



6

ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT COUPÉ 1959

Carrosserie Ghia, Aigle

Châssis n° AR1900C 10439

Moteur n° AR1308 01385

- *Très rare carrosserie italo-suisse*
- *Un des quatre coupés 1900 C SS existants connus sur cinq construits*
- *Parfaite pour les plus prestigieux concours internationaux*





Dans une usine ravagée par les bombardements, Alfa Romeo ne reprit la production automobile qu'en 1947, la 2500 C d'avant-guerre soutenant l'activité de la marque jusqu'en 1952. La première offre nouvelle de la firme dans la période de l'après-guerre apparut en 1950. Conçue par le Dr Orazio Satta Puliga et destinée à être produite en masse, la 1900 fut la première Alfa dotée d'une structure monocoque et, fidèle à son héritage sportif, d'un moteur à double arbres à cames en tête. Moteur à quatre cylindres, ce dernier déplaçait 1 884 cm³ et délivrait 90 ch, puissance qui suffisait à propulser la voiture jusqu'à 168 km/h.

Malgré une apparence de bonne berline familiale, la 1900 fut dotée d'un caractère sportif qui allait bien au-delà de son genre de moteur, les propriétaires profitant des avantages d'une suspension avant indépendantes par triangles et ressorts hélicoïdaux et d'un pont arrière rigide, mais très bien guidé. Personne ne fut donc étonné lorsque le potentiel de la 1900 se concrétisa sous la forme de deux dérivés à haute performance. Lancée en 1951, la 1900 C Sprint se distingua par des carrosseries signées Pinin Farina (cabriolet) et Touring (coupé), deux modèles qui bénéficiaient du moteur de 100 ch de la berline sport 1900 TI. La version Sprint Coupé de Touring séduisit tellement le public qu'elle fut ensuite adoptée comme base de tous les futurs coupés « aérodynamiques » Alfa Romeo. La jolie petite Giulietta qui affiche une ressemblance évidente en est une descendante directe.

Its factory devastated by wartime bombing, Alfa Romeo did not resume car production until 1947, the pre-war 2500C standing the Milan marque in good stead until 1952. The firm's first all-new offering of the post-war period arrived in 1950. Designed by Dr Orazio Satta Puliga and intended for volume production, the 1900 was the first Alfa to employ unitary construction and - in keeping with the company's sporting heritage - was powered by a twin-overhead-camshaft engine. A four-cylinder unit, the latter displaced 1,884cc and produced 90bhp, an output sufficient to propel the four-door saloon to 93mph.

Although ostensibly a humble family conveyance, the 1900 was endowed with sporting credentials which extended beyond its type of power unit, owners enjoying the benefits of wishbone and coil spring independent front suspension and an exceptionally well located live rear axle. It should have surprised nobody therefore, when the 1900's potential was realised in the form of two high performance derivatives. Launched in 1951, the 1900C Sprint featured bodywork by Pinin Farina (cabriolet) and Touring (coupé), both models utilising the 100bhp engine of the 1900TI sports saloon. The Touring-bodied Sprint Coupé attracted such public acclaim that it was subsequently adopted as the basis for all future 'aerodynamic' Alfa Romeo coupés. One direct descendant was, of course, the lovely little Giulietta Sprint in which the family resemblance is immediately obvious.





La Sprint Coupé fut conçue pour offrir des performances sportives en même temps qu'une configuration « 2+2 » - appréciée par les amateurs de conduite sportive en famille - tandis que la petite calandre verticale en forme de cœur placée entre deux ouvertures horizontales devenait la marque d'Alfa Romeo pour ses futurs modèles. En juin 1954, le moteur fut porté à 1 975 cm³ et le modèle redésigné « Super Sprint ». Avec 115 ch sous le pied et dotées d'un excellent rapport puissance-poids grâce à une caisse en aluminium, ces voitures qui pouvaient atteindre 190 km/h brillèrent en compétition. Au total 949 Sprint et 854 Super Sprint avaient vu le jour lorsque la production fut arrêtée.

Cet exemplaire issu d'une production très limitée d'un modèle phare d'une marque parmi les plus appréciées est habillé d'une audacieuse carrosserie de Carrosserie Ghia, Aigle en Suisse, firme issue de la célèbre entreprise de carrosserie italienne. Fondée le 30 avril 1948 sous la raison sociale Carrosserie Ghia SA, Aigle par le Dr Pierre-Paul Filippi, un médecin turinois, l'entreprise construisit en Suisse des modèles conçus par Ghia. La Carrozzeria Ghia de Turin appartenait à l'époque à Mario Boano qui dessina les premiers modèles produits après la guerre avant de passer le relais à Giovanni Michelotti puis à Pietro Frua.

The Sprint Coupé was designed to offer sporting performance together with '2+2' accommodation - guaranteed to appeal to the sports car enthusiast with a family - while the heart-shaped vertical grille with matched horizontal side intakes became an Alfa trademark on later models. In June 1954 the engine was enlarged to 1,975cc and the model re-designated as the 'Super Sprint'. With 115bhp on tap and possessing an excellent power-to-weight ratio courtesy of the aluminium-alloy body, these cars could top 118mph. They shone in competitions of all kinds. A total of 949 Sprints and 854 Super Sprints had been made by the time production ceased.

This very limited production example of a landmark model from one of motoring's most charismatic marques carries audacious coachwork by Carrosserie Ghia, Aigle, the Swiss offshoot of the famous Italian styling house. Founded on 30th April 1948 as Carrosserie Ghia SA, Aigle by Dr Pierre-Paul Filippi, a Turinese physician, the firm bodied cars to Ghia designs in Switzerland. Turin-based Carrozzeria Ghia was owned by Mario Boano at the time and its post-war products were initially styled by him, subsequently by Giovanni Michelotti and then by Pietro Frua.





En septembre 1954, la firme déménagea d'Aigle à Locarno où elle demeura jusqu'en avril 1958 avant de retourner à Aigle. Ghia, Aigle se montra très éclectique dans le choix de ses châssis en carrossant des Delahaye, Mercedes-Benz, Citroën, Jaguar, Jowett, FIAT, Bugatti, Lancia, MG, Singer, Panhard, Austin-Healey, Bristol, Ferrari, Opel, Volkswagen, Renault, BMW, une grande variété de marques américaines et, naturellement, Alfa-Romeo. L'activité principale de carrosserie hors-série s'éteignit au début des années 1960, l'entreprise se consacrant à la réparation puis à la construction d'ambulances, de fourgons de déménagement et autres véhicules commerciaux. Elle fut mise en liquidation au milieu des années 1980.

Probablement œuvre de Giovanni Michelotti, la voiture proposée à la vente - une des dix Alfa Romeo (environ) carrossées par Carrosserie Ghia, Aigle – coûta une petite fortune à l'époque. Acquisée en Suisse par le propriétaire actuel, elle est accompagnée d'une facture de €20 000 relative aux derniers travaux effectués sur le moteur, la boîte de vitesses, l'embrayage et les freins. Présentée comme étant en très bon état général, et dédouanée dans l'UE, cette superbe Alfa Romeo hors-série offerte avec sa carte grise suisse annulée sera très appréciée dans les plus prestigieux concours.

In September 1954 the firm relocated from Aigle to Lugano, remaining there until April 1958 when it returned to Aigle. Ghia, Aigle was astonishingly eclectic in its choice of chassis, bodying cars from Delahaye, Mercedes-Benz, Citroën, Jaguar, Jowett, FIAT, Bugatti, Lancia, MG, Singer, Panhard, Austin-Healey, Bristol, Ferrari, Opel, Volkswagen, Renault, BMW, a wide variety of American makes and, of course, Alfa Romeo. Mainstream coachbuilding petered out in the early 1960s, the firm concentrating on repairs and the manufacture of bodies for ambulances, removal vans and other commercial applications thereafter. It went into liquidation in the mid-1980s.

Probably the work of Giovanni Michelotti, the car offered here is one of approximately ten Alfa Romeos bodied by Carrosserie Ghia, Aigle and cost a small fortune in its day. It was purchased in Switzerland by the current owner and comes with a €20,000 invoice for recent work carried out on the engine, gearbox, clutch and brakes. Described as in generally very good condition, and with EU taxes paid, this beautiful coachbuilt Alfa Romeo is offered with cancelled Swiss Carte Grise and would be welcome at all the most prestigious concours gatherings.

€160,000 - 220,000



CITROËN DS 19 CABRIOLET DE PRÉ-SÉRIE 1961

Carrosserie Henri Chapron

Châssis n° 4200224

Moteur n° 21.102.084

Carrosserie n° 0013 000015

- *Le 11e cabriolet « usine » construit par Chapron et pense-t-on le plus ancien encore existant*
- *Très rare modèle « pré-série »*
- *Seule cabriolet DS vendu neuf au Portugal*
- *Longtemps en la seule possession d'Antonio Almeida*
- *Entièrement restaurée*



Le 11e cabriolet DS « usine » construit par Henri Chapron, proposé ici est le plus ancien des cabriolet DS « usine » en existence, connu par le Conservatoire Citroën et Mme Noëlle Chapron. C'est une DS « premier nez » qui reprend certains éléments de pré-série, notamment les attaches de capote par boutons-pressions à l'arrière du compartiment, identiques à celles des deux cabriolets de pré-série dévoilés à la presse au Pré-Catelan en septembre 1960. Elle est également dotée du tableau de bord des premières séries et des ouïes d'ailes « cendriers ».

Le châssis numéro 4200224 a quitté l'usine Citroën le 23 décembre 1960 et a été livrée trois jours plus tard aux ateliers Henri Chapron, rue Aristide Briand à Levallois-Perret où toutes les DS décapotables étaient construites. La voiture était à l'origine grise avec un intérieur en cuir Bordeaux et des moquettes grises. Elle avait également un siège conducteur réglable. Terminée en mars 1961, la DS fut retournée à l'usine Citroën pour être vendue, mais le 11 avril, elle revenait chez Chapron pour quelques retouches de détail. Une copie de la facture de Chapron figure au dossier. Le moteur d'origine (numéro 20.108.913) a été changé par Citroën à peu près à la même époque pour le numéro 21.102.084 (voir document Chapron au dossier).

À la mi-juin 1961, la DS fut vendue neuve au Portugal par l'un des concessionnaires Citroën officiels et présente la particularité d'être la seule DS cabriolet vendue neuve dans ce pays. Immatriculée le 19 juin 1961, la DS est restée au Portugal pendant environ 52 années et, à partir de 1988, faisait partie de l'énorme collection privée de près de 300 voitures d'Antonio Almeida, à Lisbonne.

The 11th DS 'factory' Cabriolet built by Henri Chapron, the car offered here is the oldest surviving DS factory Cabriolet known to 'Le Conservatoire Citroën' and Mme Noëlle Chapron. It is a 'premier nez' ('first nose') DS that incorporates certain 'pre-series' elements, including hood attachment by press buttons on the back of the frame as with the two pre-series Cabriolets shown at the press launch at Pré-Catelan in September 1960. It also has the 1st-series dashboard and the rare 'ailes cendrier' (ashtray) vents in the tops of the front wings.

Chassis number '4200224' left the Citroën factory on 23rd December 1960 and three days later was delivered to Henri Chapron's works in Rue Aristide Briand, Levallois-Perret where all his DS Décapotables were built. The car was originally finished in grey with Bordeaux leather upholstery and grey carpets. An adjustable driver's seat was fitted also. Finished in March 1961, the DS was returned to Citroën for sale but on 11th April '61 was sent back to Chapron for some minor cosmetic detailing. A copy of Chapron's invoice to Citroën is on file. The original engine (number '20.108.913') was changed by Citroën at around the same time to engine number '21.102.084' (see Chapron documentation on file).

In mid-June 1961 the DS was sold new in Portugal by one of Citroën's official dealers, and has the distinction of being the only DS Cabriolet sold new in that country. First registered on 19th June 1961, the DS remained in Portugal for around 52 years and from 1988 formed part of Antonio Almeida's extensive private collection of some 300 cars in Lisbon.





En 1989, la voiture était la vedette du film franco-portugais *Les Nuits blanches* de David Delrieux et fut utilisée pour des parades du championnat du monde des rallyes au Portugal à plusieurs reprises, pour transporter pilotes et co-pilotes comme Brendan Reeves/Rhianon Smyth ou Sébastien Ogier/Julian Ingrassia (photographies au dossier). En 2003, Almeida fit restaurer et repeindre la voiture dans une autre couleur du nuancier Chapron « vert forêt ». L'ancienne immatriculation portugaise fut annulée en 2006 quand la voiture fut achetée par l'actuel propriétaire en 2012, directement à Antonio Almeida.

In 1989 this car starred in the French-Portuguese movie '*Les Nuits Blanches*' by David Delrieux, and on several occasions was used for World Rally Championship parades in Portugal, transporting driver pairings such as Brendan Reeves/Rhianon Smyth and Sébastien Ogier/Julian Ingrassia (photographs on file). In 2003, Almeida had the car restored and repainted in an alternative Chapron colour, 'Vert Forêt' (Forest Green). The old Portuguese registration was cancelled in 2006 and the car was bought by the current owner in 2012, directly from Antonio Almeida.

En 2013, la DS subit une rénovation complète en Suisse, au cours de laquelle le moteur, la transmission, les freins, l'électricité, etc furent tous complètement restaurés. Le système hydraulique à liquide rouge fut changé pour un système à liquide vert plus fiable, mais est resté identique en apparence. Un nouvel intérieur en cuir rouge a été installé en 2014. Un rapport détaillé de la restauration avec plus de 300 photographies figure au dossier.

In 2013 the DS was extensively refurbished in Switzerland, in the course of which the engine, transmission, brakes, electrics, etc were all fully restored. As well, the 'red LHS oil' system was changed to the more reliable 'green oil' but remained optically unchanged. A new red leather interior was installed in 2014. A comprehensive record of the restoration, amounting to more than 300 photographs, is on file.

Depuis l'achèvement des travaux, son propriétaire a pu en profiter lors de plusieurs manifestations dont le rallye Chapron à Évian-les-Bains et le rassemblement du lac de Garde, en Italie, en 2014. Décrite par le vendeur comme dans état exceptionnel, cette magnifique et rare pièce de l'histoire automobile française est prête pour la route et le plaisir. Admirée lors de chaque manifestation, elle est vendue avec la documentation citée plus haut, le certificat d'authenticité du Conservatoire Citroën, une copie des anciens papiers d'immatriculation portugaise, ses papiers d'immatriculation belge en cours et son contrôle technique.

Since completion the DS has been enjoyed by the current owner on many international events including the 2013 Chapron Rally at Evian-Les-Bains, France and the gathering at Lake Garda, Italy in 2014. Described by the vendor as in superb condition, this magnificent and rare piece of French motoring history is 'on the button' and ready to be enjoyed. An eye-catcher at any gathering, it comes with the aforementioned documentation; Citroën Heritage certificate of authenticity; a copy of the old Portuguese registration papers; current Belgian registration papers and Contrôle Technique.
€170,000 - 230,000



AC ACE BRISTOL 1959

Châssis n° BEX 1090

Moteur n° 100 D2 1000

- *L'une des 465 AC Ace Bristol construites*
- *Conduite à gauche d'origine*
- *Restaurée professionnellement aux spécifications de série*
- *A participé au Colorado Grand*
- *Historique parfaitement documenté*



Souvent décrite comme la grande sœur sophistiquée de la Cobra, l'AC Ace Bristol est la parfaite incarnation de la sportive britannique. Habillée d'une magnifique et élégante carrosserie en aluminium, la voiture pèse à peine plus de 900 kg, ce qui en fait une sportive particulièrement agile. L'AC suivait de près les lignes de la Ferrari 166 Barchetta et reste un superbe et percutant design. Ses caractéristiques étaient remarquables pour la fin des années 1950. On retrouvait le six cylindres en ligne à trois carburateurs de 120 ch dérivé du moteur BMW, une intéressante suspension indépendante avec amortisseurs hydrauliques et des freins à disque Girling à l'avant. Il ne fut construit que 465 AC Ace Bristol en tout.

Cette AC Ace à moteur Bristol et conduite à gauche d'origine, magnifiquement restaurée, fut achetée neuve par Charles Kaleta de Le Grange Park, dans l'Illinois, soi-disant pour faire un cadeau à son fils Charles Junior, qui envisageait de faire des études en Suisse. Elle est dotée d'un chauffage, monté à l'usine, et d'un radiateur à huile avec témoin de température. Dans le cadre de sa restauration, un overdrive électrique Laycock avec interrupteur conforme à l'origine a été installé, afin de pouvoir rouler à vitesse soutenue et le moteur a été refait aux spécifications D2, conformes à celles de l'époque. La voiture est passée entre plusieurs mains avant d'être redécouverte dans une grange, au nord de l'Ohio, par le spécialiste de la marque Jerry Bensinger, en 2006.

Frequently described as the more sophisticated older brother of the Cobra, the AC Ace Bristol is an embodiment of the quintessential British sports car. Featuring a beautiful and elegant aluminum body, the car weighs less than 2,000 pounds, making it a very lithe and sporting car to drive. The AC was styled closely after the Ferrari 166 Barchetta and remains a beautiful and striking shape. The specification was remarkable for the late 1950's and included the triple carbureted BMW-derived 120hp inline-six, an interesting independent suspension design with hydraulic shock absorbers, and Girling front disc brakes. In total, just 465 AC Ace Bristols were produced.

This wonderfully restored, factory left hand drive Bristol-powered AC Ace was originally purchased by Charles Kaleta of Le Grange Park, Illinois, reportedly as a gift for his son Charles Junior, who planned to study in Switzerland. It is fitted with a factory heater, oil cooler and oil temperature gauge. As part of the restoration work, a Laycock electric overdrive with period appropriate switchgear was fitted for extended high-speed touring, and the engine rebuilt to desirable and correct D2 specifications. The car passed through several hands, eventually being discovered by respected AC marque specialist Jerry Bensinger in a northern Ohio barn in 2006.





Elle avait besoin d'une bonne restauration, mais était complète et intacte. Le moteur n° 930 a vraisemblablement été échangé pour le numéro 100 D2 1000, au tout début de sa carrière. On trouvera, dans le dossier, des photos d'avant la restauration confirmant l'état de conservation de la voiture lors de sa découverte.

Le précédent propriétaire, Richard Scott de Sydney, dans l'Ohio, un pilote de VEC passionné bien connu, a acheté BEX 1090 avec l'intention de la restaurer pour faire du tourisme et la présenter dans les concours et autres manifestations. Une attention particulière a donc été portée à ses qualités routières et mécaniques, autant qu'à sa présentation. Ses suspensions, sa direction, ses ressorts, ses amortisseurs, ses freins, son instrumentation et son électricité ont été soit remplacés soit restaurés. La très réputée société Marcovicci-Wentz de Long Island, dans l'état de New York, a refait le moteur Bristol qui a été doté de paliers, de soupapes et de pistons neufs et a subi un réalésage de 0,5 mm. Une fois la restauration achevée, le moteur a été passé au banc et réglée avec soin, des rapports détaillés figurant au dossier fourni avec la voiture.

Mark Wehrman, également de Long Island, a refait la boîte à quatre rapports. Un overdrive électrique Laycock, conforme à l'origine, complet avec son interrupteur, a été trouvé en Angleterre et donne d'excellentes aptitudes de croisière sur autoroute.

Although needing complete restoration, the Ace remained wonderfully complete and unmolested. Evidently, very early in the car's life engine number 930 was exchanged for engine number 100 D2 1000. On file are pre-restoration photos confirming the undisturbed nature of the car upon its discovery.

The previous owner, noted vintage racer and enthusiast Richard Scott of Sidney, Ohio, purchased BEX 1090 with the intention of restoring it for extended and reliable touring, as well as for Concours events and shows. Accordingly, equal attention was paid to its running and handling as well as its cosmetics, with suspension, steering, springs, shocks, brakes, instrumentation and wiring either replaced or restored. The respected firm Marcovicci-Wentz, of Long Island, New York, rebuilt the Bristol engine with work including all new bearings, pistons, and valves and a 0.020-inch overbore. Upon completion, the Bristol was dynamometer tested and tuned with detailed reports produced, which are included in the documentation file accompanying the car.

Mark Wehrman, also of Long Island, rebuilt the four speed gearbox. A proper Laycock electric overdrive unit, complete with correct switchgear was sourced from England and provides extended highway cruising capabilities.





Au cours de la restauration, la voiture a été complètement démontée, mais la carrosserie n'a pas été dissociée du châssis tubulaire, afin d'éviter les pertes d'alignement. Une « rôtissoire » a été fabriquée pour pouvoir travailler sur la carrosserie et le châssis sous tous les angles possibles. Ce travail a été accompli par l'équipe de Automotive Hammer Art d'Indianapolis, dans l'Indiana.

La restauration pousse le souci du respect de l'authenticité très loin, avec des panneaux latéraux de coffre flockés, des durites de radiateur et un tuyau d'alimentation en carburant métalliques conformes à ceux d'origine, ainsi que des manchons à graisse pour les ressorts à lames avant et arrière. Même le bocal de lave-glace et le filtre à air Guilford authentiques sont présents. Extérieurement, la voiture a une extraordinaire apparence de fraîcheur comme on est en droit de l'attendre d'une restauration récente de grande qualité. Elle a parcouru moins de 10 000 km depuis la fin des travaux. La peinture, les chromes, la sellerie, le soubassement et le compartiment moteur ont tous été restaurés avec la plus grande exigence.

During restoration, the entire car was completely disassembled, but the body was not removed from the car's tubular chassis to avoid loss of critical alignment points. A rotisserie was fabricated to allow work on the body and chassis from all possible angles. This work was completed by the staff at Automotive Hammer Art of Indianapolis, Indiana.

An authentic and correct restoration, the car features such original specification items as flocked rear boot side panels, proper corrugated radiator hoses and clear, corrugated fuel lines, plus heavy, grease impregnated covers for the front and rear leaf springs. Even the window washer bottle and correct Guildford air cleaner housings are present. Cosmetically speaking, the car has an outstanding and fresh appearance, as would be expected of a high quality recent restoration. Fewer than 10,000 kilometers have been driven since completion. The paint, brightwork, upholstery, undercarriage, and engine bay are all finished to exceptional standards.





À la suite des travaux de restauration, la voiture a été longuement essayé sur route et mise au point en vue de participer au Colorado Grand de 2009, où elle a magnifiquement fonctionné et a été admirée à la fois pour son apparence et pour ses performances. Le Colorado Grand est l'un des nombreux événements prestigieux pour lesquels l'AC Ace Bristol est éligible aux États-Unis, sans parler de ceux d'Europe et du Royaume-Uni.

La voiture est vendue avec une nouvelle capote et un couvre-tonneau, des fenêtres latérales amovibles, un pistolet à graisse et une clé de verrouillage, un fourreau pour la capote et une trousse à outil. On trouvera également une reproduction du manuel d'entretien, un reportage photographique montrant la voiture avant et pendant la restauration, un jeu de clés supplémentaires et une sélection de documents relatif à la restauration et montrant la voiture du temps de son précédent propriétaire.

Sa restauration dans un exigeant souci d'authenticité et sa mécanique parfaite, ses révisions et son entretien irréprochable font de BEX 1090 la candidate idéale pour les concours d'élégance, partout dans le monde, aussi bien que pour les rallyes historiques où son agile châssis et son puissant 2 litres Bristol forment un parfait tandem pour le plaisir du conducteur. Bonhams recommande une attention minutieuse à cette séduisante AC à conduite à gauche d'origine.

Following the completion of the restorative works the car was amply road tested and final sorting performed in preparation for the 2009 Colorado Grand, where it performed brilliantly and was admired both for its appearance and performance. The Grand is but one of many prestigious events this AC Ace Bristol is eligible for in the US not mentioning those in Europe and the UK.

The car is offered complete with a new top and tonneau cover, side windows, a grease gun and "T" key, correct storage bags for the top as well as tool kit. Also included is a reprinted owner's manual, photo documentation of the restoration including before and in process photos, extra keys, and select documentation relating to the restoration and previous ownership period.

With its authentic and stunning high-point restoration and mechanical excellence, fully serviced and well maintained since, BEX1090 is an ideal candidate for Concours events around the globe, as well as road rally events where its nimble chassis and suitably powerful 2.0-liter Bristol power plant are a near perfect driver's combination. Bonhams recommend close inspection of this desirable original left-hand drive delivery AC.

€250,000 - 300,000



9 *

BENTLEY S2 CONTINENTAL FLYING SPUR BERLINE SPORT 1961

Carrosserie H. J. Mulliner

Châssis n° BC90LBY

Moteur n° B89BC

- *Modèle à rare et exclusive carrosserie Flying Spur en aluminium*
- *Conduite à gauche d'origine*
- *Appartient au même propriétaire privé depuis 2008*
- *Excellente présentation mécanique et esthétique*



Cette Bentley Continental S2 est habillée de l'élégante carrosserie quatre portes Flying Spur en aluminium dessinée par H. J. Mulliner et fait partie des 54 à être équipée de la conduite à gauche sur les 125 construites dans ce style sur le châssis S2.

Dithyrambique sur la nouvelle Bentley S, présentée en avril 1955, The Autocar écrivait : « la dernière Bentley procure un niveau de sécurité, de confort et de performance au-dessus de toute expérience et peut-être même au-delà de l'imagination de la majorité des conducteurs du monde. » Plus tard, en octobre de la même année, la Bentley Continental était à son tour proposée sur le châssis S, un modèle synonyme de performances faciles et de grande distinction depuis sa présentation sur le châssis R en 1952.

Rolls-Royce avait envisagé de ne proposer la Continental qu'en deux portes, mais vers la fin 1957, la décision fut prise de lancer une version quatre portes carrossée par H.J. Mulliner. Présentée sur la Continental S1 sous le nom de Flying Spur, ce dessin était dû à une collaboration entre le style interne de Rolls-Royce et H.J. Mulliner, et ressemblait fortement à la fois à la Continental deux portes et aux berlines quatre portes sur châssis Rolls-Royce et Bentley (non Continental). Le modèle Flying Spur fut reconduit sur la Continental S2 à moteur V8 et fut modifié pour intégrer l'avant à quatre phares de la S3, après la présentation de celle-ci en 1962.

This Bentley S2 Continental features the elegant, H J Mulliner-designed, alloy body, 'Flying Spur' four-door coachwork, and is one of 54 with left-hand drive out of a total of 125 completed in this style on the S2 chassis.

Eulogising about Bentley's new 'S'-series cars, introduced in April 1955, The Autocar wrote, 'the latest Bentley model offers a degree of safety, comfort and performance that is beyond the experience and perhaps even the imagination of the majority of the world's motorists.' Later, in October that same year, the Bentley Continental became available on the 'S' chassis, the model having been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction in R-Type form in 1952.

Rolls-Royce had envisaged the Bentley Continental as exclusively a two-door car, but late in 1957 the decision was taken to sanction the production of a four-door variation by H J Mulliner. Introduced on the S1 Continental and known as the 'Flying Spur', this design was a collaborative effort by Rolls-Royce's in-house styling department and H J Mulliner, and bore a strong resemblance both to the two-door Continental and to existing coachbuilt four-door styles on Rolls-Royce and (non-Continental) Bentley chassis. The Flying Spur body style continued on the V8-engined S2 Continental and was revised to incorporate the S3's four-headlamp front end following the latter's introduction in 1962.





Aux qualités reconnues de style et d'élégance de la Continental, la Flying Spur ajoutait le confort des quatre portes, un habitacle plus spacieux et un coffre généreusement dimensionné, la rendant plus apte encore au tourisme longue distance.

Le châssis BC90LBY à conduite à gauche a été livré neuf aux États-Unis où il fut d'abord la propriété d'une certaine Mme Charles Davis. La fiche constructeur, vendue avec la voiture, révèle qu'elle était équipée d'un système complet de réfrigération (pour le Texas), d'une antenne électrique, d'une radio Becker Köln, d'un avertisseur Windtone et de pneus à flanc blanc Firestone. La Bentley avait déjà été restaurée (vers 2000, pense-t-on) quand elle fut achetée par le vendeur collectionneur privé en juillet 2008, date depuis laquelle elle a été mise dans un excellent état « d'utilisation » pour les rallyes dans les montagnes suisses.

Les travaux menés comprennent la réfection des freins et de la boîte, celle-ci étant encore sous garantie (facture au dossier). Repeinte en bordeaux (à la place du Smoke Green d'origine) la voiture présente un intérieur refait en cuir fauve, un allumage électronique et un faisceau électrique largement reconditionné. Telle que présentée dans la revue du Bentley Drivers Club (avril 2011), cette rare et magnifique Flying Spur est prête à l'usage, vendue avec la documentation mentionnée plus haut, son permis de circulation et son contrôle technique suisses.

To the Continental's existing qualities of pace and elegance, the Flying Spur added four-door practicality, a more spacious interior and generously proportioned boot, making it even more suited to extended touring of far-flung destinations.

Left-hand drive chassis number 'BC90LBY' was delivered new in the USA and first owned by a Mrs Charles Davis. Accompanying copy build sheets reveal that the car was delivered with full refrigeration (for Texas), electric aerial, Becker 'Köln' radio, Windtone horns and Firestone whitewall tyres. The Bentley had already been restored (believed circa 2000) when it was acquired by the current private vendor in July 2008, since when it has been brought up to excellent 'user' condition for rallies in the Swiss mountains.

Works carried out include rebuilds of the brakes and gearbox, the latter being still under guarantee (bill on file). Repainted in Burgundy (from original Smoke Green) the car features a re-upholstered tan leather interior, electronic ignition and largely rewired electrics. As featured in the Bentley Drivers' Club Review (April 2011), this rare and beautiful Flying Spur is ready for use and comes with the aforementioned documentation, Swiss Permis de Circulation and Contrôle Technique.
€200,000 - 250,000



10

OSCA 1600 GT COUPÉ 1961

Carrosserie Touring Superleggera

Châssis n° 019

Moteur n° 8477

Carrosserie n° 8728

- *Une des 128 OSCA 1600 GT construites*
- *L'une des deux carrossées par Touring Superleggera dans ce style*
- *Nombreux particularismes spéciaux et astucieux*
- *Vendue avec un moteur de rechange*





01

En 1937, les trois frères Maserati encore vivants vendirent Maserati au groupe Orsi et fondèrent après la seconde guerre Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati – autrement dit OSCA – pour fabriquer des voitures de compétition en série limitée. L'une des raisons du départ des frères Maserati était qu'ils ne voulaient pas être impliqués dans la construction de voitures de tourisme, se vouant uniquement à la compétition pure et dure.

Osca connut de beaux succès internationaux en Sport tout au long des années 1950. Aux 12 Heures de Sebring 1954, l'une des épreuves du championnat du monde, des Osca privées finirent aux 1e, 4e et 5e places, devant des écuries d'usine dans une catégorie sans limite de cylindrée, un exploit aussi extraordinaire qu'inattendu. Osca remporta sa classe aux Mille Miglia à dix reprises et gagna également à l'indice de performance au Mans.

In 1937 the three surviving Maserati brothers sold out to the Orsi Group and after WW2 founded Officine Specializzate per la Costruzione Automobili Fratelli Maserati - OSCA for short - to build limited edition competition cars. One of the reasons for the Maserati brothers' departure was that they did not want to be involved in making road cars - they were racers pure and simple.

OSCAs performed magnificently in international sports car racing throughout the 1950s. In the 1954 Sebring 12-Hours, a round of the World Sports Car Championship, privately entered 1.5-litre OSCAs finished 1st, 4th and 5th against works teams in a category with no limit on engine capacity, an achievement as outstanding as it was unexpected. OSCAs took class wins in the Mille Miglia on ten occasions and also won the Index of Performance at Le Mans.





02



03



04



05

Osca était une minuscule entreprise, ne fabriquant jamais plus de 30 voitures dans l'année, toutes destinées à la compétition. Son premier modèle, présenté en 1948, fut la MT4 (Maserati Tipo 4), une petite « torpille » animée par un 1 092 cm³ à un arbre à cames en tête, qui remporta d'emblée des succès aux mains de Luigi Villoresi. Porté par étapes à 1 491 cm³ et doté d'un double arbre à cames, le moteur Osca fut par la suite repris par Fiat, pour lequel il fut « mis en production » par l'ancien ingénieur de Ferrari, Aurelio Lampredi.

OSCA was a tiny company, never making more than 30 cars in a single year, all of which were intended for competition. Its first offering, introduced in 1948, was the MT4 (Maserati Tipo 4), a small siluro powered by a 1,092cc overhead-camshaft engine, which was immediately successful in the hands of Luigi Villoresi. Enlarged in stages up to 1,491cc and given a twin-cam cylinder head, the OSCA engine was later taken up by FIAT, for whom it was 'productionised' by ex-Ferrari designer, Aurelio Lampredi.

01, 02, 03, 04 et 05

Le modèle Osca 1600 GT Touring lors de sa présentation en 1961

© Fam. Bianchi Anderloni





Simultanément, tandis que son moteur double arbre équipait les sportives haut de gamme de Fiat, Osca commença produire ses propres modèles de tourisme, rompant avec les principes qui avaient poussé les frères à abandonner Maserati. La 1600 GT d'Osca était construite autour d'un châssis tubulaire équipé du même moteur mieux préparé (il s'avéra que parallèlement à sa propre 1600 GT, la marque fabriquait également des versions spéciales des Fiat 1500/1600, la plupart sous forme de coupés, un type de carrosserie que ne proposait pas Fiat). Osca construisit 128 exemplaires de sa 1600 entre 1960 et 1963, la grande majorité (98) carrossées par Zagato.

L'Osca 1600 GT que nous proposons a été carrossée par Touring, selon le fameux procédé de construction Superleggera, breveté par le carrossier milanais, qui consistait en un treillis de tubes de petite section sur lequel reposait les panneaux de carrosserie. Livré neuf en Italie, le châssis n° 019 est l'un des deux seuls de ce type avec des caractéristiques spéciales, comme son mécanisme de roue de secours, le contour concave de la carrosserie ainsi que de sa lunette arrière.

At the same time as its twin-cam engine was powering FIAT's range-topping sports cars, OSCA began producing its own GT cars, reversing the policy that had prompted the brothers to leave Maserati. OSCA's 1600 GT was built around a tubular-steel spaceframe chassis equipped with the same engine in a higher state of tune. (It would appear that concurrently with its own 1600 GT, the firm also built special versions of the FIAT 1500/1600, many of which were made as closed coupés, a style not offered by FIAT). OSCA completed 128 examples of its 1600 GT between 1960 and 1963, the greater majority (98) with bodies by Carrozzeria Zagato.

The OSCA 1600 GT offered here is the work of Carrozzeria Touring, featuring the Milanese company's famous Superleggera (Super lightweight) body construction that employed a framework of small-diameter tubing to support the external panels. Delivered new in Italy, chassis number '019' is one of only two of its kind with very special features such as the spare wheel mechanism and full 'groove' contour to the coachwork.





La voiture a précédemment appartenu à un collectionneur français connu et respecté et nécessitait une restauration au moment de son acquisition. Le travail fut mené avec l'aide de feu Carlo Anderloni (1916-2003), fils du fondateur de la carrozzeria Touring, Felice Anderloni, dont il avait pris la succession à la tête de la société après sa mort en 1949.

Plus récemment, entre 2004 et 2006, d'autres travaux furent entrepris sur l'Osca, cette fois à Turin, qui furent achevés en 2007. Elle a été exposée à Avignon en mars 2014 et a remporté la catégorie Sport à la première édition du Saint-Jean-Cap-Ferrat légende, également en 2014. Elle a aussi figuré dans plusieurs magazines, dont *Rétroviseur* (dans le numéro de février 2008, à disposition). La voiture est vendue avec sa demande d'immatriculation belge, les photographies de sa restauration, des photos originales d'époque du modèle (très rares) et un extrait du magazine *Automobiles Classiques* dans lequel elle a figuré. Un moteur de rechange, numéro 3984, fait également partie du lot.

Sans doute jamais exposée hors de France depuis sa livraison et l'un de deux chefs-d'œuvre du design sur ce châssis par la carrozzeria Touring, '019' représente une opportunité séduisante d'acquérir un magnifique exemplaire de cette rare Gran Turismo italienne, éligible dans de nombreux et prestigieux concours d'élégance et événements historiques.

The car previously belonged to a very well-known and respected French collector, having been in need of restoration when acquired. The rebuild was carried out with the assistance of the late Carlo Anderloni (1916-2003) son of Carrozzeria Touring's founder Felice Anderloni, who took over the running of the company after his father's death in 1949.

More recently, between 2004 and 2006, further work was carried out on the OSCA, on this occasion in Turin, the work being completed in 2007. It was exhibited at Avignon in March 2014 and won the 'Sport' category at the first Saint-Jean-Cap-Ferrat Légende, also in 2014. It has also been featured in many magazines, including *Rétroviseur* (February 2008 edition, copy available). The car comes with Belgian registration request; restoration photographs; original period photographs of the model (very rare); and an extract from *Automobiles Classiques* magazine in which it was featured. A spare engine, number '3984' is included in the sale.

Most probably never shown outside France and one of only two masterpieces of design on this chassis by Carrozzeria Touring, '019' represents an exciting opportunity to acquire a fine example of this rare Italian Gran Turismo, eligible for a wide variety of the most prestigious concours d'élégance and important historic events.
€380,000 - 460,000





11

MASERATI BOOMERANG 1972

Carrosserie Italdesign

Châssis n° 081

Moteur n° 902

- *Concept car unique*
- *Entièrement fonctionnel*
- *Vainqueur de nombreux concours*
- *Immatriculé pour la route*







01

D'abord dévoilé sous forme de concept car au Salon de Turin en 1971, la Maserati Boomerang était une création des plus extrêmes, typique de celui qui allait être surnommé « designer automobile du siècle », Giorgetto Giugiaro. Né dans une famille d'artistes – son père et son grand-père étaient peintres – Giorgetto Giugiaro avait hérité leur flair artistique, étudiant à l'école des beaux-arts de Turin où ses dessins de carrosserie automobiles avaient été remarqués par Dante Giacosa, le directeur technique de Fiat qui lui offrit un poste et il commença à travailler pour le centre de style de la société – Fiat Centro Stile – en 1955.

À la recherche d'une plus grande liberté créative, Giugiaro, âgé de seulement 21ans, quitta Fiat en 1959 pour la carrozzeria Bertone où il prit le poste de directeur du style, créant des chefs-d'œuvre pour des marques comme Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Jaguar et Maserati, parmi d'autres. Après six années chez Bertone, il partit chez Ghia qu'il quitta seulement deux ans plus tard, pour fonder son propre studio de style, Ital Styling (qui allait rapidement devenir Italdesign).

First seen as a concept car at the Turin Motor Show in 1971, the Maserati Boomerang was a typically adventurous work by the man who would later be judged 'Car Designer of the Century': Giorgetto Giugiaro. Born into a family of artists - his father and grandfather were painters - Giorgetto Giugiaro inherited their creative flair, attending the Turin Art School where his imaginative car-design sketches were noticed by Dante Giacosa, FIAT's Technical Director. He was offered a job and began working in the company's design office - FIAT Centro Stile - in 1955.

Seeking greater creative freedom, Giugiaro left FIAT in 1959, aged only 21, to join Carrozzeria Bertone as head of its styling department, producing masterpieces for the likes of Alfa Romeo, Aston Martin, Ferrari, Jaguar and Maserati among others. After six years with Bertone he moved to Carrozzeria Ghia, but only two years later left to found his own design studio: Ital Styling (later Italdesign).

01

La Boomerang sur le stand d'Italdesign
© Archives A.B.

02 et 03

La Boomerang au Salon de Genève, 1972 © Walter Bäumer

04 et 06

La Boomerang en test à l'usine, 1972 © Adolfo Orsi Archive

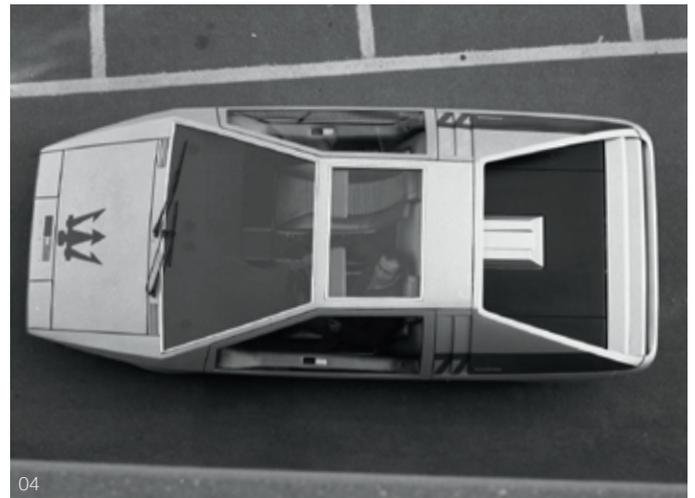




02



03



04

L'un des premiers travaux de la toute jeune société émanera de Volkswagen, pour qui Giugiaro dessina la Golf qui connut un succès spectaculaire, et à partir de cette date, Italdesign collabora avec la plupart des grands constructeurs mondiaux, créant des centaines de modèles de série et de prototypes. La société demeure l'un des acteurs les plus en vue dans le domaine de l'automobile et du design industriel.

La Boomerang empruntait sa plate-forme mécanique et son V8 4, 7 litres à la toute nouvelle Maserati Bora, première voiture de série à moteur central de la marque italienne, dont Giugiaro avait dessiné la carrosserie. Avec ses 310 ch, la Boomerang était créditée d'une vitesse de pointe de 300 km/h et, comme le faisait remarquer un journaliste, semblait déjà filer à 150 km/h quand elle était à l'arrêt. La forme en coin et les angles vifs allaient être une caractéristique du travail de Giugiaro pendant plusieurs années, sous la forme des VW Golf et Passat, Fiat Panda, Lancia Delta, Maserati Quattroporte III, De Lorean DM-12 et de la Lotus Esprit à la carrière particulièrement longue qui s'étala sur près de 30 années. Toutefois, l'intérieur futuriste avec son tableau de bord si typique, dans lequel le volant tournait autour d'un module fixe où étaient disposés les instruments de bord, semblait plus approprié pour un vaisseau spatial que pour une voiture de tourisme.

One of the fledgling company's first major commissions came from Volkswagen, for whom Giugiaro designed the spectacularly successful Golf, and since then Italdesign has gone on to collaborate with almost all the world's major motor manufacturers, creating hundreds of new production models and one-off prototypes. The company remains one of the leading players in the fields of automotive and industrial design.

The Boomerang borrowed its mechanical underpinnings and 4.7-litre V8 engine from the recently introduced Maserati Bora coupé, the Italian firm's first mid-engined production car, for which Giugiaro had styled the body. With 310bhp on tap, the Boomerang was good for a top speed of around 300km/h and, as one journalist observed, looked like it was doing 100mph even when standing still. The Boomerang's wedge shape and sharp angles would characterise Giugiaro's designs for many years, appearing in the VW Golf and Passat, FIAT Panda, Lancia Delta, Maserati Quattroporte III, De Lorean DM-12 and the extraordinarily long-running Lotus Esprit, which remained in production for nearly 30 years. The futuristic interior though, with its unique dashboard layout where the steering wheel rotates around a stationary binnacle of radially disposed instruments, looked more appropriate for the command deck of a starship than a passenger car.





Exposée au Salon de Genève en mars 1972, la Boomerang fut ensuite exposée régulièrement pendant les quelques années qui suivirent, apparaissant aux salons internationaux de Paris, Londres et Barcelone où elle reçut des louanges unanimes. Elle figura en couverture de la 20^e édition de L'Année Automobile (1972/1973).

La voiture resta en Espagne après le Salon de Barcelone et fut vendue à un résident de Benidorm. Elle y était encore en 1980, quand un vacancier allemand, passionné de Maserati, l'y découvrit et put s'en rendre acquéreur. Il avait vu la Boomerang huit ans auparavant et avait jusque-là dû se contenter d'en posséder une maquette. Après une restauration soignée, la Boomerang fit son apparition au Concours d'élégance Automobiles Classiques à Bagatelle à Paris en 1990. Giorgetto Giugiaro était membre du jury et apposa gentiment sa signature sur le panneau arrière. Depuis, la Boomerang a été invitée à la plupart des plus prestigieux concours d'élégance, y compris Pebble Beach et le Concorso Italiano de Carmel à la mi-1990, remportant de nombreux prix amplement mérités. Elle fit encore une apparition au Monterey Historic Automobiles Races en 2000 et au 50^e anniversaire du concours de Pebble Beach.

By the time of its appearance at the Geneva Salon in March 1972, the Boomerang would for the next few years be displayed regularly, appearing at the Paris, London and Barcelona international motor shows and receiving unanimous praise. L'année Automobile featured the car on the cover of its 20th issue (1972/73).

The car remained in Spain after the Barcelona show and eventually was sold to a resident of Benidorm. It was still there in 1980 when a holidaying German Maserati enthusiast discovered the car and was able to buy it. He had seen the Boomerang eight years previously and had until then contented himself with owning a scale model. Following careful restoration, the Boomerang made its reappearance at the Bagatelle Concours, Paris in 1990. Giorgetto Giugiaro was one of the judges and graciously added his signature to the rear panel. Since then the Boomerang has been invited to all the most prestigious concours events including Pebble Beach and the Concorso Italiano at Carmel in the mid-1990s, picking up numerous well-deserved awards. It made an appearance again in 2000 at the Monterey Historic Automobile Races and the 50th Anniversary concours at Pebble Beach.





En 2002, la voiture changea de mains et vit sa précédente restauration, qui avait été surtout esthétique, rafraîchie par le spécialiste de la marque Traction Seabert & Co Ltd de Waltham Cross, dans le Hertfordshire, au Royaume-Uni. Le cahier des charges du propriétaire était de rendre la Boomerang utilisable sur route, une requête qui demanda 18 mois de travail soigné sur la mécanique et l'électricité et coûta 20,000 £.

Une fois terminée, début 2003, la voiture fut immatriculée et utilisée par son propriétaire. Elle revint en Europe en 2005, passant aux mains du vendeur en février de cette année-là. Elle figurait dans le numéro de mars 2005 de Classic & Sports Car. En 2005, le propriétaire remit en place le logotype 77 (en fait les initiales de Giorgetto Giugiaro) sur les panneaux de custode et le fameux emblème au trident de la marque milanaise - le plus gros jamais arboré par une Maserati - sur le nez de la voiture. De plus, le moteur a été révisé par un spécialiste de la marque à Turin ainsi que l'air conditionné, le système de suspensions et elle dispose d'un nouvel échappement et de pneus neufs. La voiture est immatriculée pour la route en France et possède sa carte grise.

In 2002 the car changed hands and was treated to a refreshment of its previous, mainly cosmetic, restoration, the work being entrusted to marque specialists Traction-Seabert & Co Ltd of Waltham Cross, Hertfordshire, UK. The owner's brief was that the Boomerang should be made road usable, a process that involved 18 months of careful mechanical and electrical refurbishment and cost some £20,000.

Following completion in early 2003, the car was road registered and used by its owner. It returned to Europe again in 2005, passing into the current vendor's hands in February of that year. Classic & Sports Car featured the Boomerang in its March 2005 edition. In 2005 the owner re-instated the '77' logos (Giorgetto Giugiaro's initials) on the Boomerang's rear quarters and Milanese marque's famous trident emblem - the largest ever applied to a Maserati - on the car's nose. In addition, the engine has been overhauled by a marque specialist in Turin and the car also benefits from a full service of the air conditioning and suspension systems, and a new exhaust and tyres. The Maserati is currently fully road registered in France and comes with its French Carte Grise.



06

Aux mains de son actuel propriétaire, la Boomerang a été exposée à la Villa d'Este (2006), à l'exposition « L'auto del futuro dal 1950 » à Turin (2008), au concours d'élégance de Zoute (2013, Best of show), au concours d'élégance de Monte-Carlo (2013, Best of show), à l'exposition « Museo Casa Natale » à Modène (2014), au Mondial de l'automobile à Paris (2014) et au concours d'élégance du 100e anniversaire de Maserati à Turin où elle a remporté le prix de sa catégorie. En 2014, la Boomerang fut aussi la vedette d'une série de publicités presse et télévision de Louis Vuitton, avec des photographies de l'artiste allemand Jürgen Teller, montrant la voiture avec des top models aux giardini della biennale à Venise.

Les prototypes et les modèles de salons aux mains de particuliers sont extrêmement rares et les exemplaires fonctionnels, comme la Boomerang, encore plus rares. Il n'en passe que très rarement sur le marché et c'est pourquoi cette Maserati unique et particulièrement remarquable, dessinée par l'un des plus grands designers automobile de tous les temps, représente probablement une occasion unique dans une vie pour un collectionneur ou un musée. Il ne fait aucun doute qu'elle rehaussera le prestige de n'importe quelle collection dans le monde.

While in the current ownership the Boomerang has been displayed at Villa d'Este (2006), Exhibition 'L'auto del Futuro dal 1950' Turin (2008), Monaco Motor Legend (2012, 'Best of Show'), Avignon Retro Festival (2012), Zoute Concours d'Élégance (2013, 'Best of Show'), Monte Carlo Concours d'Élégance (2013, 'Best of Show'), Exhibition 'Museo Casa Natale' in Modena (2014), Mondial de l'Automobile in Paris (2014) and the 100th Anniversary of Maserati Concours d'Élégance in Turin where it won a class award (2014). In 2014 the Boomerang also featured prominently in a series of Louis Vuitton press and television advertisements, with photographs by German artist/photographer Jürgen Teller, showing the car with fashion models at the Giardini della Biennale in Venice.

One-off prototypes and concept cars in private hands are extremely rare, and fully functioning examples such as the Boomerang rarer still. They come to the market only infrequently and thus this unique and highly influential Maserati, penned by one of the greatest car stylists of all time, represents a possibly once in a lifetime opportunity for the discerning collector or automobile museum. There is no question that it would enhance any of the world's great collections.

Estimation sur demande





BENTLEY 4¼-LITRE CABRIOLET 1939

Carrosserie Vanden Plas

Châssis n° B105MX

Moteur n° W2BC

- *La quintessence des Bentley Derby anciennement propriété de Peter Blond*
- *L'une des neuf carrosseries de ce type*
- *Fraîchement restaurée avec d'importantes factures à l'appui*
- *Modèle MX avec overdrive très recherché*



À la fin des années 1930, la Bentley « Derby », dévoilée vers le début de la décennie après la reprise de la marque par Rolls-Royce, avait subi un certain nombre de modifications, la plus importante étant l'accroissement de l'alésage en 1936 qui avait porté la capacité à 4 257 cm³, réalésage qui avait coïncidé avec l'adoption des paliers de vilebrequin Hall de meilleur qualité. Ce moteur, similaire à celui de son homologue Rolls-Royce - la 25/30 HP - comme c'était déjà le cas avec le précédent modèle 3 ½ Liter, bénéficiait de caractéristiques supérieures sur la Bentley, équipé de deux carburateurs SU, d'un taux de compression plus élevé et de cames « plus sportives ».

En conséquence, la nouvelle 4 ¼ Liter offrait plus de puissance qu'avant tout en conservant l'ancien châssis, désormais bien au point, avec sa boîte infailible et ses freins assistés par servo. C'est la construction d'autoroutes modernes en Europe centrale, permettant aux voitures de rouler longtemps à des vitesses soutenues, qui avait poussé à l'adoption des paliers à coussinets Hall et qui allait entraîner l'installation d'une boîte avec overdrive et l'amélioration du système de lubrification de l'incomparable « grande routière » de Bentley, des progrès qui correspondaient à l'arrivée des voitures de la série M, en 1939.

By the end of the 1930s the 'Derby' Bentley, introduced towards the beginning of that decade following the firm's take-over by Rolls-Royce, had undergone a number of significant developments, not the least of which was an increase in bore size in 1936 that upped the capacity to 4,257cc, a move that coincided with the adoption of superior Hall's Metal bearings. This new engine was shared with the equivalent Rolls-Royce - the 25/30hp - and as had been the case with the preceding 3½-Litre model, enjoyed a superior specification in Bentley form, boasting twin SU carburettors, raised compression ratio and a more 'sporting' camshaft.

Thus the new 4¼-Litre model offered more power than before while retaining the well-proven chassis with its faultless gearchange and servo-assisted brakes. It was the construction of modern highways in Continental Europe, enabling cars to travel at sustained high speeds, that had prompted the introduction of the Hall's Metal bearings and would lead eventually to the adoption of an overdrive gearbox and improved lubrication system on Bentley's peerless Grande Routière, improvements which coincided with the introduction of the 'M' series cars in 1939.





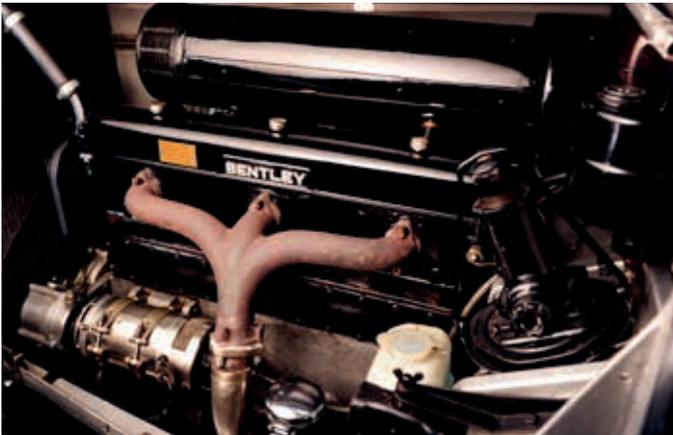
Seulement 200, environ, furent construites en 1939 et toutes sont particulièrement recherchées aujourd'hui. Avec son moteur 4 ¼, sa boîte avec overdrive et sa carrosserie cabriolet Vanden Plas, B105MW représente la forme la plus achevée et la plus recherchée de la Bentley Derby. Le carrossier londonien Vanden Plas s'était forgé une réputation assez flatteuse en s'associant avec Bentley, habillant près de 700 châssis au cours des années 1920, dont les voitures d'usine du Mans. La société avait survécu à la faillite de Bentley et à sa résurrection sous la direction de Rolls-Royce, en se diversifiant avec d'autres marques et en reprenant sa relation avec son partenaire pour créer quelques-uns des plus sublimes dessins sur châssis Bentley Derby, dont B105MX est sans aucun doute un des plus représentatifs.

La voiture a été livrée à son premier propriétaire, Sir Arthur Cory-Wright, le 16 juin 1939 et fait partie des neuf carrosseries de ce style signées par la carrosserie Vanden Plas, qui dans ce cas précis se distingue par sa calandre noire et l'absence de marchepieds. B105MX figure dans l'ouvrage de référence de Mervyn Frankel et Ian Strang « *Bentley, the 1938/1939 Overdrive Cars* » (page 183) et l'on nous signale que la Society of Automotive Historians in Britain confirme que la Bentley a bien été construite à Derby et que le numéro de châssis correspond bien à l'année-modèle.

Refinement, reliability and effortless long-distance cruising were hallmarks of the coveted overdrive-equipped 'M' series. Only some 200-or-so were produced during 1939 and all are most highly regarded today. With its 4¼-litre engine, overdrive gearbox and drophead coupé body by Vanden Plas, 'B105MX' represents the Derby Bentley in its ultimate and most desirable incarnation. London-based coachbuilder Vanden Plas had forged its not inconsiderable reputation by a most fortuitous alliance with Bentley, bodying some 700-or-so of the latter's chassis during the 1920s, including the Le Mans team cars. The firm survived Bentley's demise and resurrection under Rolls-Royce ownership, diversifying into other makes and resuming the relationship with its old partner to produce some of the most sublime designs on the Derby Bentley chassis, of which 'B105MX' is without doubt one of the finest.

The car was delivered to its first owner, Sir Arthur Cory-Wright, on 16th June 1939 and is one of only nine with this style of Vanden Plas coachwork, which in this case is distinguished by a black radiator shell and the absence of running boards. 'B105MX' is featured in Mervyn Frankel and Ian Strang's authoritative work, '*Bentley: The 1938/1939 Overdrive Cars*' (page 183) and we are advised that The Society of Automotive Historians in Britain confirms that the Bentley was manufactured at Derby and that the chassis number is correct for the model year.





En 1979, la voiture a été acquise par le précédent propriétaire Peter Blond – ancien pilote à Goodwood, Le Mans et autres et éminent collectionneur – qui a commandé une restauration totale, étalée sur sept années, par les plus grands spécialistes. La structure en frêne a été remplacé là où il était nécessaire, les piliers de portes renforcés par des renforts en acier, le faisceau électrique refait et une nouvelle culasse en aluminium compatible à l'essence sans plomb avec des sièges de soupapes renforcés installée sur le moteur.

B105 MX arbore une élégante livrée deux tons Smoke ou Velvet Green, tandis que l'intérieur, impeccable, est tendu de cuire rouge, avec moquette crème, haut de portes en noyer et tableau de bord plaqué en bois de rose. La capote en mohair, positionnée loin derrière les sièges arrière, met en valeur les lignes basses de la carrosserie lorsqu'elle est repliée. La housse de cuir de la capote complète agréablement la sellerie, alors que d'autres détails remarquables incluent une roue de secours à l'arrière, un klaxon « Town and Country », des phares efficaces et une serrure de bouchon de réservoir bienvenue.

In 1979 the car was acquired by the much respected Peter Blond - an ex-racing driver at Goodwood, Le Mans and elsewhere, and a prominent collector - who commissioned the foremost specialist restorers to undertake a total restoration over a seven-year period. The original ash frame was replaced wherever necessary; pillars to the doors strengthened by a steel web; the electrics rewired; and a new aluminium cylinder head with unleaded-compatible hardened valve seats fitted to the engine.

'B105MX' is finished in elegant two-tone livery of Smoke over Velvet Green, while the immaculate interior boasts red leather upholstery, cream carpeting, decorative walnut door cappings and a rosewood veneered dashboard. The positioning of the mohair hood, well behind the rear seats, enables the stylish coachwork's low lines to be retained when the hood is stowed away. The leather hood bag complements the upholstery, while other noteworthy features include a tail-mounted spare, 'Town and Country' horns, correct driving light and a useful lock to the petrol filler cap.





L'actuel propriétaire a acheté la Bentley en 2011, date depuis laquelle elle a bénéficié d'une rénovation complète de la mécanique et de la carrosserie par Cheshire Classic Cars au Royaume-Uni pour un coût de plus de 60 000 £ (facture au dossier). Les travaux incluent la révision du moteur, de la boîte et de la suspension avant, des retouches de peinture, de nouvelles moquettes et un nouveau volant.

Quintessence des cabriolets Bentley Derby, restauré avec la plus grande exigence et se présentant dans un état exceptionnel, B105MX est accompagnée d'un dossier historique complet comprenant un journal détaillé de sa restauration, des rapports d'inspection, toutes les factures de restauration, ses papiers d'immatriculation belge et son contrôle technique.

The current owner purchased the Bentley in 2011, since when it has benefited from extensive mechanical and cosmetic refurbishment undertaken by Cheshire Classic Cars in the UK at a cost in excess of £60,000 (bills on file). Works carried out include overhauling the engine, gearbox and front suspension, a partial repaint, new carpets and a new steering wheel.

A supreme example of a Derby Bentley drophead coupé, restored to the highest standards and presented in outstanding condition, 'B105MX' comes with a full file of history including a detailed workshop log, full inspection reports, all restorers' receipts, Belgian registration papers and Contrôle Technique.
€200,000 - 300,000

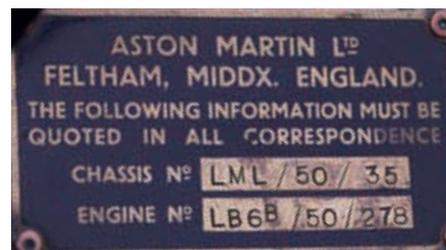


ASTON MARTIN DB2 SPORTS SALOON 1951

Châssis n° LML/50/35

Moteur n° LB6B/50/278

- La deuxième livrée neuve en France et ayant participé au Rallye Lyon Charbonnières en 1952
- Premier et rare modèle avec calandre « washboard »
- Restaurée en 1999 et propriété de Jean-Louis Hébert pendant environ 30 ans.
- Eligible pour les plus prestigieuses manifestations historiques internationales



« Les fruits de l'expérience de la marque en compétition sont maintenant évidents dans un nouveau modèle, la DB2, une voiture de tourisme bonne pour 160 km/h et d'une conception vraiment spécifique. Appelée conduite intérieure sport, c'est en réalité un coupé aérodynamique 2/3 places offrant un volume considérable pour les bagages. » - *The Autocar*, 21 avril 1950.

En rachetant Lagonda, le propriétaire d'Aston Martin, David Brown, put disposer du moteur six cylindres à 2 ACT de 2,6 litres de cette marque pour en équiper une nouvelle voiture de sport. Ce groupe qui avait été étudié par Willie Watson quand W. O. Bentley était ingénieur en chef de Lagonda est couramment appelé « moteur Bentley ». Annoncée en avril 1950 et lancée en production le mois suivant, la « DB Mark II » devait beaucoup à la « Two Litre Sports » de Claude Hill (désignée a posteriori « DB1 ») dont elle utilisait une version raccourcie et modifiée du châssis tubulaire et les suspensions, pour la première fois à roues indépendantes à l'avant chez Aston Martin.

'The fruits of the company's post-war competition experience are now to be seen in a new model, the DB2, which is a 100mph touring car of really individual design. It is designated a sports saloon but is really a streamlined two-three-seater coupé with space for a considerable amount of luggage.' - *The Autocar*, 21st April 1950.

Aston Martin owner David Brown's 1947 acquisition of Lagonda made the latter's twin-overhead-camshaft, 2.6-litre six available for a new sports car. This power unit had been designed by Willie Watson while the great W O Bentley was Lagonda's Chief Engineer, and is commonly referred to as the 'Bentley engine'. Announced in April 1950, with production commencing the following month, the 'DB Mark II' owed much to the Claude Hill-designed 'Two Litre Sports' (latterly known as the 'DB1') using a shortened and modified version of the latter's tubular chassis and identical suspension, which was independent at the front for the first time in an Aston Martin.





D'inspiration italienne, la carrosserie GT d'une élégance intemporelle était une création de Frank Feeley et, avec davantage de chevaux (105 à 5 000 tr/min) et une masse inférieure, la fine DB2 dépassait aisément en performances sa devancière. Les trois voitures engagées par Aston Martin aux 24 Heures du Mans 1949 étaient en réalité les prototypes de la future et imminente DB2.

La carrosserie de la DB2 offrait à ses deux occupants un espace intérieur généreux et le gros avantage, du point de vue accessibilité et entretien, d'une partie avant totalement relevable. Les caisses de DB2 étaient construites artisanalement, méthode qui entraînait de nombreuses différences d'une voiture à l'autre et notamment dans l'exécution de la calandre. Sur les 49 premières voitures, celle-ci était faite d'une élégante grille en trois parties séparées et les premiers exemplaires de la DB2 se distinguent par des ouïes découpées dans les ailes avant. Alors que la production augmentait, le souci de contenir les coûts fit adopter une calandre simplifiée à la place de l'ancienne grille que Lawrence Pomeroy avait qualifiée avec un certain mépris de « washboard » (planche à laver). Lorsque la production fut arrêtée en avril 1953, un total de 411 DB2 avait vu le jour dont 98 cabriolets.

Italian-inspired, the timelessly elegant GT bodywork was the creation of Frank Feeley, and with more power (105bhp at 5,000rpm) and less weight, the sleek DB2 comfortably out-performed its predecessor. Aston Martin's three works entries for the 1949 Le Mans 24 Hours race were effectively prototypes of the forthcoming DB2.

The body of the DB2 afforded its two occupants a generous amount of interior space and the considerable convenience, from the maintenance and accessibility point of view, of a forward-hinging entire front section. DB2 bodies were coachbuilt in the traditional manner, a situation that resulted in numerous differences between individual examples, most obviously in the treatment of the front grille. On the first 49 cars, the latter was an elegant three-piece design, and early examples also sported gilled vents in the front wings. Cost concerns saw the former simplified as production progressed while the latter, disparagingly referred to by Lawrence Pomeroy as 'washboards', were deleted. When production ceased in April 1953, a total of 411 DB2s had been made, of which 98 were drophead coupés.





Représentative de la DB2 sous sa forme la plus originale et la plus pure, le châssis à conduite à droite n° LML/50/35 est accompagné de sa fiche de montage indiquant que la voiture fut livrée neuve via Majestic Automobiles à Paris en mars 1951. Peinte en Botticelli Blue et équipée d'un éclairage aux normes françaises, de sièges légèrement plus hauts et de la boîte à rapports courts (DBRC), cette voiture fut la seconde DB2 vendue en France en octobre 1951 à son premier propriétaire, M. Grousset.

À l'époque, l'usine s'engagea dans un vaste programme sportif qui comprenait les 24 Heures du Mans, la Mille Miglia, la Targa Florio et la Coppa Inter Europa, programme qui avait pour but d'inciter ses clients à courir. Il n'y aura pas de programme en rallye soutenu par l'usine pendant plusieurs années, ce qui n'empêcha pas certains clients de participer, dont M. Grousset, qui pilota « LML/50/35 » dans le Rallye international de Lyon-Charbonnières en 1952 pour sa seule participation connue en compétition. Cette épreuve qui offrait plusieurs villes de départ – Lausanne, Liège, Londres et Cork – imposait un parcours de 1 900 km. La voiture n° 117 (sur 124 partants), l'Aston Martin de Grousset, n'atteignit pas l'arrivée. On ignore quand Grousset se sépara de son Aston Martin, mais on sait qu'elle fut la propriété de M. Cornillac dans les années 1970.

Representing the DB2 in its earliest and purest 'washboard' form, right-hand drive chassis number 'LML/50/35' comes with copy build sheet showing that the car was supplied new via Majestic Automobiles in Paris in March 1951. Finished in Botticelli Blue and completed with continental lighting, slightly higher seats and the close-ratio (DBRC) gearbox, it was only the second DB2 supplied to France. The car's first owner, a Mr Groussait, purchased it in October 1951.

The works was engaged in an extensive competitions programme at this time, entering events such as the Le Mans 24 Hours, Mille Miglia, Targa Florio and Coppa Inter Europa, which only served to encourage its clients onto the racetracks. There would be no factory-supported rallying programme for several years, though this did not deter some customers from participation, including Mr Groussait, who drove 'LML/50/35' on the international Rallye Lyon Charbonnières in 1952, its sole known competitive outing. This event offered a choice of starting points - Lausanne, Liège, London and Cork - and involved some 1,900 kilometres of driving. Car number '117' of the 124 starters, Groussait's Aston Martin failed to finish. When Groussait parted with his Aston Martin is not recorded, though it is known to have belonged to a Mr Cornillac during the 1970s.





En 1982, la voiture achetée par un passionné de la marque, Jean-Louis Hébert, allait demeurer dans sa collection pendant 29 ans. Le registre contemporain de l'AMOC précise qu'un moteur Vantage fut monté pendant cette période. En 1999, M. Hébert confia la DB2 au spécialiste de la marque Garage Lamy à Villejuif où elle bénéficia d'une restauration étendue avec réinstallation du moteur d'origine « LB6B/50/278 ». La voiture est peinte en vert olive avec intérieur en cuir beige et parmi ses particularités les plus notables, citons un écusson « Majestic Auto » placé à l'arrière, un volant Bluemels, un éclairage sous le capot et le numéro de la carrosserie – « 68020 » - frappé dans le bouchon de réservoir.

La voiture est demeurée en excellent état depuis M. Hébert, n'ayant appartenu qu'à de très rares collectionneurs amateurs de la marque. Offerte avec la fiche de fabrication déjà mentionnée, les inscriptions à l'AMOC Register, divers communiqués de presse et sa carte grise française, cette DB2 « washboard » réunit tous les critères d'éligibilité aux plus importantes épreuves historiques y compris Le Mans Classic, la Mille Miglia Storica et le Tour Auto.

In 1982 the car was acquired by renowned marque enthusiast Jean-Louis Hebert, whose collection it would form part of for the following 29 years. Contemporary AMOC Registers record a Vantage engine fitted during this period. In 1999 Mr Hebert entrusted the DB2 to marque specialists Garage Lamy of Villejuif where it underwent extensive restoration, including reinstatement of the original engine, 'LB6B/50/278'. The car is finished in olive green with beige leather interior, while noteworthy original features include a rear-mounted 'Majestic Auto' badge, Bluemels steering wheel, under-bonnet inspection lamp and the body number - '68020' - stamped into the fuel filler flap. It remains in commensurately excellent condition today, having been cared for by only a select few Aston Martin collectors since Mr Hebert.

Offered with the aforementioned copy build sheet, AMOC Register entries, various press releases and French Carte Grise, this 'washboard' DB2 is potentially eligible for the most important historic motor sports events including the Le Mans Classic, Mille Miglia Storica and Tour Auto.

€350,000 - 450,000



15

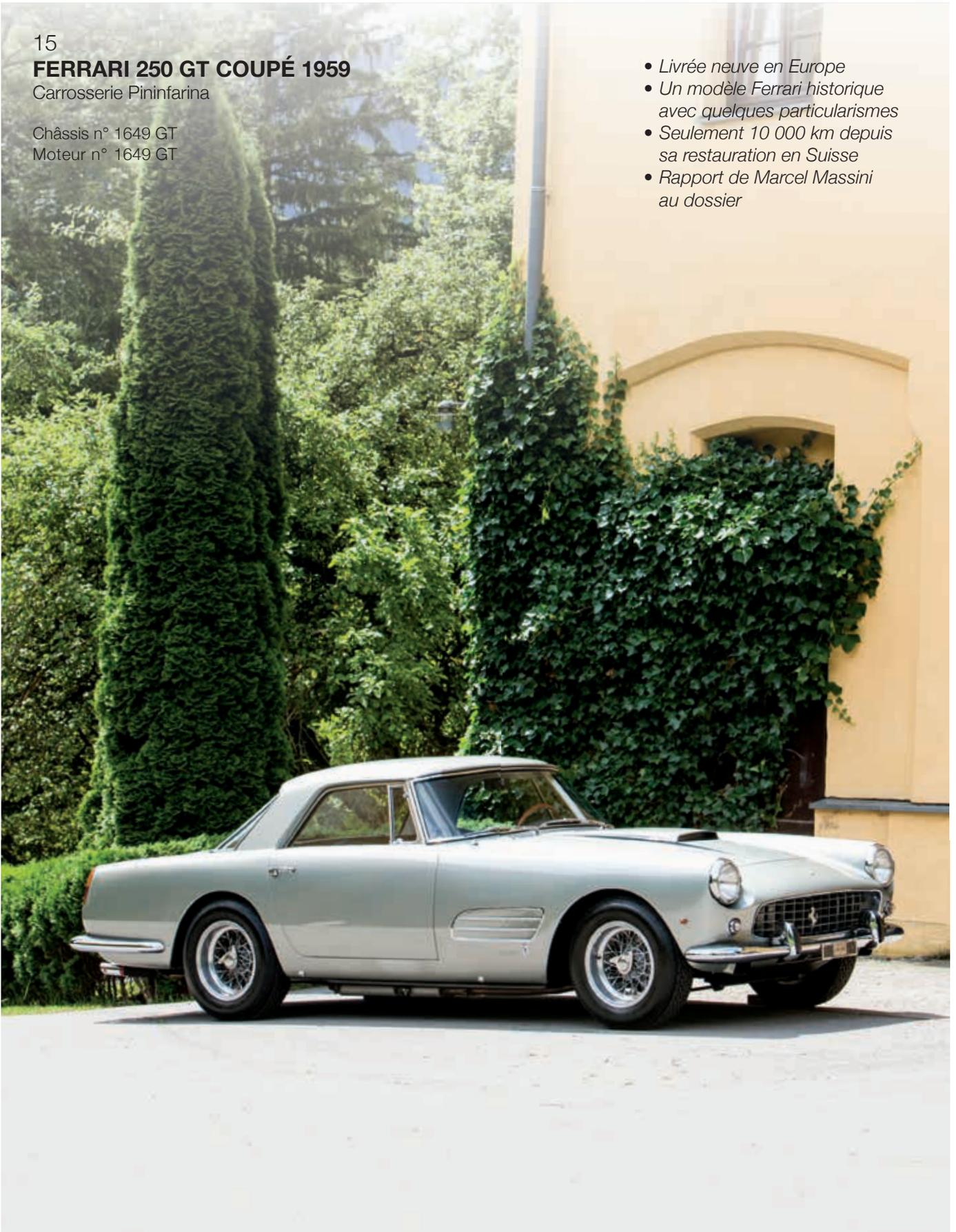
FERRARI 250 GT COUPÉ 1959

Carrosserie Pininfarina

Châssis n° 1649 GT

Moteur n° 1649 GT

- *Livrée neuve en Europe*
- *Un modèle Ferrari historique avec quelques particularismes*
- *Seulement 10 000 km depuis sa restauration en Suisse*
- *Rapport de Marcel Massini au dossier*





Au début des années 1960, la production de voitures de route avait cessé d'être marginale pour Ferrari et était désormais considérée comme vitale pour le futur de la société. La 250, la première Ferrari produite en quantité importante peut donc être vue comme un modèle particulièrement significatif, bien que la production de la première série – la 250 Europa, construite de 1953 à 1954 – n'atteignit pas les 20 unités. Avant l'avènement de la 250 Europa, Ferrari avait construit des coupés et cabriolets en petites quantités, en général sur commande en utilisant comme base un châssis de compétition. Ghia et Vignale de Turin et Touring de Milan en avaient carrossé de nombreuses, mais il n'y avait aucun souci de standardisation pour une production en série et toutes les voitures étaient différentes.

L'arrivée de la 250 Europa marqua un changement notable pour Ferrari dans ses préférences pour un carrossier. Alors que Vignale avait été la plus prolifique des carrozzeria chez les clients de Maranello, à partir de là Pinin Farina (plus tard en un seul mot) allait devenir le carrossier en titre de Ferrari, signant pas moins de 48 des 53 Europa et Europa GT construites. Les tâtonnements de Pinin Farina se fixèrent finalement dans une nouvelle 250 GT de route dévoilée au Salon de Genève en mars 1956. Mais le carrossier turinois n'était pas encore en mesure de faire face à une telle charge de travail, d'où un transfert de la production à la carrozzeria Boano, après que Pinin Farina ait construit une poignée de prototypes.

By the early 1960s, road car production had ceased to be a sideline for Ferrari and was seen as vitally important to the company's future stability. Thus the 250, Ferrari's first volume-produced model, can be seen as critically important, though production of the first of the line – the 250 Europa, built from 1953 to '54 – amounted to fewer than 20. Before the advent of the Europa, Ferrari had built road-going coupés and convertibles in small numbers, usually to special customer order using a sports-racing chassis as the basis. Ghia and Vignale of Turin and Touring of Milan were responsible for bodying many of these but there was no attempt at standardisation for series production and no two cars were alike.

The introduction of the 250 Europa heralded a significant change in Ferrari's preferred coachbuilder; whereas previously Vignale had been the most popular carrozzeria among Maranello's customers, from now on Pinin Farina (later 'Pininfarina') would be Ferrari's number one choice, bodying no fewer than 48 out of the 53 Europa/Europa GTs built. Pinin Farina's experiments eventually crystallised in a new Ferrari 250 GT road car that was first displayed publicly at the Geneva Salon in March 1956. However, the Torinese carrozzeria was not yet in a position to cope with the increased workload, resulting in production being entrusted to Carrozzeria Boano after Pinin Farina had completed a handful of prototypes.





La véritable production en série débuta avec le coupé trois volumes de Pinin Farina dont il fut construit 353 unités entre 1958 et 1960 avec des numéros de châssis compris entre 0841 et 2081. Cette production relativement faible signifiait que le client pouvait encore commander sa voiture avec de subtiles modifications selon son désir et qu'il y eut également un petit nombre de modèle de salon et de modèles hors série construits sur le châssis 250 GT.

Un certain nombre d'améliorations furent apportées au cours de la carrière de la 250 GT. Le moteur 3 litres 128C original fut remplacé par le 128D à double distributeur qui céda à son tour la place en 1960 au moteur 128F à bougies au-dessus de l'échappement qui abandonnait les arrivées jumelées de son devancier en faveur de six orifices séparés. Côté châssis, des freins à disque aux quatre roues firent leur apparition en 1959 et une boîte à quatre rapports plus overdrive l'année suivante, les premiers procurant enfin à la 250 GT le freinage à la hauteur de ses performances. Plus raffinée et plus pratique qu'aucune des Ferrari de route qui l'avaient précédée, tout en conservant l'héritage sportif de ses devancières, la 250 GT est un jalon d'importance historique.

True series production began with the arrival of Pininfarina's 'notchback' Coupé on the 250 GT chassis, some 353 of which were built between 1958 and 1960 within the sequence '0841' to '2081'. However, the relatively small scale of production meant that cars could still be ordered with subtle variations according to customer choice, as well as enabling a handful of show cars and 'specials' to be constructed on the 250 GT chassis.

A number of important developments occurred during 250 GT production: the original 128C 3.0-litre engine being superseded by the twin-distributor 128D, which in turn was supplanted in 1960 by the outside-plug 128F engine which did away with its predecessor's Siamesed inlets in favour of six separate ports. On the chassis side, four-wheel disc brakes arrived late in 1959 and a four-speeds-plus-overdrive gearbox the following year, the former at last providing the 250 GT with stopping power to match its speed. More refined and practical than any previous road-going Ferrari, yet retaining the sporting heritage of its predecessors, the 250 GT is a landmark model of immense historical significance.





Cet exemplaire a été livré aux ateliers Pinin Farina de Grugliasco en octobre 1959 et terminé en janvier 1960. Peinte à l'origine en gris argent avec intérieur partiellement en cuir, le châssis 1649 est une série 2 équipée du moteur tipo 128F, de freins à disque et de la transmission avec overdrive, ainsi que des ouïes d'aile avant semblables à celles de la 410 Super America. Le premier propriétaire de la Ferrari est un certain Giacomo Rescigno Lamberti, résidant à Salerne, en Italie, puis elle passa aux mains de Manfredo Rihs de Lugano, en Suisse, en juin 1962.

En août 1972, M Rihs vendit 1649 qui fut achetée un peu plus tard la même année par Theo Kuhn, résidant à Suhr, en Suisse. Entre 2002 et 2005, alors qu'elle appartenait encore à M. Kuhn, la Ferrari a subi une restauration complète en Suisse et depuis la fin de sa reconstruction a couvert à peine plus de 10 000 km. Immatriculée en Allemagne, 1649 représente une occasion unique d'acquérir un exemplaire de ce modèle historique de Ferrari GT, encore sous-estimé, qui a contribué à sceller la longue relation entre Maranello et la carrozzeria Pininfarina. La documentation comprend un rapport de Marcel Massini, les papiers d'immatriculation allemande et le TÜV.

This example was despatched to Pininfarina's Grugliasco works in October 1959 and completed in January 1960. Originally finished in Grigio Argento with Nero part-leather interior, chassis number '1649' is a 'Series II' model equipped with the superior Tipo 128F engine, disc brakes and overdrive transmission, and also features 410 Super America-style air outlets in the front wings. The Ferrari was first owned by one Giacomo Rescigno Lamberti, a resident of Salerno, Italy, passing to its second owner, Manfredo Rihs of Lugano, Switzerland in June 1962.

In August 1972 Mr Rihs sold '1649', which later that same year was purchased by Theo Kuhn, resident in Suhr, Switzerland. Between 2002 and 2005, while still in Mr Kuhn's ownership, the Ferrari underwent total restoration in Switzerland, and since the rebuild's completion has covered at most 10,000 kilometres. Currently registered in Germany, '1649' represents a wonderful opportunity to acquire an example of this landmark, yet undervalued, Ferrari GT that helped cement Maranello's continuing relationship with Carrozzeria Pininfarina. Accompanying documentation consists of a Massini Report, German registration papers and TÜV.

€450,000 - 550,000



16

MASERATI MEXICO 4,7 LITRES COUPÉ 1968

Carrosserie Frua

Châssis n° 112.1.103

- *Prototype unique par Carrozzeria Frua*
- *Exposée au Salon de Genève 1968*
- *Carrosserie entièrement restaurée en 2013*
- *« Best of Show » au Concours d'Élégance du centenaire Maserati à Turin en 2014*



Baptisé en hommage de la victoire d'une Cooper-Maserati au Grand Prix du Mexique en 1966, la Mexico fit ses débuts au Salon de Turin en 1966. Remplaçant le coupé quatre places à moteur six cylindres Sebring, la nouvelle sportive à moteur V8 de Maserati arborait une élégante mais très discrète carrosserie due à la carrozzeria Vignale, le carrossier en titre de Maserati. La Mexico s'adressait à une clientèle à la recherche d'une quatre place luxueuse mais qui désirait une voiture plus sportive que l'encombrante berline Quattroporte.

Tel que monté dans la Mexico, le V8 4, 7 litres développait 290 ch, ce qui autorisait une vitesse de pointe de 225 km/h, bien que certaines sources la créditent de 240 km/h. Une version 4, 2 litres, plus économique, fut également proposée, qui, bien que ne fournissant que 260 ch, était à peine moins rapide. En dehors de son essieu arrière rigide, le soubassement de la Mexico reprenait celui de la berline Quattroporte contemporaine, avec une suspension avant indépendante à double triangulation, des freins à disque aux quatre roues, une boîte ZF cinq rapports en série et une transmission automatique en option. La production de la Mexico prit fin en 1973 après 480 exemplaires construits, faisant passer la Ghibli contemporaine (1 274 unités) pour un modèle de masse.

Named later in honour of Cooper-Maserati's victory in the 1966 Mexican Grand Prix, the Mexico debuted at the 1966 Turin Motor Show. Effectively replacing the six-cylinder four-seater Sebring model, Maserati's new V8-engined sports car boasted elegant yet understated coachwork by Carrozzeria Vignale, Maserati's preferred coachbuilder. The Mexico was intended for customers who wanted a luxurious four-seater but preferred something more sporting than the larger Quattroporte saloon.

As installed in the Mexico, the Maserati's 4.7-litre V8 engine produced 290bhp, which was good enough for a top speed of around 225km/h though several sources quote speeds of around 240km/h. A more economical 4.2-litre version was available also, which despite having 'only' 260bhp on tap, was only a few kilometres per hour slower. Apart from its live rear axle, the Mexico's underpinnings were similar to the contemporary Quattroporte saloon's, featuring double wishbone independent front suspension, disc brakes all round, a ZF five-speed gearbox as standard and optional automatic transmission. Mexico production ceased in 1973 after 480 cars had been completed, making the contemporary Ghibli (1,274 built) seem mass produced by comparison.





La voiture proposée ici n'a cependant rien d'une Mexico de série, mais se présente sous la forme d'une création exclusive de Frua, la plus séduisante de deux propositions différentes. La relation entre le styliste Pietro Frua et Maserati ne datait pas de la veille et avait donné lieu à un certain nombre de créations sur mesure qui comptent parmi les plus élégants des modèles hors série ornés du trident. Après deux superbes 5000 GT, il était normal que la Mexico retienne son attention. Il créa trois voitures, dont l'une reprenait une carrosserie de Mistral modifiée et n'a de ce fait sans rapport avec les deux autres, à la carrosserie similaire mais au traitement de l'avant complètement différent. De ces deux dernières, l'autre, '112.1.101', arbore un avant avec des phares étranges et un 4,2 litres, contrairement à ce qu'affirment certains rapports erronés.

Selon ce qu'indiquent des recherches, la voiture proposée à la vente semble avoir été envoyée en toute hâte chez Frua pour y être carrossée. En fait, selon l'archiviste et historien interne de longue date de la marque, Ermanno Cozza, le moteur n'était pas en état de fonctionner, car on était en retard pour l'ouverture du Salon de Genève 1968, où elle devait figurer en première mondiale sur le stand Frua.

Son dessin était plus harmonieux que celui de la voiture de série, reprenant les lignes générales de la Mexico, mais, alors que celle-ci est légèrement arrondie à la « Gordon-Keeble », la Frua est plus tendue et rappelle par certains côtés la Quattroporte I et cette autre création à l'origine de ses gènes, la 5000 GT de l'Aga Khan, dont elle est la descendante naturelle.

The motorcar offered here however is no mere standard Mexico but a bespoke Frua creation, the most attractive of two one-offs with different designs. The relationship between designer Pietro Frua and Maserati was a long standing one and gave birth to a small number of bespoke creations which count amongst the handsomest one-offs ever to wear the Trident. After the two superb 5000GT's it was only logical that the Mexico would earn his attention. He created three cars, one of which used a modified Mistral body and is thus totally unrelated to the other two with similar bodies but totally different noses. Among these, the other one, '112.1.101', has a rather bizarre nose and headlight treatment and a 4.2-litre engine whereas the car offered here, '112.1.103', is and always was a 4.7-litre, contrary to recent mistaken news reports.

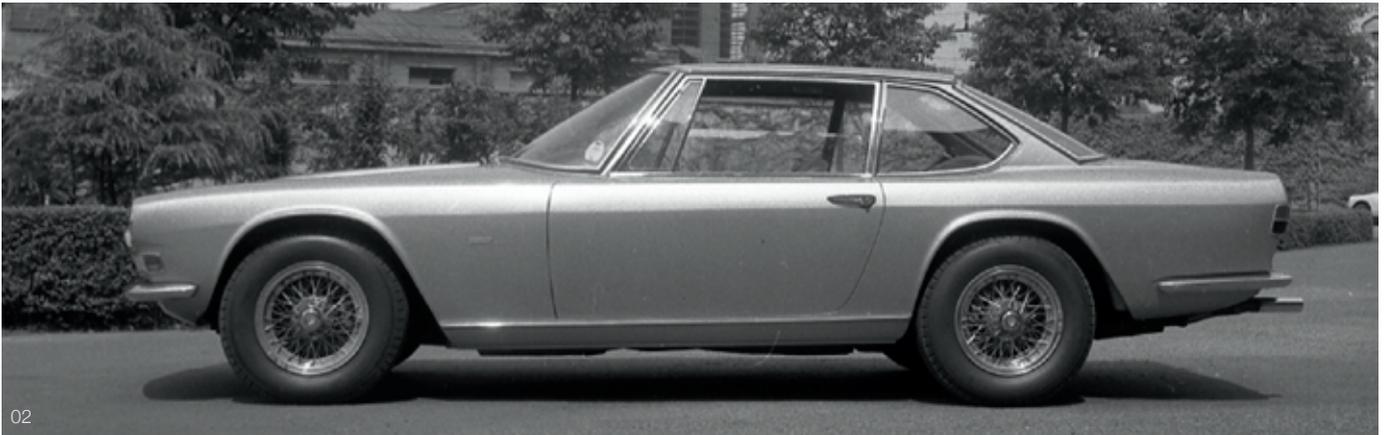
As research indicates it seems to have been sent in haste to Frua to be bodied; in fact, the engine was not yet in running condition according to the factory's long-time archivist and in-house historian Ermanno Cozza, as they were in a hurry up against the 1968 Geneva Show deadline where it had its world premiere on the Frua stand.

Its design came out more harmoniously than the standard car, retaining the general Mexico lines, but while the latter is more rounded and a bit Gordon Keeblish, the Frua is more sharply defined and in many ways recalls the Quattroporte I and that other creation which spawned its genetic traits, the Aga Khan 5000GT, of which it is the natural successor.



01, 02, 03, 04 et 05

La Maserati Mexico Frua neuve en 1968 © Adolfo Orsi Archive



Pietro Frua n'a laissé aucun commentaire sur ce qui semble être un de ses meilleurs dessins. Selon son biographe, Giuliano Silli, Pietro Frua travaillait seul et faisait un peu figure de loup solitaire dans sa façon d'opérer et de ce fait il n'existe aucun collaborateur susceptible d'être interrogé (un dessin de la première version figure cependant au dossier de la voiture). Sa peinture d'origine était un délicieux vert très clair, qu'elle a aujourd'hui retrouvé, tandis que l'intérieur était tendu d'un chaleureux cuir bordeaux qu'elle conserve encore d'origine.

Après le Salon de Genève, elle resta chez Frua - et n'était pense-t-on toujours pas en état de rouler - jusqu'en décembre 1969 quand elle fut retournée à l'usine Maserati. Les raisons de ce retard sont difficile à cerner mais, selon Fabio Collina, le successeur de Cozza chez Maserati Classiche : « J'ai trouvé une note écrite par Ermanno il y a de nombreuses années, dans laquelle il semble que la voiture ait été construite (septembre 1967) incomplète, une partie de la mécanique étant absente, pour être exposée statiquement à Genève sur le stand Frua. Plus tard la voiture est revenue à l'usine et fut terminée (on ne sait pas dans quels délais, mais cela pourrait expliquer le trou entre le Salon de Genève et la livraison, tardive, en Espagne). En mars 1970, la voiture fut finalement livrée à Auto Paris (l'importateur espagnole, basé à Barcelone). On peut supposer qu'au cours de l'achèvement de la voiture à l'usine, Auto Paris a demandé que sa couleur soit changée. Encore une fois, il faut se souvenir que Frua était une toute petite entreprise et que des tâches telles que convertir une voiture statique en une version roulante, prenaient beaucoup de temps.

Pietro Frua himself left no comments about what stands as one of his better designs: according to biographer Giuliano Silli, Pietro Frua worked alone and was a bit of a lone wolf in his modus operandi, hence there was and certainly is no collaborator left to interview (we do however have in the car's file his drawing of the first version). Its first paint shade was a delightful very light watery green, the one it has been returned to today, while the interior was in luscious Bordeaux leather which it retains to date.

After Geneva it stayed with Frua, in what is believed to be non running condition, until December 1969 when it was redelivered to the Maserati factory. The cause of this delay is difficult to ascertain but according to Fabio Collina, Cozza's successor at Maserati Classiche: 'I have found a note written years ago by Ermanno where it seems that the car was initially manufactured (September 1967) incomplete, without part of the mechanicals to be shown in a static mode at the Geneva Motor show on the Frua stand. Later the car came back to the Factory and was completed (we don't know any detail about the time needed, but this could be the reason of the span between the Geneva show and the further delivery of the car in Spain). In March 1970 the car was finally delivered to Auto Paris (the Barcelona based Spanish importer) We can suppose that during the completion of the car at the factory, Auto Paris requested the change of colour....' Again one should realise Frua was a very small operation hence time was needed for tasks such as turning a static show car into a running one.





03



04



05

Quoiqu'il en soit, après sa préparation finale à l'usine, elle fut vendue le 24 mars 1970, deux ans après sa présentation à Genève, à Auto Paris. Peu après, le 1er avril 1970, elle était envoyée à la capitale catalane par voie de mer. Bien que des photos d'époque à l'usine la montrent sur des roues fils Borrani, elle fut vendue neuve avec des jantes en étoile Elektron. Elle a quitté l'usine avec la direction assistée, l'air conditionné et la radio.

Javier Pujol, propriétaire d'Auto Paris, était un fervent défenseur de la marque et exposait toujours un impressionnant échantillon de voiture au Salon de Barcelone. En fait, les bordereaux de livraison de l'usine montrent qu'elle aurait dû être envoyée directement au salon (qui se tenait du 18 au 28 avril), mais qu'apparemment elle n'arriva pas à temps pour être exposée. Aucune mention ni aucune photo n'atteste de sa présence.

Elle fut vendue sur place à son premier propriétaire cette année-là, puis retournée à Auto Paris en 1974 en échange d'une des premières Quattroporte II, anecdote ironique, comme nous allons le voir. Après avoir été repeinte couleur argent, avoir été dotée de feux arrière de Quattroporte I et avoir connu trois autres propriétaires, tous espagnols, elle fut achetée par son principal gardien, un fin connaisseur de Maserati de Barcelone. Il la mena au parc de Montjuich, la colline qui domine Barcelone où se déroulait autrefois le Grand Prix d'Espagne, pour participer à un rallye touristique où il gagna un trophée. Il la fit repeindre pus tard en gris canon de fusil et l'emmena à Monaco au rassemblement international du club Maserati où il fut déçu par les gens. Il décida donc de ne plus l'emmener dans aucune manifestation et elle vécut recluse dans sa maison de campagne, au nord-est de l'Espagne, pendant plus de trois décennies.

In any case, after final prepping at the factory it was sold on 24th March 1970, two years after its Geneva presentation, to Auto Paris. Soon thereafter, on April Fool's Day 1970, it was sent to the Catalan capital by sea freight. While period photographs show it in the factory courtyard with Borrani's, it was in fact sold new with starburst Elektron wheels. It left the factory with power steering, air conditioning and radio.

Javier Pujol, the owner of Auto Paris, was an eager promoter of the brand and always had an impressive display at the Barcelona show. In fact, the factory delivery documents state that it was to be sent directly to that year's show (April 18-28) but it seems it did not make it in time to be displayed; no reference or photographs attest to it being there.

It was sold locally to its first owner that year, then traded back in 1974 to Auto Paris in exchange for one of the first Quattroporte II's, an ironic twist as will become clear further on. After being repainted silver, receiving Quattroporte I tail lights and having three other owners, all Spanish, it was acquired in 1980 by its main custodian, a Maserati connoisseur from Barcelona. He took it in 1989 to Montjuich Park, the former site of the Spanish Grand Prix on a hill overlooking Barcelona, where he participated in a touring rally earning a trophy. He later had it repainted gunmetal grey and drove it to Monaco for an International Maserati club gathering where he did not like the people. He thus decided to keep it away from events, hence it lived in seclusion in his country estate in north eastern Spain for over three decades.





Comme c'est souvent le cas avec les voitures vendues il y a longtemps de l'autre côté des Pyrénées, elle était restée sous la couverture radar et lorsque son propriétaire de longue date prit récemment contact avec l'usine, ce fut une surprise totale pour Ermanno Cozza, le gardien des archives, qui pensait qu'elle avait disparu depuis longtemps. Sa première réaction fut : « Comment pouvez-vous être en possession de cette voiture ? » C'était un coup de chance qu'elle réapparaisse après des décennies de sommeil et 33 années dans les mêmes mains.

En août 2013, l'historien de Maserati Marc Sonnery rendit visite au collectionneur espagnole dans sa résidence secondaire pour inspecter et acheter une autre Maserati pour un ami et, remarquant l'étrange forme sous une bâche, demanda ce que c'était. Le propriétaire répondit que c'était sa voiture préférée en la découvrant dans un geste théâtral. C'était la Mexico Frua hors série, éblouissante dans la demi-pénombre, affichant la gravité d'une 5000 GT et son superbe intérieur rouge complet avec son horloge horizontal entre les sièges avant. Était-elle à vendre ? Peut-être fut la réponse, mais elle serait chère... Le client pour qui il était venu inspecter l'autre Maserati, une rare Quattroporte II, l'acheta mais décida finalement qu'il ne prenait pas la très onéreuse Mexico Frua hors-série. Il trouva donc un autre client, belge, qui l'acheta après une inspection en règle.

Comme elle n'était plus immatriculée depuis longtemps, l'essai eut lieu dans les allées du domaine, au cours duquel Sonnery fut particulièrement impressionné par la puissance lors d'un méchant dérapage...

As is typical with cars sold long ago south of the Pyrenees, it had remained very much under the radar and when its long time owner once contacted the factory in recent years, it came as a total surprise to Ermanno Cozza, the long time custodian of the archives thinking it long gone. His reaction was: 'How can you have this car?!' It is entirely by chance that it came out of its decades-long slumber, after 33 years of ownership.

In August of 2013, Maserati historian Marc Sonnery visited the Spanish collector in his remote country estate to inspect and buy another Maserati for a friend and noticed the intriguing shape under a cover, asking what it might be. The owner stated it was his favourite car and uncovered it with a flourish: it was the Frua Mexico one-off, looking stunning in the semi-darkness, with the gravitas of a 5000GT and its gorgeous, unique red interior complete with horizontal clock between the front seats. Could it be bought? Perhaps came the answer but it would be expensive... The client for whom Sonnery was inspecting the other Maserati, a rare Quattroporte II, bought that car but soon decided he did not want to buy the much more valuable Mexico Frua one-off so he found another, Belgian, client who did acquire it after a proper inspection.

Since it was no longer registered, the test drive took place on the estate's drive, where Sonnery was most impressed with the power during a lurid slide...





Finally, after protracted negotiations needing a lot of tact which previous suitors had lacked, an agreement was reached which the seller concluded with a whisky per favor at 10.30 in the morning! It was then taken to Brussels and its bodywork restored in one of the finest shops, where a colony of termites had to be evicted from between the double floors. The work was carried out by the exacting Philippe Vilain, who was so intense and such an anxious perfectionist that he redid the bonnet three times. Several layers of colour were found when the body was stripped back to bare metal, confirming what was known: the initial very light watery green shade in which it has just been repainted, then the blue celeste delivery shade as mentioned on factory papers. These were followed by silver and gunmetal grey.

After this the car was brought back to its delightfully subtle initial light green shade. The interior and mechanicals were in superb condition and needed hardly anything. After its introduction at Salon Privé in 2014 where it received an award, it was then shown, barely 48 hours later, at the inaugural 2014 Chantilly Concours where it impressed again before heading to the Maserati centennial celebration organised by the factory.

It is there during the Concours of this largest ever Classic Maserati gathering that it received no less than the 'Best of Show' award. The ultimate accolade and indeed all the European, American and Asian connoisseurs who had gathered there found it their favourite car amongst all the Trident bearing marvels that had arrived from all corners of Europe for what was the largest Maserati Concours in memory.





Un mois plus tard, elle remportait sa catégorie au concours de Zoute en Belgique, puis Marc Sonnery la conduisit hors de Bruxelles en vue d'un article dans un important magazine. Ayant eu l'occasion de conduire deux Mexicos fatiguées et décevantes, il fut heureusement surpris de trouver la Frua plus rapide, plus légère que la version de série, très réactive, très agréable à conduire avec sa direction assistée, son excellente visibilité, son châssis précis et vivant et son énorme couple qui la propulsait par moment à 170 km/h avec trois personnes à bord et vers une vitesse de pointe probablement aux alentours des 250 km/h.

L'impression la plus persistante, après l'avoir essayée sur une longue période sur toutes sortes de routes, des pavés à l'autoroute en passant par des routes sinueuses, est celle d'une homogénéité parfaite entre son allure royale, ses performances surprenantes et son incroyable aisance.

Son « Best of Show » au centième anniversaire de Maserati, après son examen par un aréopage d'experts n'est pas le moins du monde usurpé. Ce fut également la Maserati classique préférée aux yeux de nombreux connaisseurs avertis. Pour être l'un des tout derniers costumes sur roues taillés sur mesure à Saville Row qui soit jamais sorti de la viale Ciro Menotti, pour être demeurée la brillante, efficace et rapide sportive pour gentleman qu'elle fut, elle restera gravée dans la mémoire de Marc Sonnery comme le meilleur de Maserati qu'il ait jamais eu à traiter, l'exemple même de la quintessence du grand tourisme d'excellence distillé par Maserati en cent ans.

A month later it won a class award at the Belgian Zoute concours, then Marc Sonnery drove it outside Brussels for an upcoming major article for a leading magazine. Having previously driven two tired and disappointing Mexicos, he was utterly surprised to find the Frua much faster, lighter than the standard version, very responsive, a delight to drive with its power steering, excellent visibility, precise lively chassis response and oodles of effortless torque which propelled it to 170km/h with three aboard in moments and towards a likely top speed of 250km/h.

'The lasting impression you have after experiencing it during a long stint on a vast variety of roads from cobblestones and twisties to motorway is the perfect homogeneity between its regal allure, surprising performance and effortless ease.

Its Best of Show award at the Maserati 100th Anniversary celebrations, as per the deliberations of a expert panel of judges is not usurped, not in the least. It was also the favourite classic Maserati that day in the eyes of numerous savvy connoisseurs. As one of the very last Saville row suits on wheels ever to come out of Viale Ciro Menotti, as the brilliantly competent –and fast- Gentleman's express it remains it will stand out in Marc Sonnery's memory as the zenith of Maseratis he has been fortunate to experience, as the quintessential example of the Trident's Grand Touring excellence across a 100 year span.'

€550,000 - 750,000



17 *

BUGATTI TYPE 57 CABRIOLET 1938

Carrosserie Albert D'leteren

Châssis n° 57589

Moteur n° 464

- Vendue neuve en Belgique
- Modèle unique en cabriolet 2/3 places
- Ancienne voiture du peintre André Derain
- Historique limpide et documenté par le spécialiste de la marque P.- Y. Laugier







Le 9 mars 1938, le très respecté carrossier bruxellois Albert D'leteren, un des deux concessionnaires officiels Bugatti en Belgique, commanda la Type 57 présentée à la vente – châssis n° 57589 et moteur n° 464 – en précisant « livraison urgente », ce qui semble indiquer que le client était impatient. Le châssis fut essayé sur route et prêt à quitter l'usine le 23 mars 1938. Les archives de l'usine Bugatti précisent que le châssis « 57589/464 » fut livré à D'leteren pour leur client (appelé « Bagage ») pour le prix de 51 713 francs, le coût pour l'acheteur de la voiture achevée atteignant environ 80 000 francs.

Un autre document d'usine confirme que la voiture fut expédiée par la route à D'leteren en configuration châssis. Revêtue d'une carrosserie unique de cabriolet trois places, il s'agit certainement de la plus élégante Bugatti Type 57 habillée par le carrossier belge. L'historique initial de la voiture dans la famille Bagage en Belgique n'est pas connu.

On 9th March 1938, the highly respected Brussels-based coachbuilder Albert D'leteren, one of Belgium's two official Bugatti agents, ordered the Type 57 offered here - chassis number '57589', engine number '464' - with delivery marked as 'Urgent'; it seems that they had an impatient customer. The chassis was road tested and ready to leave the factory on 23rd March '38. Bugatti factory records show that chassis '57589/464' was delivered to D'leteren for their customer (named 'Bagage') for the price of 51,713FF, the cost to the client for the completed car being in the region of 80,000FF.

Another factory document confirms that the car was sent by road to D'leteren in chassis form. Boasting unique three-seater drophead coupé coachwork, it is certainly the most elegant Type 57 Bugatti bodied by the Belgian coachbuilder. The car's early history with the Bagage family in Belgium is not known.





Après la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Type 57 réapparut à Paris, dans une vente des Domaines. Après la vente, elle fut immatriculée le 21 mai 1951 dans le département de la Seine sous le n° 6052 AH 75. Le propriétaire était la société S.E.P.R. située rue Tronchet à Paris (il s'agissait sans doute de la société Soudure électrique Par résistance, spécialisée dans la soudure). Le 23 juillet 1951, la Bugatti fut vendue à un particulier, Jacques Sanchez-Abrieu, industriel résidant 20 bis rue Daru à Paris. Le propriétaire suivant (à partir du 23 octobre 1951) fut Alain Lalonde de Neuilly-sur-Seine. Riche industriel du textile et époux d'une héritière de la famille écossaise Forbes, Lalonde qui aidera Daniel Hechter à financer sa deuxième présentation de mode dans les années 1960, possédait le magasin de prêt-à-porter « Victoire » à Paris.

Au début de 1953, la Type 57 fut vendue au spécialiste Bugatti Gaston Docime dont les locaux étaient à Neuilly-sur-Seine. Peu après, le 12 mai 1952, la voiture fut immatriculée « 8411 AQ 78 » au nom du meilleur client et ami de Docime, le célèbre peintre André Derain qui habitait lors Chambourcy (Seine-et-Oise). Ce devait être la dernière des nombreuses Bugatti possédée par Derain qui fut un grand amateur passionné des productions de Molsheim.

After WW2, the Type 57 resurfaced in Paris and was sold by the French State as 'Vente des Domaines'. After the sale it was registered on 21st May 1951 in the Seine Department with the plate '6052 AH 75'. The owner was a company, S.E.P.R, located at Rue Tronchet, Paris; this was almost certainly Soudure Electrique Par Resistance, welding specialists. On 23rd July 1951, the Bugatti was sold to a Parisian private owner, Jacques Sanchez-Abrieu, an industrialist living at 20b Rue Daru in Paris. The car's next owner (from 25th October 1951) was Alain Lalonde of Neuilly sur Seine. A wealthy textile industrialist who had married an heiress from the Scottish Forbes family, Lalonde would help Daniel Hechter to finance his second fashion show in the 1960s and run the prêt-à-porter outlet 'Victoire' in Paris.

In early 1952, the Type 57 was sold to the Bugatti specialist Gaston Docime, whose premises were in Neuilly sur Seine. Soon afterwards, on 12th May 1952, the car was registered as '8411 AQ 78' in the name of Docime's best customer and friend, the famous painter André Derain, then living in Chambourcy. It would be the last of many Bugattis owned by Derain, who was a great enthusiast for the Molsheim factory's products.





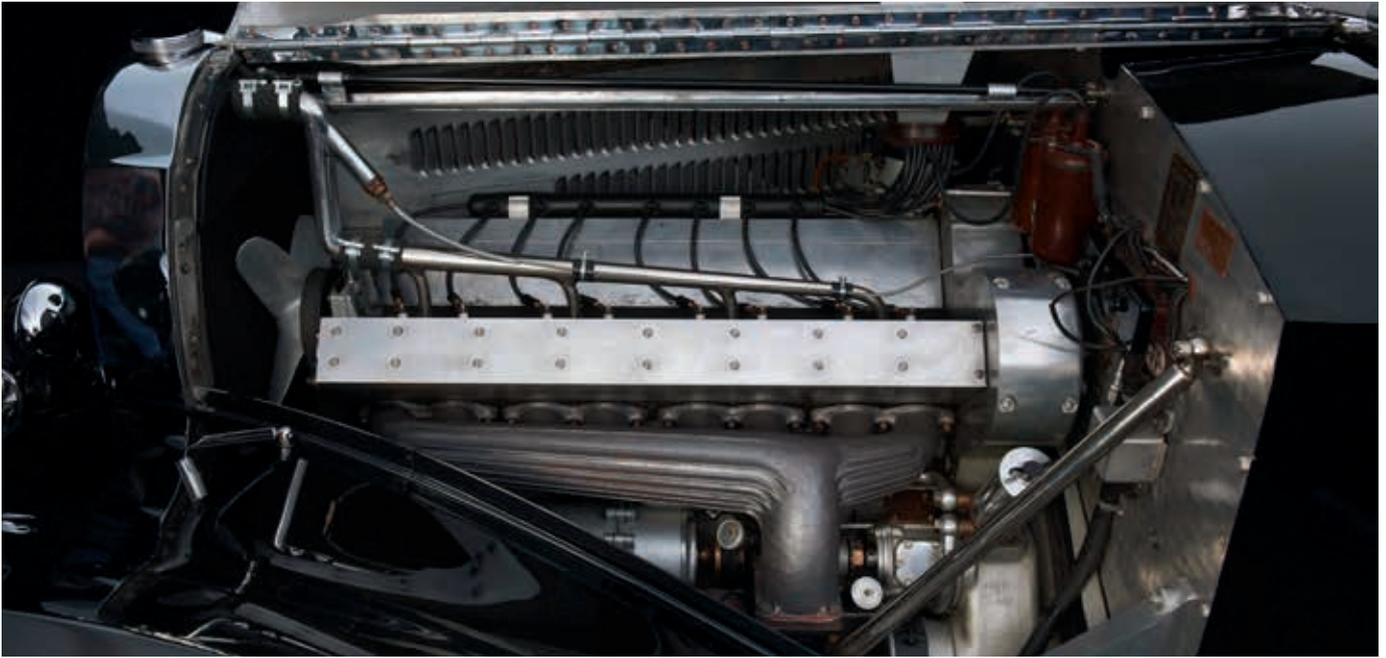
Plus connu comme membre du groupe des « Fauves », André Derain (1880-1954) fut un des meilleurs clients de Bugatti et un amateur éclairé de belles voitures sportives. On dit qu'il posséda environ 14 Bugatti, une des premières étant un Type 35 A doté d'un équipement routier. Puis en 1927, il acheta une des premières Type 35 C suivit par une Type 43 Grand Sport en 1928 et acquit plus tard des roadsters Type 50 et Type 55. La plupart de ces voitures étaient carrossées en « roadster d'usine » par Jean Bugatti.

En février 1952, Derain avait vendu son roadster Type 57 S (châssis « 57385 ») qu'il possédait depuis 1938 et il cherchait une autre Type 57 exclusive carrossée en cabriolet. Dans le magasin bien pourvu de Docime, il trouva sa dernière Bugatti, « 57589 », le cabriolet 2/3 places par D'Ieteren, qu'il conserva jusqu'à ce fatal accident survenu à Garches le 8 septembre 1954 quand il fut renversé par une voiture.

Best known as a member of the Fauvist group of painters, André Derain (1880-1954) was one of Bugatti's best customers and an aficionado of fine sporting cars. He is said to have owned around 14 Bugattis, one of his first being a Type 35A with road equipment; then in 1927 he bought an early Type 35C followed by a Type 43 Grand Sport in 1928, and later acquired Type 50 and Type 55 roadsters. Most of his cars were the rare 'factory roadsters' by Jean Bugatti.

In February 1952, Derain had sold his Type 57S roadster (chassis '57385') that he had owned since 1938 and was looking for another exclusive Type 57 with drophead coachwork. At Docime's well-stocked showroom he found his last Bugatti: '57589', the two/three-seater drophead by D'Ieteren, which he kept until his fatal accident in Garches on 8th September 1954, when he was run over by a car.





Derain avait conservé la Bugatti dans sa grande propriété de Chambourcy, « La Roseraie », qui avait été acquise par André et Alice Derain en juillet 1935 après que le couple eût vendu toutes ses autres propriétés pour financer cet achat. Toutes les Bugatti Type 57 achetées par André Derain à son ami Docime furent garées à La Roseraie dont le roadster 57 S du Salon de Paris 1934 – châssis « 57385 » - acheté en 1938.

En 1951/1952, Derain possédait un rare coupé Atalante châssis court (« 57551 ») juste avant d'acheter le cabriolet D'leteren. Après la mort de son mari, Alice Derain vendit le 15 décembre 1956 « 57589 » à Gaston Docime qui l'immatricula à son nom sous le n° « 9514 FP 75 ». Courant 1957, le négociant belge et spécialiste Bugatti Jean de Dobbeler découvrit la Type 57 dans le garage de Gaston et la vendit à Gene Cesari aux Etats-Unis où elle trouva un nouveau garage chez un client de Cesari, Julian H Sano, du New Jersey.

Derain kept the Bugatti at his extensive property, 'La Roseraie', in Chambourcy. La Roseraie had been bought by André and Alice Derain in July 1935, after the couple sold all their other properties to finance its acquisition. All the Type 57 Bugattis bought by Derain from his friend Docime were kept at La Roseraie, including the 1934 Paris Show roadster - chassis '57221', bought late in 1936 - and the 1936 Paris Show 57S roadster - chassis '57385', bought in 1938.

In 1951/1952 Derain owned a rare short-chassis Atalante ('57551') just before the D'leteren drophead. Following her husband's death, Alice Derain sold '57589' on 15th December 1956 to Gaston Docime, who registered it in his name with the plate '9514 FP 75'. Sometime in 1957, the Belgian Bugatti dealer Jean de Dobbeler discovered the Type 57 in Gaston's garage and sold it to Gene Cesari the USA where it found a new home with Cesari's customer Julian H Sano of New Jersey.



De 1963 à 1998, la voiture fut la propriété de Robert M Wells d'Akron (Ohio) avant d'être exportée en France par le collectionneur américain Chris Gardner. Elle fit alors l'objet d'une restauration totale par la Carrosserie François Cointreau à Angers. Repeinte et passant du vert au noir, la Bugatti fut exposée à Rétromobile à Paris en 2000 et 2001. En 2004, « 57589 » fut vendue à Alfred Lechter de Jean (Nevada) qui changea la teinte pour du brun et fit garnir l'intérieur en cuir d'autruche. La voiture a été ensuite repeinte en bordeaux et noir. La documentation jointe comprend un dossier de factures de restauration, le permis de circulation suisse et une copie de l'ancienne carte grise française.

Très peu de Bugatti Type 57 ont été carrossées en cabriolet 2/3 places. On estime que Gangloff n'en fit pas plus d'une douzaine entre 1937 et 1939 et Letourneur et Marchand six seulement en 1938/1939. Le cabriolet D'leteren « 57589 » est une pièce unique. Ses lignes sont tout aussi séduisantes que celles des réalisations françaises et son appartenance à André Derain jusqu'au décès de ce dernier la rend encore plus désirable car élue par un artiste qui ne choisissait que les meilleures des Bugatti pour sa collection d'œuvres d'art mécaniques.

From 1963 to 1998, the car was owned by Robert M Wells of Akron, Ohio and then in 1999 was exported to France by the American collector Chris Gardner. It was then treated to a complete restoration at Carrosserie François Cointreau in Angers. Repainted from green to black, the Bugatti was exhibited at Rétromobile in Paris in 2000 and 2001. In 2004 '57589' was sold to Alfred Lechter of Jean, Nevada, who changed the colour to brown and had the interior re-trimmed in ostrich hide. It has since been repainted in burgundy/black. Accompanying documentation consists of sundry restoration invoices, Swiss Permis de Circulation and a copy of the old French Carte Grise.

Very few Type 57 Bugattis were bodied as two/three-seater drophead coupés. It is estimated that Gangloff made no more than a dozen between 1937 to 1939, and Letourneur et Marchand only six in 1938/1939. The D'leteren drophead '57589' is unique. Its lines are as attractive as the French ones and its ownership by André Derain until his death make it all the more desirable as the choice of an artist who selected the only very best Bugattis for his collection of mechanical artworks.
€1,400,000 - 1,700,000





MERCEDES-BENZ 500K CABRIOLET C 1934

Carrossée à Sindelfingen

Châssis n° 113658

Moteur n° 113658

- *Livrée neuve en Suisse*
- *L'un des 90 cabriolets C deux portes*
- *Restaurée, issue d'une importante collection privée*
- *Numéros concordants*



Sensation du Salon de Berlin 1934, la légendaire sportive d'avant-guerre 500 K de Mercedes-Benz coûtait une véritable fortune neuve et vaut aujourd'hui l'équivalent de la rançon d'un roi, tellement elle est rare. La décennie 1930 fut une période sans précédent en matière de style automobile, dont la sublime 500 K représente le sommet de l'excellence. Son intemporelle beauté séduit encore aujourd'hui.

La 500 K, qui arborait une ingénieuse suspension arrière indépendante à essieu oscillant, était due à Hans Nibel, qui, ayant débuté avec Benz au tout début du XXe siècle et succédé à Marcel Barbarou comme ingénieur en chef en 1904, avait conçu (et piloté) les énormes Benz de l'époque, culminant avec la « Blitzen » Benz de 200 ch. Après la fusion avec Mercedes, il remplaça Ferdinand Porsche et créa les plus sophistiqués des châssis du moment, tant pour la route que pour la compétition, dont la première des « flèches d'argent » de course. Les Mercedes à compresseur de route des années 1930 sont un bel hommage à ses talents d'ingénieur.

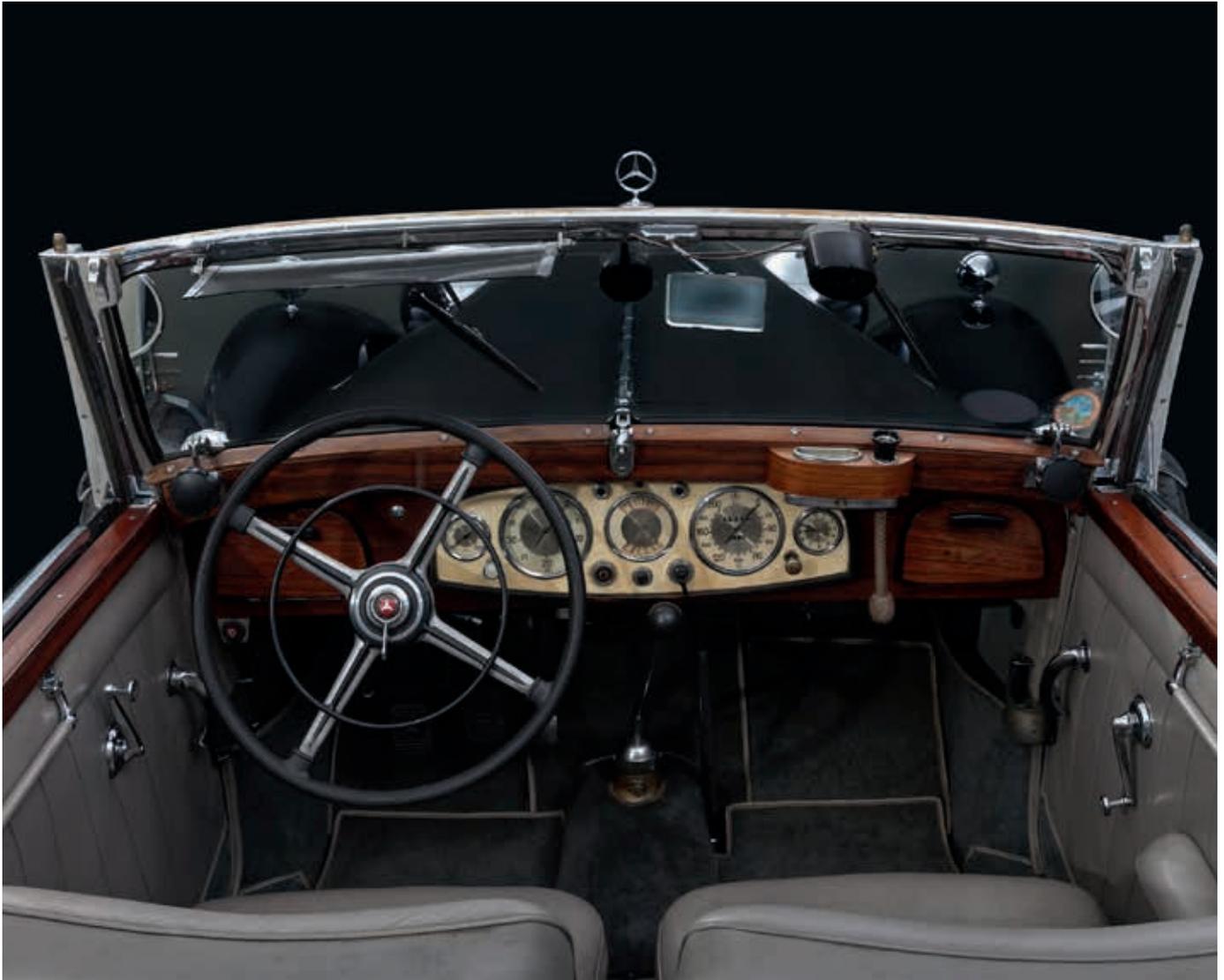
Avec la 540 K qui lui succéda, la magnifique Mercedes-Benz 500 K était incontestablement la plus remarquable des voitures de série proposées par la maque de Stuttgart dans les années 1930. Elle était propulsée par un 8 cylindres en ligne à soupapes en tête et compresseur de 5 018 cm³, équipé du fameux système à compresseur de type Roots de la marque grâce auquel, en enfonçant la pédale d'accélérateur à bout de course, on enclenchait le compresseur tout en fermant le circuit atmosphérique du carburateur.

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

The 500K, which boasted an ingenious swing-axle independent rear suspension layout, was created by Hans Nibel, who having started with Benz in the early years of the 20th Century, succeeded Marius Barbarou as chief engineer in 1904 and designed (and raced) the huge Benz cars of the period, culminating in the 200hp 'Blitzen' Benz. After the merger with Mercedes he replaced Ferdinand Porsche and created the most sophisticated chassis of their day for road and track, including the first of the 'Silver Arrow' racers. The supercharged road-going Mercedes of the 1930s are a wonderful tribute to his engineering skills.

Together with its successor the 540K, the magnificent Mercedes-Benz 500K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s. The 500K was powered by a 5,018cc overhead-valve supercharged straight-eight engine that featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor.





Ce système avait largement fait ses preuves sur les précédentes Type S conçues par le professeur Porsche et la 500/540 K fut la dernière Mercedes à compresseur de série jusqu'à des temps récents.

Sous son interminable capot, le 8 cylindres de la 500 K développait 100 ch sans le compresseur ou 160 ch avec le compresseur. La boîte était une quatre rapports avec un overdrive sur le dernier rapport. Avec le compresseur, la 500 K affichait une vitesse maximale de 177 km/h assortie à des freins hydrauliques servo-assistés. Ses performances étaient telles qu'au Royaume-Uni, Mercedes-Benz engagea le pilote de compétition Goffredo « Freddy » Zehender comme conseiller technique et démonstrateur, la Mercedes à compresseur étant l'une des rares voitures de route à atteindre les 100 miles à l'heure dans les années 1930.

Bien que le châssis 500/540 K attirât l'attention des meilleurs carrossiers de l'époque, l'atelier de carrosserie de la marque, à Sindelfingen, laissait peu de chance à l'imagination. Le cabriolet était proposé en différentes versions, celui proposé à la vente étant la variante de carrosserie cabriolet C à deux portes et conduite à gauche. Création du talentueux directeur du style intégré de Mercedes-Benz, Hermann Ahrens, à l'atelier de Sindelfingen, le cabriolet C offrait quatre places associées à des performances hors du commun. Après l'essai d'un cabriolet 500 K en 1936, The Autocar écrivait : « c'est une voiture d'exception, réservée à une minorité. La seule insolence de son immense puissance est déjà une expérience en soi. »

This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 500/540K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times. Beneath its seemingly endless bonnet, the 500K's eight-cylinder engine developed 100bhp un-supercharged or 160bhp with the compressor engaged. The gearbox was a four-speeder with overdrive top ratio. With the supercharger engaged, the 500K had a top speed approaching 177km/h matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the super-charged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Although the 500K/540K chassis attracted the attention of many of the better quality bespoke coachbuilders of the day, the company's own Sindelfingen coachwork left little room for improvement. The cabriolet came in a variety of styles, this example carrying the Cabriolet C option with two-door, left-hand drive coachwork. The work of the gifted Hermann Ahrens, design chief at Mercedes-Benz's in-house Sindelfingen coachworks, the Cabriolet C offered four-seater accommodation allied to breathtaking performance. After testing a 500K cabriolet in 1936, The Autocar declared: 'This is a master car, for the very few. The sheer insolence of its great power affords an experience on its own.'





Le registre de construction de la 500 K révèle sa nature exclusive, 105 ayant été produites en 1934, 190 en 1935 et 59 en 1936, soit un total de 354 exemplaires dont on estime que seulement 90 aurait été carrossées en cabriolet C. Ces dernières années, la rareté, l'élégance et les performances de ces grandes Mercedes à compresseur en ont fait l'une des plus convoitées de tous les classiques, les rares fois où l'une d'entre elles est apparue sur le marché.

L'imposante et sublimement élégante 500 K cabriolet que nous proposons ici fut livrée neuve à l'industriel Camille Bauer à Bâle, en Suisse, comme en atteste une copie de la fiche constructeur au dossier. Figure également au dossier une lettre du petit-fils de M. Bauer (Dr H. R. Widmer), datée de 1992, à un certain comte von Lerchenfeld, qui était propriétaire de la voiture à l'époque, mais qui ne nous dit pas quand la voiture fut vendue par la famille Bauer. D'autres correspondances laissent entendre que le comte von Lerchenfeld la vendit à M. Karl Rockmann aux environs de 2008.

Une recherche en ligne nous a permis de trouver un récit sur l'histoire plus ancienne de la voiture, écrite par un de ses anciens propriétaires, David Keith, qui avait acheté 113658 alors qu'il servait dans les forces américaines en Allemagne en 1956. David Keith, alors âgé de 23 ans et passionné d'automobiles, avait entendu parler d'une 500 K à vendre en Suisse et s'était rendu à Bâle pour rencontrer le propriétaire, Paul Zinsstag, un collectionneur et marchand d'art en retraite.

The manufacturing record of the 500K reveals its exclusive nature: 105 being produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936 making a total of 354 cars, of which it is estimated that only 90 or so were completed with Cabriolet C coachwork. In recent years, the rarity, style and performance of these big supercharged Mercedes have made them one of the most sought-after of all classic cars on the few occasions they have come on the open market.

The imposing and supremely elegant 500K Cabriolet we offer here was delivered new to industrialist Camille Bauer in Basel, Switzerland, as confirmed by a copy of the factory despatch record on file. Also on file is a letter dated 1992 from Mr Bauer's grandson (Dr H R Widmer) to a certain Count von Lerchenfeld, who was the owner at that time, but this does not say when the car was sold by the Bauer family. Further correspondence suggests that Count von Lerchenfeld sold it to a Mr Karl Rockmann circa 2008.

Online research has unearthed an account of the car's earlier history written by a former owner, David Keith, who had purchased '113658' while serving with US forces in Germany in 1956. Then a 'car crazy' 23-year old, David Keith heard rumours of a Mercedes-Benz 500K for sale in Switzerland and drove over to Basel to meet the owner, Paul Zinsstag, a retired art collector and dealer.





On l'emmena dans un entrepôt où était remise la 500 K sur des chandelles et il acheta la voiture de ses rêves pour... 1 300 \$! David fit transporter 113658 par train jusqu'à l'usine Mercedes-Benz d'Untertürkheim où elle fut « inspectée, révisée et déclarée bonne pour la route ».

L'année suivante, David rentra aux États-Unis, emmenant la Mercedes avec lui, non sans avoir auparavant essayé le potentiel de son compresseur sur une Autobahn, poussant la voiture jusqu'à 160 km/h au compteur, avant de ralentir, par respect pour son grand âge. La Mercedes fut conduite des quais de Brooklyn au domicile de David Keith à Brockton, dans le Massachusetts. Il engagea la 500 K dans plusieurs concours, remportant quelques trophées et l'exposa sur la pelouse du Larz Anderson Museum de Brookline, dans le Massachusetts où elle fut bien accueillie.

Après trois années en sa possession, David estima qu'il avait besoin d'un moyen de transport plus pratique et vendit la 500 K au propriétaire d'un hôtel dans le Connecticut. On ne sait pas quand elle est revenue en Europe pour rejoindre par la suite l'importante collection privée de voitures allemandes d'avant-guerre du vendeur.

Présentée aujourd'hui restaurée, cette magnifique Mercedes-Benz 500 K cabriolet C est accompagnée de la documentation mentionnée ci-dessus, d'une expertise (rapport d'état) de 2013, de différentes factures et de ses papiers d'immatriculation allemande. Représentative de ce que l'argent pouvait offrir de mieux dans les années 1930, 113658 est un exemple parfait de cette grande classique allemande.

He was taken to a warehouse where the 500K was in storage on axle stands, and duly purchased the car of his dreams - for \$1,300! David had '113658' transported by rail to the Mercedes-Benz factory at Untertürkheim where it was 'inspected, tuned and pronounced ready for the road'.

The following year David returned to the USA, bringing the Mercedes with him, but not before he had unleashed some of its supercharged potential on the Autobahn, taking the car up to an indicated 160km/h before backing off in deference to its age. The Mercedes was driven from the Brooklyn docks to David Keith's home in Brockton, Massachusetts. He entered the 500K in a couple of shows, picking up some trophies, and showed it at a 'lawn event' at the famous Larz Anderson Museum in Brookline, Massachusetts where it was well received. After almost three years of ownership, David decided he needed more practical transport and sold the 500K to a hotel owner in Connecticut. It is not known when it returned to Europe and subsequently joined the private vendor's important collection of pre-war German cars.

Presented today in restored condition, this wonderful Mercedes-Benz 500K Cabriolet C comes with the aforementioned documentation, 2013 Expertise (condition report), sundry invoices and German registration papers. Representative of the very best that money could buy in the mid-1930s, '113658' is an excellent example of this classic German model. €400,000 - 500,000



BENTLEY 4¼-LITRE « AEROFOIL » SPORTS SALOON 1937

Carrosserie J Gurney Nutting

Châssis n° B90KT

Moteur n° N3BY

- Une des quatre Bentley « Aerofoil » de 1937
- Carrosserie unique de Gurney Nutting
- Historique connu depuis l'origine
- Superbement restaurée il y a 8 ans



La période « art déco » de l'entre-deux guerres connut de la part des constructeurs et des carrossiers indépendants un intérêt croissant envers le style aérodynamique ou profilé qui eut pour résultat la création de quelques-unes des automobiles parmi les plus excitantes visuellement qu'on eût jamais vues. La société britannique J Gurney Nutting – « le carrossier des maharajas » - avait déjà produit une carrosserie profilée en 1930 pour la célèbre « Blue Train » de Woolf Barnato et cette firme allait être responsable de certaines créations « art déco » parmi les plus audacieuses de la décennie suivante.

Société associée à des marques haut de gamme – notamment Bentley – depuis ses origines, J Gurney Nutting avait été fondée à Croydon, Surrey, en 1919. Spécialiste hors pair de la carrosserie faite à l'unité, Gurney Nutting avait déjà carrossé sa première Bentley avant son transfert à Londres dans le très chic quartier de Chelsea en 1924 et, en quelques années, elle s'affirma comme la plus grande productrice de carrosseries de Cricklewood après Vanden Plas.

La façon de Gurney Nutting, qui cultiva une touche sportive depuis le début, réussit à attirer l'attention de la plus haute société ; le prince de Galles et le duc d'York furent ses clients et la firme obtint le brevet de fournisseur de la Cour au début des années 1930.

The 'Art Deco' period of the inter-war years was one that saw an increasing interest on the part of motor manufacturers - and independent coachbuilders - in streamlined or 'airline' designs, resulting in the creation of some of the most visually exciting cars ever seen. British company J Gurney Nutting - 'coachbuilder to the maharajas' - had first produced an airline body in 1930 for Woolf Barnato's famous 'Blue Train' Bentley, and the firm would be responsible for some of the most daring Art Deco designs of the next decade.

A company associated with quality marques - Bentley in particular - from its earliest days, J Gurney Nutting had been founded in Croydon, Surrey in 1919. A supreme practitioner of the coachbuilding craft, Gurney Nutting had already bodied its first Bentley before moving to London's fashionable Chelsea district in 1924, and within a few years was established as the Cricklewood firm's foremost supplier of bodies after Vanden Plas.

Gurney Nutting's work had a sporting flavour from the outset and succeeded in attracting the attention of society's upper echelons; the Prince of Wales and Duke of York were clients, and the firm gained its Royal Warrant in the early 1930s.





Daimler et Rolls-Royce avaient rejoint le catalogue de Gurney Nutting au milieu des années 1920 et une fructueuse association avec cette dernière se poursuivit dans la décennie suivante.

Il n'existait pas de carrossier plus qualifié susceptible de répondre aux exigences du distributeur Londonien H R Owen concernant une série exclusive de berlines sport aérodynamiques destinées à être commercialisées sous l'appellation « Aerofoil ». La publicité de la firme décrivait l'Aerofoil comme « une spacieuse Sports Saloon à quatre places réunissant des lignes véritablement aérodynamiques sans exagération du style ». Seules, quatre voitures furent construites sur le châssis 4¼-Litre en 1937, toutes présentant de légères différences : « B183EJ », « B194FB », « B45M » et la voiture de la vente, « B90KT ». En réalité, « B90KT », bien qu'expédiée chez H R Owen le 8 juin 1937 et finalement essayée le 21 septembre de cette même année, ne fut vendue que le 19 décembre 1938 parce qu'elle servit, pense-t-on, de voiture de démonstration. « B90KT » fut la seule des quatre Aerofoil mentionnées ici qui ne reçut pas de livrée en deux tons mais qui fut finie en gris clair avec intérieur cuir assorti.

Le premier propriétaire fut Claude E Goodyear d'Eastcote Hall, Hampton-in-Arden, Warwickshire et l'immatriculation d'origine « CUE 302 », a été conservée.

Daimler and Rolls-Royce had been added to the Gurney Nutting portfolio in the mid-1920s, and the fruitful association with the latter continued into the succeeding decade.

There was no coachbuilder better qualified to fulfil London-based Bentley distributor H R Owen's requirement for a series of exclusive aerodynamic sports saloons to be marketed under the 'Aerofoil' name. The company's advertising described the Aerofoil as 'a roomy four-seater Sports Saloon combining true aerodynamic lines without extremeness in design'. Only four were built on the 4¼-Litre chassis in 1937, all slightly different. These were 'B183EJ', 'B194FB', 'B45M' and the car offered here: 'B90KT'. In actual fact, 'B90KT', although despatched to H R Owen on 8th June 1937 and finally tested on 21st September that year, was not sold until 19th December 1938, the presumption being that it was retained as a demonstrator. 'B90KT' was the only one of the aforementioned Aerofoils not completed with two-tone livery, being finished in light grey with matching leather interior.

The Bentley's first owner was Claude E Goodyear of Eastcote Hall, Hampton-in-Arden, Warwickshire, and the car's original UK registration was 'CUE 302', which it retains.





Le propriétaire suivant enregistré chez Bentley Motors fut le Captain C Hyland de Wakefield, Yorkshire (à partir de mai 1943) qui fut suivi, probablement, d'un certain John Gaul dont l'épouse fut photographiée avec la voiture pendant la guerre. Gaul qui ne figure pas dans la liste des propriétaires à l'usine a dû acheter la voiture directement à son propriétaire privé. Robert Briggs-Bury de Bournemouth est inscrit comme en tant que propriétaire suivant dans les archives de Bentley Motors après avoir acheté la voiture en août 1946. Un peu moins d'un an après, la famille Briggs-Bury émigra en Jamaïque et, en septembre 1947, la Bentley fut vendue via Jack Barclay à H R Owen à Londres. Le propriétaire suivant, H M Everett Esq., de Panteg, Monmouthshire, acheta « CUE 302 » en août 1949. Il fut suivi par T D Darwall de Burton Hill, Malmesbury, Wiltshire en novembre 1958.

Bien des années plus tard, vers 1990, « CUE 302 » fut rachetée par Peter Holton de Holton Transport, à Milton Keynes, Buckinghamshire, très certainement auprès de la famille Darwall. Le moteur était bloqué et la voiture mise hors circulation resta au garage pendant un certain temps. Holton restaura la Bentley, la fit repeindre dans un ton crème et fit regarnir l'intérieur en cuir bleu. Sous cette livrée, « CUE 302 » fut photographiée pour figurer dans l'ouvrage de Nick Walker « Bentley 3 1/2 et 4 1/4 Litre 1933 -1940 - In Detail ». Les photocopies des pages qui montrent la voiture sont jointes au dossier.

The next owner recorded by Bentley Motors was Captain C Hyland of Wakefield, Yorkshire (from May 1943) followed by - possibly - one John Gaul, whose wife was pictured with the car during the war. Gaul is not listed in the factory's ownership records so must have purchased the Bentley privately. Robert Briggs-Bury of Bournemouth is listed as the next owner in the Bentley Motors records, acquiring the car in August 1946. Little more than a year later, the Briggs-Bury family emigrated to Jamaica and in September 1947 the Bentley was sold via Jack Barclay to H R Owen in London. The next recorded owner, H M Everett Esq of Panteg, Monmouthshire, purchased 'CUE 302' in August 1949. He was followed by a T D Darwall of Burton Hill, Malmesbury, Wiltshire in November 1958.

Many years later, circa 1990, 'CUE 302' was purchased by Peter Holton of Holton Transport, Milton Keynes, Buckinghamshire, almost certainly from the Darwall family. The engine had seized and the car had been off the road, garaged, for some time. Holton's rebuilt the Bentley, repainting it in a cream colour and re-trimming the interior in blue leather, and in this form 'CUE 302' was photographed for inclusion in Nick Walker's book 'Bentley 3 1/2 & 4 1/4 Litre 1933-40 - In Detail'. Photocopies of the relevant pages are on file.





Plusieurs années après, en 2006, la voiture fut vendue par Serge van Havre d'Abergavenny, Royaume-Uni, à Jean van de Kerchove qui la fit restaurer en Belgique par E Brumenil, les travaux étant achevés en 2007. La voiture demeura ensuite aux mains du même propriétaire. Depuis 2010, elle a bénéficié de contrôle réguliers et d'entretiens nécessaires par LMB, Historic Race Preparation and Restoration, Wommelgem, Belgique.

La très complète documentation qui l'accompagne comprend un album de photos, la copie de la commande et la fiche d'usine du châssis, des copies des anciens documents V5 britanniques, un rapport de Steijn Sportscars Taxaties Valuation (daté de novembre 2013) et un historique complet recherché et établi par le spécialiste de la marque William Morrison. (Nous recommandons un examen attentif).

Bénéficiant d'une carrosserie exécutée par un carrossier exceptionnel et détentrice d'une histoire intéressante, « B90KT » apparaît comme une représentante aussi rare que significative de la famille des plus exclusifs et désirables pur-sang britanniques post-vintage : la Derby Bentley.

Several years later, in 2006, the car was sold by Serge van Havre, Abergavenny, UK, to Jean van de Kerchove and while in his ownership was restored in Belgium by E Brumenil, the work being carried out in 2007. It has subsequently remained in the same private ownership. Since 2010, the car has benefited of regular inspections and maintenance services as needed by LMB, Historic Race Preparation and Restoration, Wommelgem, Belgium.

Accompanying documentation consists of an album of photographs; copy order form and chassis cards; copies of old UK V5 registration documents; Steijn Sportscars Taxaties Valuation report (dated November 2013) and an exhaustively researched history compiled by marque specialist William Morrison (close inspection recommended).

Boasting coachwork by one of the most exceptional coachbuilders, and possessing a fascinating history, 'B90KT' remains a rare and significant representative of one of most exclusive and desirable of all Post-Vintage British Thoroughbreds: The Derby Bentley.
€300,000 - 400,000



LANCIA AURELIA B52 COUPÉ 1951

Carrosserie Bertone

Châssis n° B52.1074

Moteur n° B21 4.542

- *Exemplaire unique carrossé par Bertone*
- *Une des 98 Lancia B52 produites*
- *3 700 km seulement parcourus depuis l'origine et candidate sérieuse aux concours d'état*
- *Exposée au Salon de Turin 1951*



Parmi les créations stylistiques les plus influentes apparues en Italie après la Seconde Guerre mondiale, la classique Aurelia fut la première automobile équipée d'un moteur V6. Étudiée pendant la guerre par Francesco de Virgilio et lancée au Salon de Turin 1950, l'Aurelia B10 était propulsée par un moteur V6 à 60 degrés de 1 754 cm³ tout en alliage léger doté de soupapes en tête actionnées par de courtes tiges-poussoirs au lieu du traditionnel arbre à cames en tête de Lancia. Sur une monocoque moderne, l'Aurelia conservait la suspension avant indépendante à éléments télescopiques de Lancia, apparue sur la Lambda, mais utilisait un nouveau système à bras obliques à l'arrière, une autre « première » mondiale.

La transmission était aussi inhabituelle avec un arbre en deux parties et une boîte-pont sur laquelle les tambours de frein (suspendus) étaient accolés, ce qui n'était pas cette fois une innovation. La berline B10 originale fut rejointe l'année suivante par le coupé B20 dessiné par Pininfarina qui fit date, un « fast-back » 2+2 sur une plate-forme raccourcie dont on dit, avec cette combinaison de performances de voiture sportive et de confort de berline, qu'il introduisit le concept de Gran Turismo dans le monde de l'automobile. Suivirent des versions sur empattements plus longs et dotées de moteur plus gros offrant divers niveaux de puissance.

One of the most influential designs to emerge from Italy post-WW2, the classic Aurelia was the first car ever to employ a V6 engine. Designed in wartime by Francesco de Virgilio and launched at the 1950 Turin Motor Show, the Aurelia B10 was powered by a 1,754cc 60-degree V6 of all-aluminium construction that used overhead valves operated via short pushrods instead of Lancia's traditional overhead camshafts. An advanced unitary-construction design, the Aurelia retained Lancia's 'sliding pillar' independent front suspension, first seen on the Lambda, but used a novel semi-trailing-arm layout at the rear, another world first.

The transmission too, was unusual, comprising a two-piece propshaft and combined gearbox/rear transaxle on which were mounted the inboard brakes, though for once this was not an entirely new departure. The original B10 saloon was joined the following year by the landmark, Pininfarina-styled B20 Coupé, a fastback '2+2' on a shortened wheelbase which, with its combination of sports car performance and saloon car practicality, can be said to have introduced the Gran Turismo concept to the world. Models with longer wheelbases and larger engines in various states of tune followed.



01 et 03

La Lancia B52 Bertone au Concours d'Élégance à Chaudfontaine en Belgique, circa 1953
© corsaresearch.com



01





À l'intention des carrossiers indépendants, Lancia proposa le châssis B50 sur empattement allongé à 2,91 m, sur la base des organes mécaniques de la B10, puis le B52 qui sortit avec le moteur deux litres des B20/B21. Au total, Lancia ne construisit que 98 châssis B52 dont le dernier fut livré en 1953. Cet exemplaire qui porte une carrosserie unique par Carrozzeria Bertone fut exposé au Salon de Turin 1951. Vraisemblablement jamais restaurée, « 1074 » repose toujours sur ses pneus à flancs blancs CEAT d'origine, tandis que son magnifique intérieur et sa planche de bord avec ses boutons en ambre sont des plus remarquables.

La voiture a été découverte en Belgique par Bernard Marreyt qui la céda au propriétaire actuel, un éminent passionné de Lancia. À l'époque, le compteur affichait 2 756 km et le vendeur en ajouta environ 1 000. Certains composants détériorés par le temps ont été remplacés et cette Aurelia est réputée fonctionner parfaitement. La voiture est accompagnée de ses papiers d'immatriculation belges et des copies de photos prises au Concours d'élégance de Chaudfontaine (Liège) vers 1953. Rare et dans un exceptionnel état d'origine, cette Lancia hors-série et à peine rodée, qui constitue une superbe opportunité pour un collectionneur averti, mérite un examen approfondi.

To cater for independent coachbuilders, Lancia offered the longer-wheelbase (291cm) B50 chassis, based on B10 mechanicals, and later the B52, which came with the 2.0-litre engine of the B20/B21. In total Lancia built only 98 B52 chassis, the last of which was delivered in 1953. This example carries unique one off coachwork by Carrozzeria Bertone and was displayed at the Turin Motor Show in 1951. Believed never restored, '1074' is still on its original CEAT whitewall tyres, while the beautiful interior, with its dashboard buttons in amber, is particularly worthy of note.

The car was discovered in Belgium by Bernard Marreyt, who sold it to the current owner, a prominent Lancia enthusiast. At that time the odometer reading was 2,756 kilometres, to which the vendor has added a further 1,000-or-so. Certain components that had deteriorated with age have been replaced and the Aurelia is said to drive perfectly. The car comes with Belgian registration papers and copies of photographs taken at a Concours d'Élégance in Chaudfontaine, Liège circa 1953. Rare and outstandingly original, this coachbuilt and hardly run in Lancia represents a wonderful opportunity for the discerning collector and is worthy of the closest inspection.

€175,000 - 245,000





02
La B52 Bertone au Salon de Turin, 1951



21

Ex-Stalter/Brisson

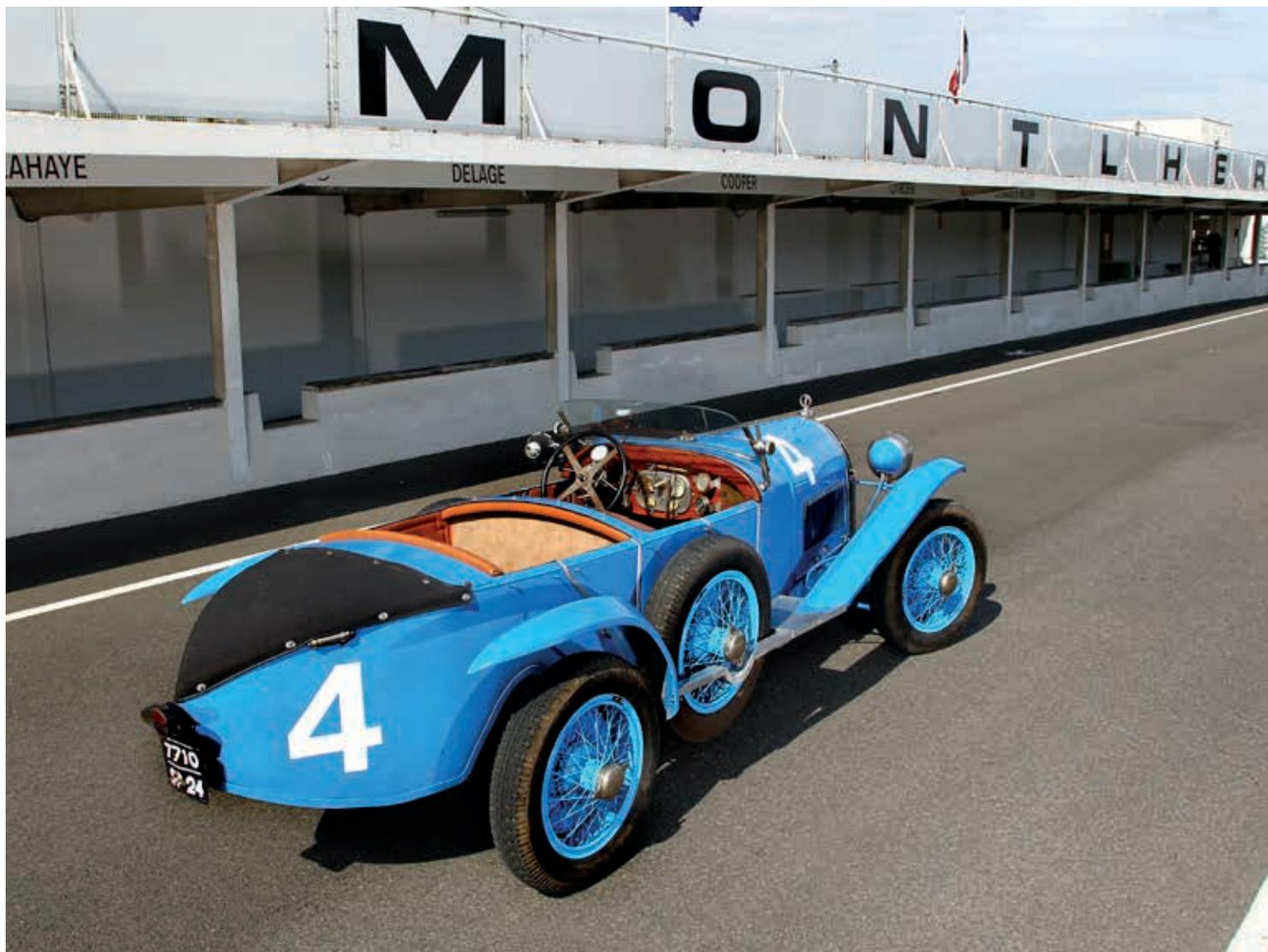
**LORRAINE-DIETRICH B3-6 LE MANS 1925
TORPÉDO SPORT**

Châssis n° 122892

Moteur n° 133111

- *Voiture d'usine 3e au Mans 1925*
- *Même propriétaire depuis 39 ans*
- *Restaurée dans le respect de l'origine*
- *Eligible pour les plus prestigieuses manifestations historiques*





Établie à Lunéville, en Lorraine non annexée après la guerre de 1870, la firme De Dietrich et Cie, née à Niederbronn en Alsace au XVIII^e siècle, se développa dans la construction de matériel ferroviaire avant d'aborder l'automobile vers 1896. Des modèles créés par Amédée Bollée fils, Vivinus et Turcat-Méry furent d'abord produits sous licence avant que la firme ne commande à Ettore Bugatti des études nouvelles.

En 1905, l'entreprise devint la « Société Lorraine des Anciens Etablissements De Dietrich et Cie » et créa une usine à Argenteuil (près de Paris) où le département automobiles et moteurs devint « Lorraine-Dietrich », tandis que la croix de Lorraine était adoptée comme emblème afin de souligner l'identité française de la société. À cette époque, la marque s'engagea en Grands Prix en créant des voitures spéciales équipées d'énormes moteurs.

Après la Première Guerre mondiale et le retour de l'Alsace-Moselle à la France, Lorraine-Dietrich (basée à Argenteuil) revint à la production automobile parallèlement aux moteurs d'avion. Les principaux modèles des années 1920 furent la quatre-cylindres 12 CV (2,3 litres) et une famille de six-cylindres : la 15 CV (3,5 litres) et la 30 CV (6,1 litres), la plus réussie de ces voitures étant la 15 CV B3-6 qui entra dans l'histoire en terminant première et troisième des 24 heures du Mans 1925 et première, deuxième et troisième des 24 Heures du Mans 1926, interrompant la série des victoires de Bentley.

Based at Lunéville in Lorraine, France, De Dietrich et Cie started out as makers of railway locomotives before branching out into automobile manufacture in 1896, by which time the oft-disputed province had been annexed by Germany. Designs by Amédée Bollée, Vivinus and Turcat-Méry were licensed at first before the firm commissioned Ettore Bugatti to come up with some of its own.

In 1905, the car/aero engine division's name was changed to 'Lorraine-Dietrich' and the Cross of Lorraine adopted as an emblem, emphasising the company's French origins. Considerable effort was put into racing at this time, using purpose-built cars fitted with enormous engines.

After WWI, with Lorraine restored to France, manufacture of cars (and aero engines) recommenced, the principal models of the 1920s being a 12CV (2.3-litre) four and a brace of sixes: 15CV (3.5-litre) and 30CV (6.1-litre). Of these, the 15CV B3-6 was the most successful, entering the history books by winning the first and third Le Mans 24-Hour races in 1925 and first, second and third in 1926, interrupting Bentley's run of successes.





Lorraine devint donc la première marque à remporter la célèbre course d'endurance deux fois et la première à triompher deux fois de suite. La 15 CV fut fabriquée jusqu'en 1932 (époque où la marque était simplement Lorraine) avant l'introduction du type 20 CV dont l'échec coûteux conduisit Lorraine à abandonner le marché automobile en 1935 pour se concentrer sur les matériels militaires.

Une telle moisson de places sur le podium est peu fréquente, mais c'est ce que Lorraine-Dietrich avait réalisé en 1926, la victoire revenant à la voiture pilotée par Bloch/Rossignol. La voiture troisième à l'arrivée était pilotée par Henry Stalter et Edouard Brisson qui répétèrent leur résultat de l'année précédente obtenu avec la voiture de la vente. Portant le numéro de course « 4 », elle avait couvert 2 449, 483 km à la moyenne de 89, 561 km/h. Pilotée de nouveau par Stalter/Brisson, le châssis n° 122892 courut aussi les 24 Heures de Spa-Francorchamps en 1925 en terminant à la 5e place.

Lorraine thus became the first marque to win the famous endurance classic twice and the first to win in consecutive years. The 15CV was manufactured until 1932 (by which time the firm was known simply as 'Lorraine') when the successor 20CV model was introduced. An expensive failure, the latter led to Lorraine quitting the automobile market in 1935 to concentrate on military projects.

A clean sweep of the Le Mans podium places is almost unheard of, yet that is what Lorraine-Dietrich had achieved in 1926, victory going to the car driven by Bloch/Rossignol. The 3rd place finisher was driven by Henry Stalter and Edouard Brisson, repeating their result of the previous year, which had been achieved driving the car offered here. Carrying competitor number '4', it had covered 2,149.483 kilometres at an average speed of 89.561km/h. Driven again by Stalter/Brisson, chassis number '122892' also competed in the Spa Francorchamps 24 Hours race in 1925, finishing in 5th place.





Cette année-là, « 122892 » avait été la seule Lorraine-Dietrich engagée au Mans équipée de deux carburateurs et cette innovation fut étendue au trio victorieux de 1926.

Cette voiture continua à courir dans l'équipe officielle en 1926 et aux mains de pilotes privés jusqu'en 1935. Le propriétaire actuel acheta la Lorraine-Dietrich à un certain M. Jodeau le 8 mai 1976. La voiture avait été transformée en tracteur agricole en 1949 par son précédent propriétaire, M. Manon, agriculteur à Château Marcquet car le matériel agricole était alors très rare et coûteux. Heureusement, il avait gardé tous les organes mécaniques démontés lors de cette transformation.

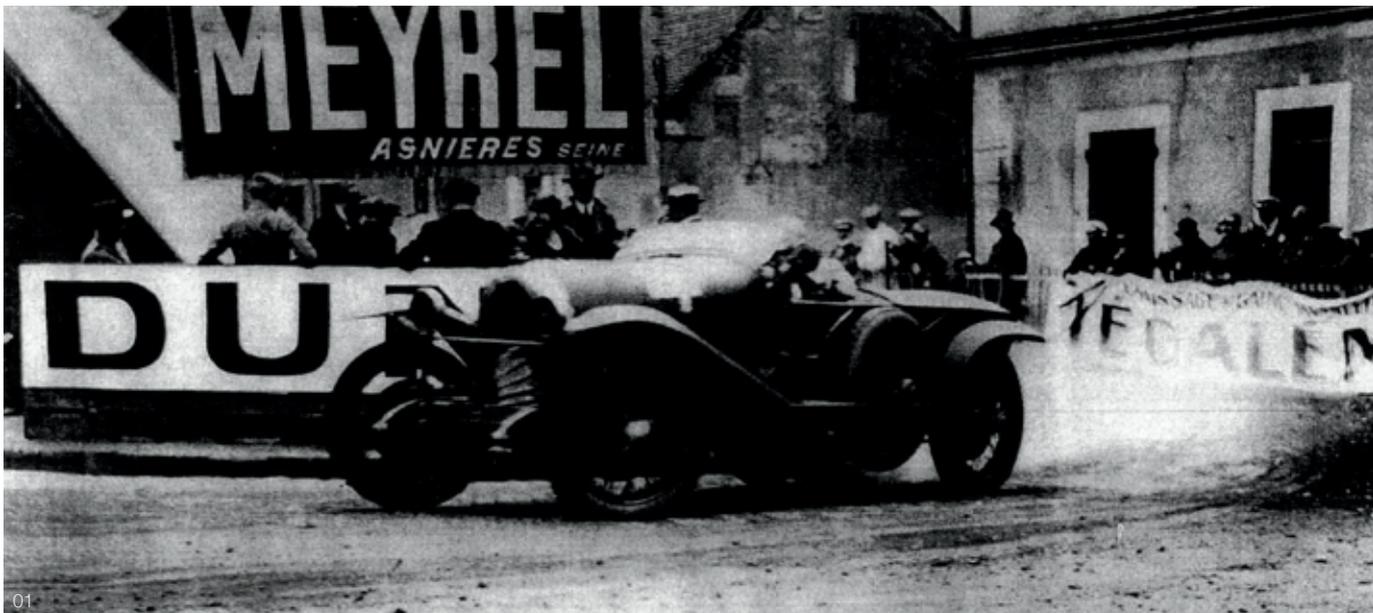
Vers cette époque, le propriétaire actuel rencontra Marcel Grégori qui avait travaillé comme ingénieur et mécanicien chez Lorraine-Dietrich. Affecté à la préparation des voitures d'usine engagées au Mans entre 1923 et 1926, il fut en mesure de confirmer qu'il s'agissait de la voiture n° 4 de 1925. Sous la supervision et avec l'aide de M. Grégori, le propriétaire put restaurer la voiture en utilisant toutes les pièces d'origine qui avaient été conservées par M Manon.

In 1925, '122892' had been the only Lorraine-Dietrich Le Mans entry fitted with twin carburetors, and this innovation was carried over to the successful trio of 1926. This car last competed as an official factory entry in 1926 but continued to be raced by private owners until 1935.

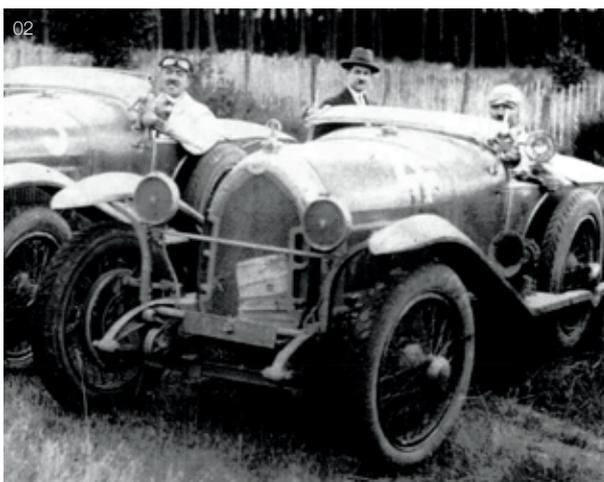
The current owner purchased the Lorraine-Dietrich from a Mr Jodeau on 8th May 1976. The car had been transformed into a harvester in 1949 by the previous owner, Mr Manon, a farmer at Le Chateau Marcquet, there being an acute shortage of purpose-built farming machinery at this time. Fortunately he kept all of the mechanical components removed in the process.

At around this time, the current owner met Marcel Gregori, who had worked as an engineer and mechanic with Lorraine-Dietrich. He had been involved in the preparation of the factory's Le Mans entries between 1923 and 1926, and was able to confirm that this was the number '4' car of 1925. With Mr Gregori's supervision and assistance, the owner was able restore the car using all the original parts that had been kept by Mr Manon.





01



02



03

Passionné de Lorraine-Dietrich et l'un des meilleurs spécialistes de la marque, le propriétaire restaura le moteur, la boîte de vitesses, le châssis et les freins. Le moteur six cylindres 3,5 litres d'origine est complet avec son double allumage et ses carburateurs Zénith. Conseillé par Marcel Grégori et utilisant les plans du carrossier Kelsh, le propriétaire et un maître charron restaurèrent totalement la carcasse de la carrosserie aux dimensions connues des voitures du Mans de 1925.

Le propriétaire posa un couvre-tonneau en toile sur l'arrière comme l'avait fait Lorraine-Dietrich à l'époque. La caisse à trois portes et quatre places est conforme aux spécifications de l'époque et au règlement du Mans comme le sont la capote, la totalité du système d'éclairage et le très complet et correct tableau d'instruments. La livrée bleu de France est la couleur originale, tandis que l'intérieur est garni de cuir brun. La boîte à quatre rapports installée actuellement rend la conduite plus facile sur route.

A passionate Lorraine-Dietrich enthusiast and one of the marque's foremost experts, the owner completely restored the engine, gearbox, chassis and brakes. The car's original 3½-litre six-cylinder engine is complete with its twin-plug ignition and Zenith carburetors. Advised by Marcel Gregori and using coachbuilder Kelsch's plans, the owner and Maître Charron totally restored the body's original wooden framework to the known dimensions of the 1925 Le Mans cars. The owner also fitted a canvas tonneau cover at the rear, as used in period by Lorraine-Dietrich.

The coachwork, with three doors and four seats, conforms to the period specifications, as does the convertible hood, the entire lighting system and the extensive dashboard instrumentation, the latter being both complete and correct. The French Blue livery is the original colour, while the interior is upholstered in brown leather. A four-speed gearbox is fitted currently, making the car easier to drive on the road.

01, 02 et 03

Eduard Brisson en action avec sa Lorraine Dietrich B3-6 au Mans, 1925





(Encore jamais nettoyée depuis sa dernière course, la boîte de vitesse à trois rapports d'origine et numérotée est jointe). Environ 7 000 km seulement ont été parcourus depuis la fin de la restauration en 1997 et la voiture se présente en très bon état. Avec 85-100 ch sous le pied, elle serait capable d'atteindre près de 160 km/h.

Représentant une rare opportunité d'acquérir une voiture historique à palmarès de la période Vintage ayant fini troisième au Mans, cette machine unique est accompagnée de sa carte d'identité FIVA, d'un rapport d'expertise de 49 pages, de sa carte grise française et de son contrôle technique.

Never cleaned since its final race, the original and numbered three-speed gearbox is included in the sale. Only some 7,000 kilometres have been covered since the restoration's completion in 1997 and the car remains in commensurately good condition. With some 85-100bhp on tap, it is said to be capable of almost 160km/h.

Representing a rare opportunity to acquire an historic Le Mans podium-finisher from the Vintage era, this unique car comes with its FIVA identity card, a 49 pages condition report, French Carte Grise and Contrôle Technique.
€600,000 - 1,000,000



22

BENTLEY 4¼-LITRE CABRIOLET 1937

Carrosserie James Young

Châssis n° B14KT

Moteur n° B5BJ

- Carrosserie exclusive à portes à ouverture parallèle
- L'une des quatre voitures à carrosserie « ponton »
- Entièrement restaurée au cours des années 2000
- Idéale pour les concours d'élégance





Le châssis numéro B14KT est l'une des quatre Bentley à carrosserie ponton habillées par James Young, aujourd'hui considéré comme l'un des meilleurs carrossiers de l'entre-deux guerres. Les quatre voitures « ponton » sont différentes, B14KT étant la plus élégante. Elle a été livrée neuve en mai 1937 chez Pass & Joyce Ltd, agent principal pour les voitures carrossées par James Young à l'époque, et appartient d'abord à un certain L. Appleyard.

B14KT, une très élégante quatre places, est également doté des portes à parallélogramme brevetées par James Young. Celle-ci sont soutenues par un bras monté sur un pivot central qui les fait ouvrir vers l'extérieur sur le côté, pour faciliter l'accès au sièges arrière. M. Appleton avait auparavant possédé B84FB, une autre carrosserie « ponton » à portes à parallélogramme et avait vraisemblablement été séduit par le procédé. Une demie douzaine de Bentley James Young sont dotées d'une porte à parallélogramme d'un côté, mais B14KT semble être l'une des quatre à en avoir deux.

Chassis number 'B14KT' is one of four unique 'ponton wing' Bentleys by James Young, now regarded as one of the finest coachbuilders of the inter-war period. All four 'ponton' cars differed, 'B14KT' being arguably the most stylish. 'B14KT' was delivered new in May 1937 to Pass & Joyce Ltd, the main agent for James Young-bodied cars at that time, and was first owned by one L Appleyard.

A most stylish four-seater, 'B14KT' also features James Young's patented cantilever doors. The latter are supported at the centre on pivot arms, which simultaneously swing them both outwards and sideways, enabling easy access to the rear seats. Mr Appleton had previously owned 'B84FB', another 'ponton' car with cantilever doors, so had clearly been impressed by the design's practicality. Some half-dozen James Young Bentleys had a parallel door on one side, and 'B14KT' seems to be one of only four with two parallel doors.





Immatriculée DKR 759 au Royaume-Uni, la Bentley a survécu à la seconde guerre, bien à l'abri, alors qu'elle appartenait à un M. Barlow. En 1953, elle fut achetée par le capitaine C. Church qui la vendit à un certain M. Morris en 1954. M. Morris emmena avec lui la Bentley au Nigeria et en 1968 en Afrique du Sud où elle fut achetée par un certain Hocking. La voiture revint au Royaume-Uni en 2000, époque à laquelle elle avait grand besoin d'une restauration.

Une restauration complète fut commandée en 2000 par son nouveau propriétaire, le Dr Geogre Kaye. Les travaux comprenaient le démontage de la voiture au châssis nu et la réfection de la plupart de ses composants, compte tenu de la qualité de la voiture. La carrosserie fut dissociée du châssis et restauré avec la plus grande exigence (voir les photos au dossier), tandis que les éléments mécaniques étaient refaits, y compris le moteur, le châssis, la boîte de vitesses, l'embrayage, les composants électriques, le faisceau, etc. La voiture fut peinte en doré, mais on la jugea peu séduisante aussi la repeignit-on en rouge foncé pour être assortie au nouvel intérieur en cuir champagne. Tous ces travaux ont été effectués entre 2000 et 2003 par des spécialistes de renom.

UK registered 'DKR 759', the Bentley survived WW2 in storage in the ownership of a Mr Barlow. In 1953 the car was purchased by Captain C Church, who sold it to a Mr Morris in 1954. Mr Morris took the Bentley with him to Nigeria and then in 1968 to South Africa where it was purchased by a Mr Hocking. The car returned to the UK in 2000, by which time it was in need of considerable renovation.

A full restoration was commissioned in 2000 by the new owner, Dr Georges Kaye. This work included stripping the car to its chassis and rebuilding most of the components to standards befitting a car of this quality. The body was removed from the chassis and restored to a very high standard (see photographs on file), while mechanical components overhauled included the engine, chassis, clutch, electrical components, wiring, etc. At that time the car was finished in gold but it was decided that this was unattractive, so a repaint in a dark red was carried out to match the newly re-trimmed Champagne leather interior. All the aforementioned works were undertaken between 2000 and 2003 by well known specialists.





L'actuel propriétaire, le septième de la liste, a acheté la voiture en 2003 et a effectué de nouveaux travaux de restauration, notamment la réfection du boîtier de direction, des roues et des suspensions, des fourreaux de ressorts à lames et des soubassements, ainsi que de nouveaux pneus. D'autres travaux furent faits sur la boîte et les trains roulants (y compris un nouvel arbre de transmission), une nouvelle capote doublée couleur champagne fut installée et les mécanismes de portes et de fenêtres refaits. B14KT figure dans Bentley Beauty de Fraser & Knappek (pages 237, 238, 239), mais avec son ancienne capote. Un dossier complet montrant la restauration et l'historique de la voiture est fourni avec la voiture, une copie du plan du châssis et un manuel du propriétaire original, ainsi que ses papier d'immatriculation UK V5.

L'un des exemplaires les plus exclusif et des mieux restaurés de ce modèle Bentley légendaire, carrossé par l'un des plus talentueux artisans de l'« âge d'or » de la carrosserie, B14KT peut prétendre à un prix dans n'importe quel concours d'élégance international. La voiture a remporté de tels prix à chacune de ses apparitions. Dotée d'une carrosserie signée d'un des artisans les plus exceptionnels et d'un historique fascinant, B14KT est l'une des plus rares et emblématiques représentantes de l'un des pur-sang britannique post-vintage les plus exclusifs et séduisants de tous, la Bentley Derby.

The current (seventh) owner acquired the car in 2003 and commissioned further restoration works, including overhauling the steering box, wheels and suspension, and fitting spring gaiters, undertrays and new tyres. Additional work was carried out on the gearbox and drive train (including a new drive-shaft); a new double-lined hood in Champagne was fitted; and the door and window mechanisms rebuilt. 'B14KT' is featured in 'Bentley Beauty' by Fraser & Knappek (pages 237/238/239) but still with the old hood. A comprehensive file documenting the car's restoration and ownership history comes with it, together with copy chassis cards, an original owner's manual and a UK V5 registration document.

One of the most distinctive and well restored examples of this legendary Bentley model, bodied by one of the finest companies of the 'Golden Age' of coachbuilding, 'B14KT' is a candidate for awards at any international concours d'élégance competition; indeed, the car has won such awards at every appearance. Possessing coachwork by one of the most exceptional coachbuilders, together with a fascinating history, 'B14KT' remains a rare and significant representative of one of most exclusive and desirable of all Post-Vintage British Thoroughbreds: The Derby Bentley.
€275,000 - 350,000



23

BUGATTI TYPE 101C COUPÉ ANTEM 1950

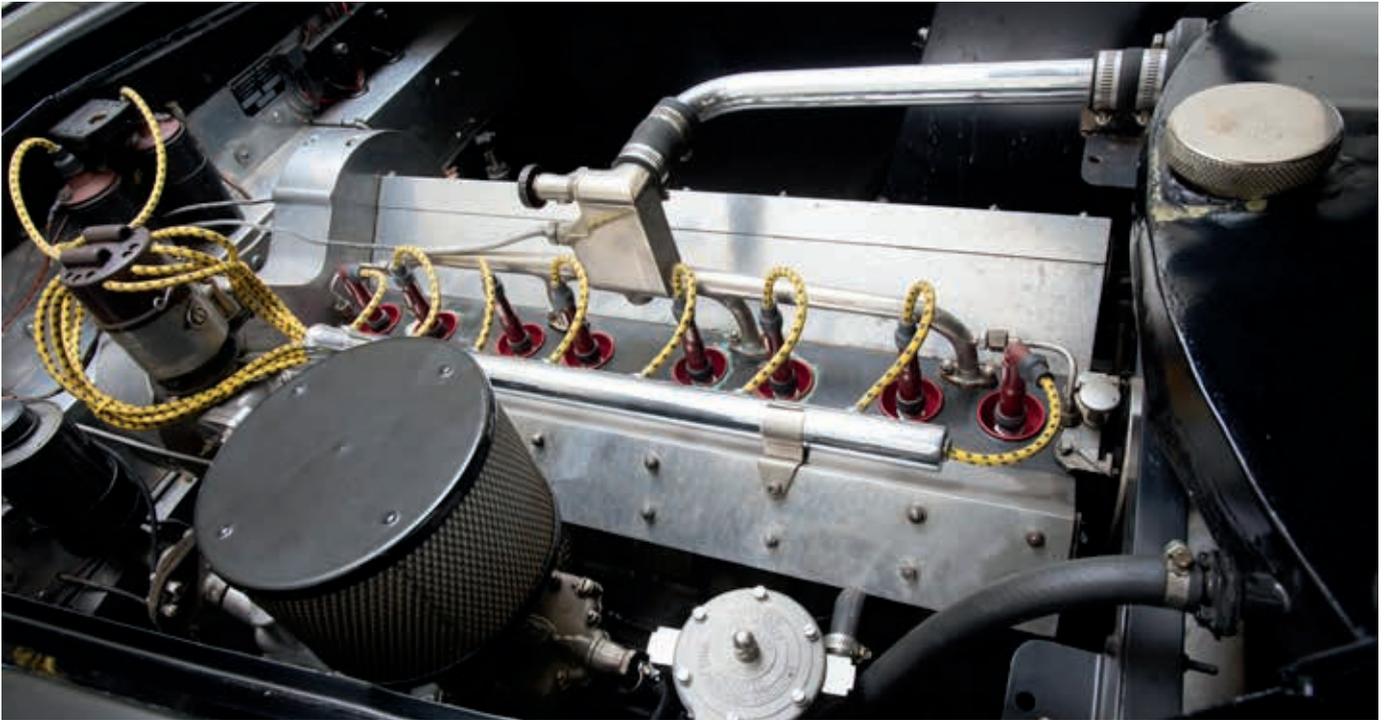
Châssis n° 101 504

Moteur n° 101 504

- *L'une des dernières Bugatti construites*
- *Modèle à compresseur*
- *Carrosserie unique*
- *Historique documenté par Pierre-Yves Laugier et David Sewell*







Bugatti ne se remit jamais de la mort tragique du fils du fondateur, Jean, alors âgé de 30 ans, juste avant la guerre, en 1939. On avait interdit à Jean de piloter en compétition, mais il essayait régulièrement les voitures et c'est au volant de la Bugatti avec laquelle Wimille/Veyron avaient gagné les 24 Heures du Mans en 1939, qu'il fit un écart pour éviter un télégraphiste à bicyclette, sur ce qu'il croyait être une route fermée, et fut tué lorsque la Type 57C se retourna. La guerre et ses séquelles immédiates laissèrent l'usine de Molsheim dévastée et le 21 août 1947, Ettore Bugatti s'éteignait, laissant six héritiers pour la succession.

En septembre 1949, l'usine Bugatti décidait de construire un lot de 16 exemplaires de son modèle d'avant-guerre, le Type 57/57C, mais seulement trois furent finalement achevés. Pendant un temps la société se contenta de travaux de sous-traitance, avant que le plus jeune fils d'Ettore, Roland Bugatti, et le directeur Pierre Marco fassent une tentative pour relancer la marque, en 1951, en utilisant un châssis amélioré de Type 57 pour base de la nouvelle Type 101 (La Type 57, la plus achevée de toutes les Bugatti de route, était animée par un 8 cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3 257 cm3 et avait été lancée en 1934, ce qui explique que ses caractéristiques étaient légèrement dépassées en 1951).

Bugatti never recovered from the tragic death of founder Ettore's son Jean, then aged just 30, shortly before the outbreak of war in 1939. Jean Bugatti had been forbidden to race but regularly tested cars, and it was while driving Wimille/Veyron's 1939 Le Mans winner on what should have been a closed road near the factory that he swerved to avoid a bicycling telegraphist and was killed when the Type 57C rolled. The war and its immediate aftermath left the Molsheim factory devastated, and then on 21st August 1947 Ettore Bugatti died, leaving six heirs to the estate.

In September 1949 the Bugatti factory decided to manufacture a batch of 16 further examples of their pre-war Type 57/57C model, but evidently only three were completed. For a time the company concentrated on sub-contracted engineering work before Ettore's younger son Roland Bugatti and factory manager Pierre Marco made an attempt to re-launch the marque in 1951 using an improved Type 57 chassis as the basis for the new Type 101. (The most highly prized of all Bugatti road cars, the Type 57 was powered by a 3,257cc twin-cam straight-eight engine and had first appeared in 1934, so by 1951 its specification was somewhat dated).





Ces améliorations consistaient en un carburateur Weber inversé à la place de l'archaïque Stromberg d'avant-guerre, une boîte électrique Cotal (en option) et des roues de 18 pouces au lieu de 17, tandis que de nombreux autres éléments qu'on avait encore en stock étaient utilisés dans la construction. Comme la Type 57, on proposait deux versions, la 101 et la 101C, cette dernière équipée d'un compresseur.

Le numéro du 1er septembre de L'Auto-Journal annonçait que l'usine de Molsheim entendait construire 50 voitures, livrables en juillet 1952. En fait, les autres activités de Bugatti prenaient le pas sur la construction de la nouvelle voiture et seulement une poignée de Type 101 furent construites, ce qui en fait l'une des modèles les plus rares de ce constructeur adulé. Il est vrai qu'avec un prix de 3 800 000 francs, il n'est pas surprenant que la nouvelle Bugatti ait trouvé si peu d'acquéreurs.

En tout, un prototype et six voitures de série furent construits, ces dernières recevant les châssis 101500 à 101506 inclus, le numéro 101505 manquant. Le premier châssis de série, 101500, était une berline quatre portes construite à l'usine avec une carrosserie moderne dans le style ponton d'après-guerre, tandis que le numéro 101502 était un coach (un coupé à quatre glaces latérales) habillé par le carrossier Guilloré de Courbevoie, la seule 101 à arborer encore des ailes séparées.

These improvements included a down-draught Weber carburettor to replace the obsolete pre-war Stromberg, an electric Cotal gearbox (as an option) and 17" instead of 18" road wheels, while many components still held in stock were utilised in its construction. As with the Type 57, two versions were offered, in this case Types 101 and 101C, the latter being equipped with a supercharger.

In Auto Journal's edition of 1st September 1951 it was announced that the Molsheim factory intended to produce 50 cars for delivery in July 1952. In the event, Bugatti's other interests took precedence over the revived road car project and only a handful of Type 101s was completed, making it one of this most celebrated manufacturer's rarest models. With an asking price of some 3.8 million francs, it is not surprising that there were so few customers for this new Bugatti.

A prototype and six production cars were produced in total, the latter being allocated chassis numbers '101500' to '101506' inclusive, missing out '101505'. The first production chassis, number '101500', was a factory-built, four-door saloon with coachwork in the modern, full-width, post-war style, whereas chassis number '101502' was a coach (a two-door saloon) by Guilloré of Courbevoie and the only Type 101 to feature separate front and rear wings.





Deux autres exemplaires, un cabriolet et un coach, tous deux habillés par Gangloff de Colmar, furent exposés au Salon de Paris, du 4 au 14 octobre 1951. Le premier portait le numéro de châssis 101501 et le second était le prototype. Des trois voitures restantes, le châssis 101503 est un autre cabriolet Gangloff, plus séduisant, 101504 – la voiture de cette vente – est un coupé carrossé par Antem en 1954 et 101506 fut habillé d'une carrosserie ouverte à deux places futuriste par Ghia de Turin en 1965. Les sept voitures ont survécu jusqu'à nos jours, trois au musée national de Mulhouse et toutes, à l'exception de 101502 figurent dans le Bugatti Register de Hugh Conway de 1962.

Jean Antem fonda son entreprise de carrosserie en 1919 et, au cours de ses trente années ou plus d'activité, il habilla toutes sortes de châssis dans une large variété de styles. Il construisit des modèles de série pour La Licorne et Ariès au cours des années 1930, tandis qu'il réservait ses créations sur mesure aux marques de prestige comme Bentley, Delahaye, Hispano-Suiza et, bien sûr, Bugatti. On trouve peu de carrosseries Antem aujourd'hui. Régulièrement alignées dans les concours d'élégance les plus prestigieux, ces voitures à carrosserie Antem sont rares et recherchées.

Two further examples, a cabriolet and a coach, both by Gangloff of Colmar, were displayed at the 1951 Paris Motor Show held between 4th and 14th October. The former was chassis number '101501' and the latter was the Type 57-based prototype. Of the three remaining cars, chassis number '101503' is another, more attractive, Gangloff cabriolet; '101504' - the car offered here - is a two-seater fixed-head coupé bodied by Antem in 1954; and '101506' was fitted in 1965 with a futuristic open two-seater body by Ghia of Turin. All seven cars have survived to the present day, three in the French National Motor Museum at Mulhouse, and all except '10502' are listed in Hugh Conway's 1962 Bugatti Register.

Jean Antem established his coachbuilding business in 1919 and over the course of the next 30-plus years would body all kinds of chassis in a wide variety of styles. Antem manufactured series-production bodies for La Licorne and Ariès during the 1930s while reserving his bespoke creations for quality marques such as Bentley, Delahaye, Hispano Suiza and, of course, Bugatti. Jean Antem's work is rarely encountered today. Regular contenders at the most prestigious Concours d'Élégance events, these Antem-bodied cars are rare and sought-after.





Après son achèvement aux ateliers Antem à Courbevoie, 101504 fut immatriculée 572 BS 67, le 19 mai 1954, sa carte de grise émanant de la préfecture de Strasbourg pour les usines Bugatti. La couleur d'origine de la voiture était vert avec intérieur en cuir beige. On sait que 101504 fut utilisée sinon possédée, par l'industriel français René Bolloré qui avait épousé la seconde épouse d'Ettore Bugatti, Geneviève Delcuze, en 1951. Au printemps de 1959, la voiture, repeinte en noir, passa aux mains du concessionnaire Bugatti bien connu Jean de Dobbeleer de Bruxelles, qui l'immatricula en Belgique. Cette voiture figure dans Les Bugatti de Jean de Dobbeleer de Charles Fawcett (copies d'extraits au dossier).

En juillet 1959, Jean de Dobbeleer vendit la voiture à son agent aux États-Unis, Gene Cesari, qui l'immatricula sous son numéro personnel, GSC 1. Grand amateurs de Bugatti de tous types, Cesari parcourut un nombre incroyable de kilomètres au volant de 101504 qu'il avait vue à l'époque à l'usine de Molsheim et avait déclaré que la Type 101 était le digne successeur de la Type 57, avec un moteur plus souple et plus réactif, un meilleur comportement et une direction plus légère. Au bout de quelque deux années, Cesari avait vendu 101504 à Robert Stanley de New Jersey, puis elle passa rapidement à E.

Following its completion at Antem's Courbevoie works, '101504' was first registered on 19th May 1954 as '572 BS 67', the Carte Grise being issued in Strasbourg to 'Usines Bugatti'. The car's original colour scheme was green with beige leather interior. It is understood that '101504' was used and most likely owned, by the French industrialist René Bolloré, who in 1951 had married Ettore Bugatti's second wife, Genevieve Delcuze. In the spring of 1959, the car, now painted black, passed to the well-known Bugatti dealer Jean de Dobbeleer of Brussels, who registered it in Belgium. This car is pictured in 'The Bugattis of Jean de Dobbeleer' by Charles Fawcett (copy extracts on file).

In July 1959 de Dobbeleer sold the car to his USA agent, Gene Cesari, who registered it with his personal number, 'GSC 1'. A man with extensive knowledge of Bugattis of all types, Cesari covered a considerable mileage in '101504', which he had first seen at the Molsheim factory, and pronounced the Type 101 a worthy successor to the Type 57, with a smoother and more responsive engine, better handling and lighter steering.





04

Allen Henderson et, en novembre 1964 dans la collection Harrah à Reno, dans le Nevada. Bill Harrah décéda en juin 1978 et beaucoup de voitures de sa collection, qui en comptait environ 1 500, furent vendues, dont 17 Bugatti.

101504 refit surface en septembre 1985, lorsqu'elle fut vendue à Jacques Harguindeguy de Walnut Creek, en Californie. Le marchand de voitures de collection Nick Harley fut le propriétaire suivant, immatriculant la voiture au Royaume-Uni sous le numéro GV 5601. Puis la voiture fut achetée par l'acteur Nicholas Cage de Carmichael, en Californie, et en 2003 passa aux mains de Gene Ponder, au Texas. Lorsque, quatre ans plus tard, Ponder mit sa collection en vente, la Type 101 fut achetée par son ami texan collectionneur John O'Quinn.

Within a couple of years Cesari had sold '101504' to Robert Stanley of New Jersey from whom it soon passed to E Allen Henderson and thence in November 1964 to the Harrah Collection in Reno, Nevada. Bill Harrah died in June 1978 and subsequently many cars from his 1,500-strong collection were sold, including 17 Bugattis.

'101504' next resurfaces in September 1985 when it was sold to Jacques Harguindeguy of Walnut Creek, California. British classic car dealer Nick Harley was its next owner, registering the Bugatti in the UK with the number 'GV 5601'. The car was next acquired by the American actor, Nicholas Cage of Carmichael, California and in 2003 passed to Gene Ponder of Texas. When, four years later, Ponder offered his collection for sale, the Type 101 was purchased by fellow Texan collector, John O'Quinn.

01, 02, 03 et 04

La 101 Antem devant le Garage Jean de Dobbeleer en Belgique, printemps 1959 © Charles Fawcett





Suite au décès d'O'Quinn, en 2009, la Bugatti fut achetée par son actuel propriétaire, résidant en Belgique. La voiture est immatriculée en Belgique et sera vendue avec sa carte grise et son contrôle technique. Elle est également accompagnée d'un dossier historique contenant les fiches du National Automobile Museum (la collection Harrah), une copie du titre de propriété californien au nom de Nicholas Cage et un rapport détaillé de David Sewell, le consultant britannique Bugatti indépendant et d'un rapport de Pierre-Yves Laugier.

Contrairement à la plupart des Bugatti d'avant-guerre, 101504 a connu une vie relativement calme, la plupart du temps aux mains de riches collectionneurs américains, et à ce jour a couvert moins de 14 000 kilomètres. En dehors du changement de couleur, du vert à un rouge et noir et d'une réfection de l'intérieur en cuir assorti, la voiture est restée dans un état général assez proche de l'origine. Pour reprendre David Sewel : « c'est une Bugati vraiment unique, de plus c'est un modèle dont il ne fut construit qu'une petite poignée et sans doute la plus séduisante d'entre elles. »

Following O'Quinn's untimely death in 2009, the Bugatti was acquired by its current, Belgium-based owner. The car is currently registered in Belgium and comes with Carte Grise and Contrôle Technique. It also comes with a history file containing copies of records held by the National Automobile Museum (The Harrah Collection); a copy of the State of California Certificate of Title in the name of Nicholas Cage; and a detailed report compiled by the British independent Bugatti consultant, David Sewell.

Unlike many pre-war Bugattis, '101504' has enjoyed a relatively sheltered life, mostly in the hands of wealthy American collectors, and to date has covered fewer than 14,000 kilometres. Apart from a change of colour scheme from green to black/red, and an interior re-trim in matching leather, the car remains in remarkably original condition throughout. To quote David Sewell: 'This is a truly unique Bugatti; moreover, it is one of only a handful of its type made and unquestionably the most attractive of them.'

€1,500,000 - 1,800,000



PROVENANT DE LA COLLECTION PRIVÉE
ALAIN DOMINIQUE PERRIN

lots 24 à 31



Bonhams propose aujourd'hui les dernières pièces de ma collection automobile dans l'enceinte prestigieuse de ce magnifique Château de Chantilly.

Dès mon plus jeune âge, j'ai développé une vraie passion pour l'automobile avec des collections miniatures Dinky Toys et autres. Le temps passant, Les autos ont grandi, ma passion également, au point de me permettre aujourd'hui avec recul de confirmer mon amour pour l'automobile de collection, surtout en mêlant à cette passion sentiments et souvenirs extraordinaires.

Comment ne pas avoir de tendres pensées pour la Citroën Traction cabriolet, dans la famille depuis 1955 ou la splendide Mercedes 6,9 de mon vieil ami Claude François, qui je me le rappelle en conduisant rapidement et parfaitement, engageait avec moi, au volant de ma Ferrari, une course éfrénée sur la route du Moulin de Dannemois en 1977.

Aujourd'hui, avec non moins d'émotion, je suis heureux de continuer de faire vibrer les émotions pour ces autos et souhaite à leurs nouveaux propriétaires tout autant de plaisir et de souvenirs comme ceux que j'ai pu éprouver à leurs volants

Today, Bonhams is offering the final few pieces of my car collection for sale at the magnificent Château de Chantilly.

The Dinky toys and models of my childhood were the beginning of a real passion for cars. And as time has passed, and the cars have grown bigger, so has my enthusiasm. It is this that has brought me back today, to affirm my love for this car collection, which represents not only a passion, but also a number of extraordinary memories.

It's hard not to feel sentimental when thinking about the Citroën Traction drophead coupé that has been in my family since 1955. Or indeed, the splendid Mercedes 6,9 of my old friend Claude François, whose immaculate driving, during a wild race against my Ferrari while en route to his mill in Dannemois in 1977, I will never forget.

Now, it only remains for me to wish the new owners as much enjoyment and as many happy memories from these cars as they have given me.



CITROËN 11 BN « TRACTION AVANT » CABRIOLET-ROADSTER 1937

Châssis n° 123786

Moteur n° 4MPVB78

- *Modèle repère de Citroën avant 1939*
- *Rare et très recherchée version cabriolet*
- *Propriété de la famille du vendeur depuis 60 ans*



Alliant curieusement des qualités de visionnaire romantique et d'homme d'affaires pratique, André Citroën se décida malgré la crise économique et un marché automobile en forte baisse à lancer un nouveau type de voiture qui, il en était convaincu, garantirait le futur de son entreprise. C'est ce qui se passa, mais pas avant qu'il eût perdu le contrôle de son empire lorsqu'un petit créancier demanda sa mise en faillite. Dans les deux ans qui suivirent, le nouveau propriétaire, Michelin, épongea tout le passif.

Inspirée par Citroën, la 7 « traction avant » lancée en 1934 défricha de nouvelles voies technologiques dans presque tous les domaines de la conception de l'automobile de série. Structure unitaire (châssis-carrosserie monocoque), transmission aux roues avant, suspension par barres de torsion (roues avant indépendantes), freins hydrauliques, boîte synchronisée sur les deux rapports supérieurs et moteur quatre cylindres à soupapes en tête à chemises humides furent réunis sur la nouvelle Citroën à une période où la concurrence cultivait le châssis séparé, les ressorts à lames et les essieux rigides et les freins à commande mécanique. Ces caractéristiques modernes auraient très peu compté si le résultat avait déçu en pratique, mais la Traction acquit rapidement une réputation de voiture d'une stabilité exceptionnelle et d'une tenue de route incomparable qu'elle conserve encore de nos jours.

A curious mixture of romantic visionary and practical businessman, André Citroën was determined that economic depression and a contracting car market would not prevent him introducing a revolutionary new model, which he was convinced would ensure the future of his company. It did just that, but not until after Citroën had lost control of his empire when a minor creditor commenced legal proceedings against him. Within two years, new owner Michelin had paid off all of Citroën's debts.

Citroën's brainchild, the 7C 'Traction Avant', broke new ground in almost every aspect of production car engineering on its launch in 1934. Unitary construction of the body/chassis, front wheel drive, all-independent suspension sprung by torsion bars, hydraulic brakes, synchromesh transmission and a four-cylinder, overhead-valve, wet-liner engine were all incorporated in the new car at a time when the majority of its rivals employed a separate chassis, cart springs, sidevalve engines and mechanical brakes. This ground-breaking specification would have counted for little had the result not worked in practice, but the Traction soon gained a well-deserved reputation for exceptional stability and exemplary handling that endures to this day.





Le moteur initialement de 1,3 litres fit place à des versions plus grosses et, à partir de 1935, deux quatre-cylindres furent catalogués : le 7 C (9 CV) de 1 628 cm³ et le 7 S (puis 11 CV) de 1 911 cm³ auxquels fut ajouté fin 1938 le « six » ou 15 CV de 2,9 litres. La production reprit après 1945 pour se prolonger jusqu'en 1957 lorsque la « Traction » fut remplacée par la non moins révolutionnaire « DS ».

Superbe exemplaire d'une des plus rares et des plus recherchées traction avant de Citroën – la traction décapotable ne fut pas produite après la guerre – cette 11 B Cabriolet-roadster est restée dans la famille du propriétaire depuis son achat dans la région de Nantes en 1955. Le propriétaire dont la famille est originaire de cette région est Alain Dominique Perrin, ancien président de Cartier International, actuel directeur exécutif du Groupe Richemont et président fondateur de la Fondation Cartier pour l'Art Contemporain.

De couleur noir et bordeaux avec intérieur en cuir beige, la voiture est offerte avec un dossier de factures, sa carte grise française et son contrôle technique (émis en juin 2015). On notera que les roues « Pilote » ne sont pas un équipement d'origine sur les modèles 1937.

The 1.3-litre original was soon superseded by larger-engined versions and from 1935 there were two four-cylinder models available - the 1,628cc 7C and 1,911cc 11CV - to which was added a 2.9-litre 'six' - the 15 - in 1938. Production resumed after WW2 and lasted until 1957 when the 'Traction Avant' was replaced by the equally revolutionary 'DS'.

A superb example of one of Citroën's rarest and most sought-after models - there were no soft-top 'Traction' after WW2 - this 11B Cabriolet has been in the current owner's family's possession since its purchase in the Nantes area in 1955. The current owner whose family originate from that region is Alain Dominique Perrin, former head of the board of Cartier International, current Executive Director of the Richemont Group, and president and founder of the Fondation Cartier pour l'Art Contemporain.

Finished in black/burgundy with beige leather interior, the car is offered with sundry invoices, French Carte Grise and Contrôle Technique (issued June 2015). It should be noted that the 'Pilotes' wheels are not original equipment for the 1937 model year.

€150,000 - 200,000



BENTLEY S3 CONTINENTAL CABRIOLET 1962

Carrosserie par Park Ward

Châssis n° BC4LXA

Moteur n° 2ABC

- Une des 80 S3 Continental à conduite à gauche livrées par l'usine
- Deuxième S3 Continental construite et première à conduite à gauche
- Exposée au Salon de Paris 1962
- Livrée neuve aux Etats-Unis

Décrite par *The Autocar* comme « Une nouvelle étape de l'évolution de la Bentley d'après-guerre », la magnifique conduite intérieure sport Continental a été synonyme de haute vitesse de croisière avec la plus grande facilité depuis l'introduction du châssis Type R en 1952. Bien entendu, la Bentley Continental fut une automobile carrossée sur mesures. Les firmes H J Mulliner, Park Ward et James Young proposèrent toutes des carrosseries spéciales sur le châssis Continental S2 (puis S3) qui s'écartait de la version standard par la grâce de freins avant à quatre mâchoires primaires, d'un radiateur surbaissé et, jusqu'au châssis « BC99BY », d'un rapport final allongé.

De loin, les plus étonnantes S2 Continental furent celles qui portèrent la griffe maison de Park Ward dans le Groupe Rolls-Royce et ce dessin dû au Norvégien Vilhelm Koren, avec cette ligne influente ininterrompue étirée de l'aile avant à l'aile arrière, allait se perpétuer sur la S3. Les doubles projecteurs constituèrent le trait stylistique innovateur le plus notable de la S3 et, sur la Continental habillée chez H J Mulliner, Park Ward, ils furent logés dans des nacelles disposées obliquement qui valurent à ce modèle le surnom de « Chinese Eye ».

Described by *The Autocar* as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952. The Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt automobile. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the Continental S2 (and S3) chassis, which differed from the standard version by virtue of its four-leading-shoe front brakes, shorter radiator and, up to chassis number 'BC99BY', higher gearing.

By far the most striking of the S2 Continentals were those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward, and this design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, would continue on the Continental S3. Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the H J Mulliner, Park Ward-bodied Continental, were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet.





La Bentley S3 Continental, châssis n° « BC4LXA » fut achevée chez Park Ward à l'usine de Willesden au début de septembre 1962 pour être ensuite expédiée par avion en France où elle fut exposée au salon de Paris. Construite aux spécifications américaines, elle fut précisément la deuxième S3 Continental produite (les châssis ne recevaient que des numéros pairs) et la première dotée du volant à gauche. Les fiches de fabrication jointes précisent que la couleur était Ming Blue avec une sellerie blanche et que les finitions spéciales comprenaient une capote électrique, un couvre-capote, une antenne et des glaces électriques, des tapis en peau d'agneau, des pneus à flancs blancs, des avertisseurs haute fréquence commandés au pied et toutes les glaces teintées Sundym.

Après son retour de Paris au Royaume-Uni, la Bentley fut expédiée au distributeur américain de la côte est, J S Inskip à New York, où elle fut vendue à un résident local, Vincent P Cronin, en mai 1963. Un seul autre propriétaire est mentionné : Hale Allen, également de New York, qui acheta la voiture en octobre 1965.

Actuellement, la Bentley appartient à la Collection Alain Dominique Perrin. M. Perrin acheta la voiture à un collectionneur belge avec reprise d'une Cadillac. Peinte en Marine Blue avec intérieur en cuir beige, cette très rare S3 Continental est accompagnée de sa carte grise française, de son contrôle technique (émis en juin 2015) et d'un rapport d'expertise (2013) donnant tous les détails de sa restauration.

Bentley S3 Continental, chassis number 'BC4LXA,' was completed at Park Ward's Willesden works in early September 1962 and later that same month was flown to France where it was displayed at the Paris Motor Show. Built to USA specification, it is only the second S3 Continental made (the chassis carried even numbers only) and the first with left-hand drive. Accompanying copy build sheets record the original colour scheme as 'Ming Blue' with off-white upholstery, while special features listed include a power-operated hood, hood cover, electric aerial and door windows, lambs' wool rugs, whitewall tyres, foot operated high-frequency horns and plain Sundym glass throughout.

After its return to the UK from Paris, the Bentley was shipped to Rolls-Royce's East Coast USA distributor J S Inskip in New York where it was sold to a local resident, Vincent P Cronin, in May 1963. Only one other owner is listed: Hale Allen, also of New York, who acquired the car in October 1965.

The Bentley currently forms part of the Alain Dominique Perrin Collection. Mr Perrin bought the car from a Belgian collector, part-exchanging it for a Cadillac. Finished in Marine Blue with beige leather interior, this very rare S3 Continental is offered with French Carte Grise, Contrôle Technique (issued June 2015) and a condition report (2013) listing details of its extensive restoration.
€150,000 - 200,000



ASTON MARTIN SPORTSMAN 1996

Châssis n° SCFDAM2SCTBL79008

Moteur n° 95/79008/A

- *L'une des deux construites par l'usine*
- *Seulement deux propriétaires*
- *27 600 km d'origine*
- *Le dernier 'Break de chasse' Aston Martin*



La voiture proposée ici est l'une des deux commandées à l'usine par deux frères suisses en 1996, l'autre étant 79007. Il y avait eu des conversions en breaks de chasse (ou shooting brake) sur Aston Martin par le passé, sur base DB5 et surtout sept sur base DB6 construites par le carrossier Harold Radford et trois Virage transformées par l'usine au début des années 1990. Toutefois, celle-ci a été réalisée sur la base du coupé V8 qui a succédé à la Virage.

Dévoilé à l'International Motorshow de Birmingham en octobre 1988, la Virage renouvelait le style musculeux de sa devancière en une expression plus moderne s'arrangeant pour être plus élancée tout en offrant plus d'habitabilité. Ce n'était toutefois pas un poids plume pour autant, mais ses 330 ch, tirés du fidèle V8 à 32 soupapes, lui permettaient une vitesse de pointe de 255 km/h et un 0 à 100 km/h au-dessous des 7 secondes.

The car offered here is one of a pair ordered from the factory by two Swiss brothers in 1996, the other being '79007'. There had been 'estate' or 'shooting brake' conversions of Aston Martins in the past, on DB5s and most notably the seven DB6s built by coachbuilder Harold Radford, and the three Virages converted at the factory in the early 1990s. This car however, is based on the Virage's successor: the V8 Coupé.

Launched at the International Motor Show, Birmingham, in October 1988, the Virage had restated its Aston Martin V8 forerunner's brawny looks in the modern idiom, contriving to be slightly narrower yet providing increased interior space. The car was still no lightweight, but with 330bhp on tap courtesy of the trusty V8 engine's new 32-valve top end, was good enough for a top speed approaching 255km/h and a 0-100km/h time of under seven seconds.





Après avoir remanié le V8 à l'approche des années 1990, le nom de Virage fut abandonné en 1994, la place de modèle de série étant désormais occupée par le coupé V8 de style Vantage. Dévoilé au Salon de Genève en mars 1996, le coupé V8 adoptait le style musclé de la Vantage, mais reprenait le moteur atmosphérique 5,3 litres de la Virage qui avait été profondément remanié et développait 20 ch supplémentaires.

Le modèle ne fit partie de la gamme Aston Martin que pendant trois ans et s'avère donc être l'un des membres les plus rares de la famille V8. Les deux breaks de chasse ont quitté l'usine sous la forme de coupés de série en juillet 1996 ont été homologués puis sont retournés à l'usine pour y être transformés en break de chasse. Le résultat se rapproche beaucoup des premières conversions sur base Virage, mais avec les modifications caractéristiques du coupé V8. Le travail fut effectué par Aston Martin entre septembre 1996 et décembre 1997.

After spearheading the Aston Martin V8's transformation for the 1990s, the Virage name was dropped during 1994, its place as the 'standard' model being taken by a Vantage-style V8 Coupé. Introduced at the Geneva Salon in March 1996, the new V8 Coupé adopted all of the Vantage's muscular styling cues but retained the Virage's normally aspirated, 5.3-litre engine, which nevertheless had been extensively reworked and produced an extra 20 horsepower.

The model formed part of the Aston Martin range for just three years and is one of the rarer members of the modern V8 family. Both Sportsman shooting brakes left the factory as standard V8 Coupés in July 1996, were homologated and then returned to the factory to be modified as shooting brakes, the result looking much like the earlier Virage conversion but with the Coupé's obvious styling differences. The work was carried out by Aston Martin between September 1996 and December 1997.







Le châssis 79008 à conduite à gauche a été immatriculé le 18 décembre 1997 sous le nom de Mme Elizabeth Lekowska à Chelsea Square, Londres SW3. D'abord immatriculée R46 LMJ au Royaume-Uni, la voiture a été achetée par le vendeur, Alain Dominique Perrin, en janvier 2000 et son immatriculation changée pour une qui incluait ses initiales, R100 ADP. M. Perrin a utilisé l'Aston Martin pour la chasse et nous a confié qu'il adore le bruit de son moteur.

Verte avec un intérieur assorti, la voiture affiche seulement 27 600 km d'origine et sera vendue avec ses papiers d'immatriculation britannique UK V5C. Une magnifique opportunité d'acheter une Aston Martin produite en série très limitée et extrêmement rare, combinant à part égale aspect pratique et hautes performances.

Left-hand drive chassis number '79008' was first registered on 18th December 1997 to a Ms Elizabeth Lekowska of Chelsea Square, London SW3. Previously registered 'R46 LMJ' in the UK, the car was acquired by the current vendor, Alain Dominique Perrin, in January 2000 and the registration changed to one including his initials 'R100 ADP'. Mr Perrin has used the Aston for hunting and tells us that he loves the sound of the engine.

Finished in green with matching leather interior, the car has covered only 27,600 kilometres from new and is offered with a UK V5C registration document. A wonderful opportunity to acquire an extremely rare, limited edition Aston Martin combining practicality and high performance in equal measure.
€350,000 - 550,000



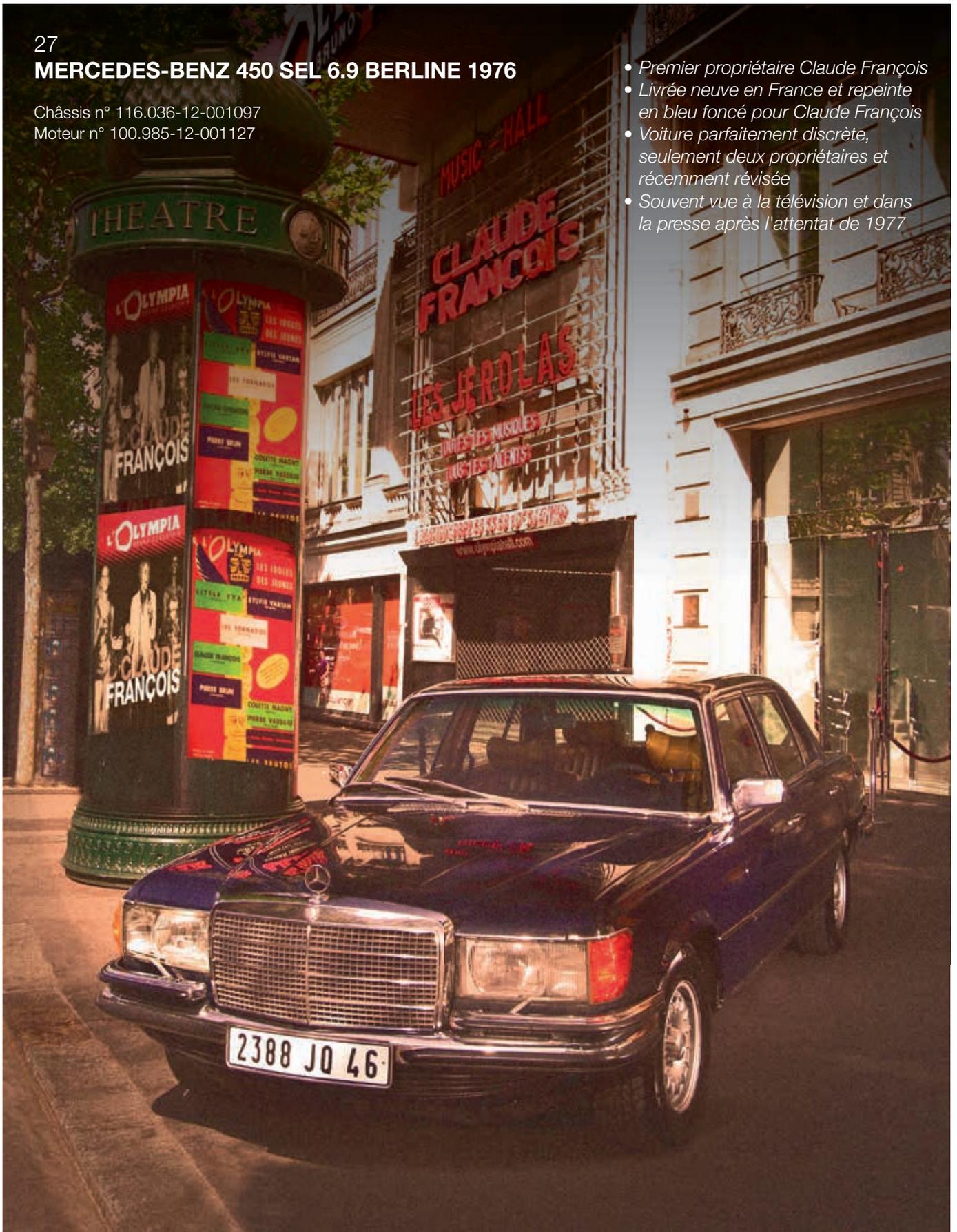
27

MERCEDES-BENZ 450 SEL 6.9 BERLINE 1976

Châssis n° 116.036-12-001097

Moteur n° 100.985-12-001127

- Premier propriétaire Claude François
- Livrée neuve en France et repeinte en bleu foncé pour Claude François
- Voiture parfaitement discrète, seulement deux propriétaires et récemment révisée
- Souvent vue à la télévision et dans la presse après l'attentat de 1977





Le modèle de base de la nouvelle classe S était la 280 S équipée du six cylindres 2,8 litres à double arbre à cames en tête, alimenté par carburateur, tandis que les plus fortunés avaient le choix entre la 350 SE ou la 450 SE dotées du V8, les deux étant également proposées dans des versions SEL avec châssis allongé. Forcément très lourde, la 450 SE était à peine plus rapide que ses sœurs de plus petite cylindrée, mais, comme le faisait remarquer Motor Sport : « C'est dans les régimes moyens et élevés, plutôt qu'en accélération pure, qu'excelle la 450 SE, toute puissante dans les dépassements fulgurants. »

Pour les nantis, il y avait la 450 SEL 6.9. Rapide, sophistiquée et luxueusement équipée dans la plus pure tradition Mercedes-Benz, elle avait été présentée en 1974. La nouvelle super berline utilisait la coque de la classe S sur l'empattement long et était dotée d'une version modifiée et agrandie du V8 issu des énormes limousines 600 de la précédente génération. Toutes les dernières innovations de Mercedes-Benz en matière de sécurité avaient été intégrées ainsi que la transmission automatique et la suspension à contrôle d'assiette automatique montées en série. La vitesse maximale était de 225 km/h, les 97 km/h étant atteints en 7 secondes. Seulement 7 380 exemplaires de ce modèle exclusif furent construits entre 1975 et 1980.

Base model of the new S-Class was the 280S equipped with a carburettor-fed 2.8-litre twin-cam six while for those with deeper wallets there was a choice of 350 SE or 450 SE V8s, both of which were available in long-wheelbase 'SEL' variants. A necessarily heavy automobile, the 450 SE was little quicker off the mark than its smaller-engined siblings but as Motor Sport observed: 'It is in these middle and upper ranges, rather than in sheer standing-start acceleration, that the 450 SE excels, all powerfully, simply "whooshing" through overtaking.'

For plutocrats there was the 450 SEL 6.9. 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 bodysell 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 along with automatic transmission and self-levelling suspension as standard. Top speed was 225km/h with 97km/h coming up in seven seconds. Only 7,380 examples of this exclusive model were made between 1975 and 1980.





La 450 SEL 6.9 fait partie de la famille des W196, qui avait été dessinée au milieu des années 1960 et avait remplacé la classe S existante en 1972. L'essentiel du programme W196 avait porté sur la sécurité passive, à tel point qu'on estimait que ses occupants étaient susceptibles de survivre à un accident, mieux que dans n'importe quelle autre voiture au monde.

Cette superbe Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 appartenait au fameux chanteur Claude François qui survécut à une tentative d'assassinat à son volant en 1977, quand des voyous du grand banditisme essayèrent de l'abattre lors d'une course poursuite sur autoroute, leurs balles manquant de peu la vedette.

The 450 SEL 6.9 was a member of the W116 family, which been on the drawing board since the mid-1960s and replaced the existing S-Class in 1972. Much of the W116's development programme had concentrated on secondary safety, to such an extent that its occupants were considered more likely to survive an accident in the 450 SE saloon (or its peers) than possibly any other car in the world.

This magnificent Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 was originally owned by the famous French singer and composer, Claude François, who survived an attempted assassination while driving it in 1977 when gangsters tried to shoot him during a motorway chase, the bullets narrowly missing the pop star.

01
 Claude François avec la Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 après l'attentat avec les impacts de balles toujours visibles, 1977
 © Archive Alain Dominique Perrin





Claude François, Cloclo pour les fans, était l'un des chanteurs français les plus populaires dont la notoriété se perpétue jusqu'à nos jours où il reste encore l'un des plus gros vendeurs d'enregistrement musicaux du pays. Claude François a écrit et composé la version originale de My Way (Comme d'habitude), un titre connu internationalement grâce à Frank Sinatra.

Au cours de sa carrière, il a vendu plus de 70 millions d'albums, avec des titres comme Les Magnolias, Le Téléphone pleure, Le Lundi au soleil ou Alexandrie Alexandra, parmi les plus fameux. Après sa tragique disparition, en 1978, le président de la République, Giscard d'Estaing n'hésita pas à le décrire comme l'équivalent français des Beatles.

L'actuel propriétaire de la Mercedes-Benz est Alain Dominique Perrin, lui-même et son épouse Marie-Thérèse Dehaeze étant proches amis de Claude François (Marie-Thérèse était son attaché de presse dans les années qui précédèrent le décès de Cloclo). La Mercedes est synonyme de nombreux souvenirs pour le couple qui a beaucoup voyagé avec le chanteur dans ce qui était à l'époque l'une des rares voitures à être équipée d'un téléphone. La documentation fournie comprend diverses factures, un rapport d'état (2013), la carte grise française et le contrôle technique (en date de mai 2015).

Claude, or 'Cloclo' to his fans, was one of France's biggest pop stars, with a legacy that endures today as he continues to be one of the country's biggest-selling recording artists. Claude famously wrote and composed the original version of My Way, a song made internationally famous by Frank Sinatra.

Throughout his career Claude sold some 70 million records, with Magnolias Forever, Le Téléphone Pleure, Le Lundi au Soleil, and Alexandrie Alexandra, amongst his most famous tracks. Upon his tragically premature death in 1978, French President Valéry Giscard d'Estaing described him as the French equivalent of The Beatles.

The Mercedes-Benz's current owner is Alain Dominique Perrin as he and his wife Marie-Thérèse Dehaeze were close friends of Claude François, with Dehaeze working as his press officer in the years leading up to Claude's death. The Mercedes holds strong memories for the couple, who travelled extensively with the singer, in what at that time was one of only a few cars equipped with a telephone. Accompanying documentation consists of sundry invoices, a condition report (2013), French Carte Grise and Contrôle Technique (issued May 2015).

Estimation sur demande



JAGUAR XK150 3.8 LITRES CABRIOLET 1960

Châssis n° S838700DN

Moteur n° VA1550-9

- *Conduite à gauche d'origine*
- *Un des 264 cabriolets 3.8 litres avec overdrive*
- *Amplement restaurée*
- *Equipée d'une direction assistée*



Celle qui allait devenir la glorieuse incarnation finale de la fabuleuse série de voitures de sport « XK » de Jaguar apparut en 1957. Comme sa désignation le suggère, l'XK 150 résulta du développement progressif des XK 120 et XK 140 en conservant le même châssis de base, le moteur 3.84 litres et la boîte Moss à quatre rapports de ses devancières tout en bénéficiant d'une nouvelle carrosserie élargie qui offrait davantage d'espace intérieur et une meilleure vision grâce à un pare-brise courbe en une seule pièce. Des ailes avant plus hautes et une calandre plus large faisaient partie des différences les plus visibles, mais l'élément le plus commenté du nouveau modèle était ses freins à disque Dunlop : enfin l'XK offrait une puissance de freinage à la hauteur de ses performances en ligne droite.

Introduite au printemps 1957, l'XK 150 ne fut disponible initialement qu'en coupé et en cabriolet, la version roadster n'apparaissant qu'un an après. Avec 190 ch, la puissance maximale du moteur 3.4 litres était identique à celle de l'XK 140 si bien que les performances ne progressaient guère.

What would turn out to be the final glorious incarnation of Jaguar's fabulous 'XK' series of sports cars arrived in 1957. As its nomenclature suggests, the XK150 was a progressive development of the XK120 and XK140, retaining the same basic chassis, 3.4-litre engine and four-speed Moss transmission of its predecessors while benefiting from a new, wider body that provided increased interior space and improved visibility courtesy of a single-piece wrap-around windscreen. A higher front wing line and broader radiator grille were other obvious differences, but the new model's main talking point was its Dunlop disc brakes: at last the XK had stopping power to match its straight-line speed.

Introduced in the spring of 1957, the XK150 was available at first only in fixed and drophead coupé forms, the open roadster version not appearing until the following year. At 190bhp, the standard 3.4-litre engine's maximum power output was identical to that of the XK140 so performance was little changed.





Un overdrive et une boîte automatique Borg-Warner étaient proposées en option et cette dernière eut de plus en plus de succès. Pour 1960, l'XK 150 devint disponible avec le moteur 3, 8 litres et 220 ch apparu sur la berline Mark IX. Sous cette forme, le supplément de poids était plus que compensé par la puissance du plus gros moteur et la « 3.8 » fut couramment chronométrée à 210 km/h par la presse.

Représentant l'XK 150 dans son ultime version et avec le moteur 3, 8 litres et la boîte avec l'overdrive, cet exemplaire est proposé avec le certificat du Jaguar Heritage Trust qui précise qu'il fut construit sous forme de cabriolet et livré neuf à Jaguar Cars à New York (USA) peinte en British Racing Green. Cette voiture qui figure dans la collection d'Alain Dominique Perrin est sa favorite et il en a possédé quatre ou cinq au fil des années. Celle-ci bénéficie d'une importante remise en état avec réfection du moteur et de la boîte de vitesses, remplacement de l'overdrive, restauration de la sellerie en cuir gris et peinture bleu (en 2007-2008). Elle a aussi été équipée d'une agréable direction assistée facilement démontable si l'on préfère. Affichant actuellement un total de 70 970 miles (environ 114 200 km) au compteur, cette XK 150 toujours bien entretenue est accompagnée d'un rapport d'expertise (2013), de sa carte grise française et de son contrôle technique (émis en juin 2015).

Overdrive and a Borg-Warner automatic gearbox were the transmission options, the latter becoming an increasingly popular choice. For 1960 the XK150 became available with the 3.8-litre, 220bhp engine first seen in the Jaguar Mark IX saloon. In this form the XK150's increased weight was more than offset by the power of the larger engine, the '3.8' regularly recording in excess of 130mph in magazine road tests.

Representing the XK150 in its ultimate configuration, with the 3.8-litre engine and overdrive gearbox, this example comes with a Jaguar Heritage Trust Certificate revealing that it was manufactured as a drophead coupé and delivered new to Jaguar Cars, New York, USA finished in British Racing Green. The car forms part of the Alain Dominique Perrin Collection and is Mr Perrin's favourite car and he has owned four or five over the years. This one benefits from extensive refurbishment, the engine and gearbox having been overhauled, the overdrive replaced, the grey leather interior restored and the car repainted in blue (in 2007-2008). It has also been fitted with the agreeable but easily reversible option of power assisted steering. Currently displaying a total of 70,970 miles (approximately 114,200 kilometres) on the odometer, this well cared for XK150 is offered with a condition report (2013), French Carte Grise and Contrôle Technique (issued June 2015).
€120,000 - 150,000



29

JAGUAR TYPE E 4.2 LITRES SÉRIE 1 ROADSTER 1965

Châssis n° 1E10552

Moteur n° 7E53218-9

De toutes les nombreuses variantes de la Type E, c'est la Roadster 4, 2 litres Série 1 que beaucoup de passionnés considèrent comme la plus désirable car elle combine la pureté du concept original aux performances supérieures de son moteur plus puissant. La version 4.2 litres de la sensationnelle Type E lancée en octobre 1964 avec une boîte de vitesses totalement synchronisée plus maniable et un servo frein Lockheed supérieur faisant partie des améliorations en même temps que le moteur plus gros et plus souple.

Excepté l'écusson « 4.2 », l'apparence extérieure de la voiture resta inchangée, mais sous cette apparence, de nombreux détails avaient été améliorés. Étaient notamment concernés les systèmes de refroidissement et électriques, ce dernier recevant un alternateur et passant du même coup au système standard de l'industrie avec le pôle négatif à la masse, tandis que l'intérieur se distinguait par une planche de bord noir mat et de meilleurs sièges.

- *Conduite à gauche d'origine*
- *Désirable roadster 4.2 Litres Série 1*
- *Totalement restaurée*
- *Radio Blaupunkt d'origine*

Of all the many E-Type variants, it is the 'Series 1' 4.2-litre Roadster that many enthusiasts consider the most desirable, combining as it does the purity of the original concept with the superior performance of the larger engine. The 4.2-litre version of Jaguar's sensational E-Type was launched in October 1964, a more user-friendly all-synchromesh gearbox and superior Lockheed brake servo forming part of the improved specification together with the bigger, torquier engine.

Apart from '4.2' badging, the car's external appearance was unchanged but under the skin there were numerous detail improvements. These mainly concerned the cooling and electrical systems, the latter gaining an alternator and adopting the industry standard negative ground, while the interior boasted a matt black dashboard and improved seating arrangements.





La vitesse de pointe d'environ 240 km/h demeurait inchangée, mais le gain de performance résultait du moteur plus gros à l'origine d'accélération plus brillantes et d'une souplesse supérieure. Comme sa devancière la 3.8-litres, la Type E 4.2 litres fut construite sous forme de roadster et de coupé et, en 1966, elle offrit une variante coupé 2+2 sur un empattement allongé de 9 pouces. Aujourd'hui, les lignes gracieuses de la Type E revivent sur les modèles sport de Jaguar et il ne fait guère de doute que la sublime création de William Lyons se distinguerait dans le « Top Ten » des plus belles voitures de tous les temps choisies par n'importe quel connaisseur passionné.

Construite en janvier 1965 et livrée à Jaguar Cars à New York (USA), cette type E Roadster à conduite à gauche était peinte à l'origine en Opalescent Silver Grey avec intérieur noir et capote assortie. Son certificat du Jaguar Heritage Trust indique comme premier propriétaire un certain Herb Wiener.

La voiture qui fait partie actuellement de la Collection Alain Dominique Perrin a été totalement restaurée y compris un regarnissage de l'intérieur en cuir bordeaux 'Cartier' et elle est équipée d'un compteur de vitesses en kilomètres, tandis que le compteur kilométrique affiche 5 566 km. La radio Blaupunkt d'origine a été conservée. La documentation jointe comprend un rapport d'expertise (2013), la carte grise française et le contrôle technique (établi en juin 2015).

The top speed of around 150mph remained unchanged, the main performance gain resulting from the larger engine being improved acceleration and flexibility. Like its 3.8-litre forbear, the 4.2-litre E-Type was built in roadster and coupé forms, and in 1966 gained an additional 2+2 coupé variant on a 9" longer wheelbase. Today, the E-Type's graceful lines live on in modern Jaguar sports cars, and there can be little doubt that William Lyons' sublime creation would feature in any knowledgeable enthusiast's 'Top Ten' of the world's most beautiful cars of all time.

Manufactured in January 1965 and delivered to Jaguar Cars in New York, USA, this left-hand drive '4.2' roadster was originally finished in Opalescent Silver Grey with black interior and matching hood. Its accompanying Jaguar Heritage Trust Certificate records the first owner as one Herb Wiener.

It currently forms part of the Alain Dominique Perrin Collection. The car has been fully restored, including an interior re-trim in Burgundy leather, and is now fitted with a 'km/h' speedometer, the current odometer reading being 5,566 kilometres. The original Blaupunkt radio has been retained. Accompanying documentation consists of a condition report (2013), French Carte Grise and Contrôle Technique (issued June 2015).

€120,000 - 160,000



30 *

MORGAN AEROMAX 4.8 LITRES COUPÉ 2009

Châssis n° SA9AEROMAX48A0100

- La 100e sur 100 construites
- Un seul propriétaire
- Performances de supercar
- Immatriculée en Suisse







« Comme une passerelle entre deux mondes, l'élégante Aeromax réussit à combiner passé et futur pour séduire un nouveau public fortuné – tout autant que les fidèles de Morgan. » *Octane*.

La résurrection de Morgan, considéré pendant des décennies comme un constructeur de voitures de sport traditionnelles de niche, complètement dépassées, est l'un des succès inattendus de l'industrie automobile britannique en ce XXI^e siècle. La nouvelle ère de Morgan a commencé au Salon de Genève avec la présentation de l'Aero 8, un roadster à châssis en aluminium propulsé par le dernier V8 4.4 litres de BMW. Bien que son style ait été rajeuni et remis au goût du jour, l'Aero 8 restait indiscutablement une Morgan et, comme toutes ses devancières, offrait des performances réjouissantes grâce à son excellent rapport poids/puissance. Dans le cas de l'Aero 8, dotée d'un 4.8 litres en 2008, la combinaison de ses 362 ch et de son poids de 1,180 kg lui autorisait un bon 270 km/h avec un 0 à 100 km/h en à peine plus de 4 secondes.

'Like a bridge between two very different worlds, the stylish Aeromax succeeded in combining retro with futuristic to appeal to a wealthy new audience - as well as to the established Morgan faithful.' - *Octane*.

The revitalisation of Morgan, for decades regarded as merely a niche producer of traditional - essentially outdated - sports cars, is one of the British motor industry's more unlikely success stories of the 21st Century. Morgan's new era began in 2000 with the display at the Geneva Motor Show of the Aero 8, an aluminium-chassis roadster powered by a state-of-the-art BMW 4.4-litre V8 engine. Although its styling had been refreshed and updated, the Aero 8 remained unmistakably a Morgan, and like all of its predecessors offered exhilarating performance courtesy of a high power-to-weight ratio. In the case of the Aero 8, which gained a 4.8-litre engine in 2008, its combination of 362bhp and a 1,180kg kerb weight was good enough for a top speed of 270km/h, with 100km/h coming up in a little over 4 seconds.





Dévoilée en 2007, l'Aeromax, la version coupé de l'Aero 8, avait été développée à la demande du banquier suisse le prince Eric Sturdza, toute sa vie passionné de Morgan. Sturdza voulait un coupé capable de faire de longs trajets à vitesse soutenue avec deux personnes et leurs bagages à bord. Le résultat fut si réussi qu'on décida de construire une série strictement limitée à 100 exemplaires, celle proposée ici étant la dernière produite. Malgré un prix de 110,000 £, l'Aeromax se vendit rapidement, l'acteur Rowan Atkinson et le présentateur de Top Gear, Richard Hammond, figurant parmi les heureux acquéreurs.

Comme la majorité de ses semblables, le châssis « 100 » est une conduite à gauche et reçoit une transmission automatique. L'Aeromax a parcouru seulement 6 200 km aux mains de son premier propriétaire, Alain Dominique Perrin, et se présente dans un indéniable excellent état. C'est l'une des deux seules arborant la livrée bordeaux de Cartier et, selon M. Perrin, la plus fiable des voitures de sa collection. Représentant une rare occasion d'acquérir une de ces séduisantes et exclusives séries limitées de supercars britanniques, cette Aeromax est vendue avec son livre de bord d'origine et sa trousse à outils, ainsi que sa carte grise suisse.

Revealed in 2007, the Aeromax coupé version of the Aero 8 had been conceived at the behest of Swiss banker Prince Eric Sturdza, a lifelong Morgan enthusiast. Sturdza's brief envisaged a long-distance tourer capable of transporting two people and their luggage at high speeds, and the result was so well received that the decision was taken to build a strictly limited run of 100 cars, that offered here being the last one produced. Despite a £110,000 price tag, the Aeromax sold out quickly, actor Rowan Atkinson and 'Top Gear' presenter Richard Hammond being among the fortunate purchasers.

Like the majority of its fellows, chassis number '100' is left-hand drive and has the six-speed automatic transmission. The Aeromax has covered only 6,200 kilometres in the hands of the original owner, Alain Dominique Perrin and is presented in commensurately excellent condition. It is one of only two finished in Cartier's Bordeaux livery, and according to Mr Perrin is the most reliable car in his collection. Representing an exceptionally rare opportunity to acquire one of these exciting and exclusive limited-edition British supercars, this Aeromax comes with all of its original books and tools and is offered with Swiss Carte Grise.

€150,000 - 200,000



ROLLS-ROYCE CORNICHE CABRIOLET 1972

Carrosserie H J Mulliner, Park Ward

Châssis n° DRX13154

Moteur n° 13154

- *Modèle exclusif carrossé en cabriolet par l'usine, conduite à gauche*
- *Livrée neuve en France et un temps propriété de Nathalie Hocq*
- *Moteur et freins restaurés*
- *Fiche constructeur fournie*

Rappelant les prestigieuses grandes routières d'avant-guerre, telles que la Phantom II Continental, les versions Rolls-Royce Silver Shadow et Bentley série T confiées à des carrossiers se limitaient à deux modèles, un coupé deux portes et un cabriolet identique, le premier dévoilé en mars 1966 et le second en septembre de l'année suivante. Quelques panneaux avant étaient partagés avec la berline quatre portes de série, mais sinon la carrosserie était spécifique, arborant une ligne d'aile plongeante soulignée par une moulure parallèle et un arrière modifié, plus arrondi. La fabrication obligeait à une navette entre l'usine de Crewe et les ateliers H. J. Mulliner Park Ward de Willesden, un processus long qui prenait 20 semaines complètes pour le coupé et un peu plus longtemps pour le cabriolet, plus complexe.

Ces voitures exclusives étaient construites à la main dans la meilleure tradition de la carrosserie britannique, utilisant seulement des matériaux de la meilleure qualité, comme les moquettes Wilton, le cuir Connolly et des plaquages de ronce de noyer, des attentions de détail qui augmentait le prix de 50% par rapport au modèle Silver Shadow de série.

Recalling the firm's glamorous Grandes Routières of pre-war days such as the Phantom II Continental, the coachbuilt variants of the new Rolls-Royce Silver Shadow and T-Series Bentley were limited to just two: a two-door coupé or similar convertible, the former arriving in March 1966 and the latter in September the following year. Some of the frontal panels were shared with the standard four-door saloon but otherwise the new bodyshells were unique, featuring a distinctive dipping upper wing line with parallel crease, and revised, more rounded posterior. Construction involved shuttling the bodyshells between the Crewe factory and H J Mulliner Park Ward's Willesden plant, a necessarily lengthy process that took all of 20 weeks for the saloon and slightly longer for the more complex convertible.

These exclusive cars were hand built in the best traditions of British coachbuilding using only materials of the finest quality including Wilton carpeting, Connolly hide and burr walnut veneers, such painstaking attention to detail resulting in a price some 50% higher than that of the standard Silver Shadow.





Pourtant, la demande pour ces modèles, plus exclusifs que les nombreux modèles quatre portes, fut d'emblée très forte, un fait qui leur valut un nom spécifique – Corniche – en mars 1971. Dans la version Corniche, le V8 6.7 litres Rolls-Royce, parfaitement rôdé, développait 10% de puissance supplémentaire, propulsant la voiture à une vitesse maximale supérieure à 190 km/h avec des accélérations dignes d'une sportive à la clé. Malgré son prix astronomique, le modèle s'avéra un succès pour Rolls-Royce. Régulièrement mis à niveau et améliorée, il resta en production jusque dans les années 1990, le dernier exemplaire (un cabriolet) étant livré en 1995.

Cette Corniche des débuts vient de la collection d'Alain Dominique Perrin. Ayant précédemment appartenu à Nathalie Hocq, fille du propriétaire de Cartier, elle avait été livrée neuve en France et fut acquise par M. Perrin en 1984. La voiture est crème avec un intérieur en cuir Havane et a bénéficié d'une restauration du moteur et des freins, travaux effectués respectivement en 2000 et 2009. Le compteur affiche un total de 67 338 km. La documentation fournie comprend une copie de la fiche constructeur, un rapport d'état (2013), des factures d'entretien, la carte grise française et le contrôle technique (en date de juin 2015).

Nevertheless, demand for these more glamorous alternatives to the much more numerous four-door model was strong right from the start, a state of affairs that resulted in them being given their own model name - 'Corniche' - in March 1971. In Corniche form Rolls-Royce's well-tried 6.7-litre V8 produced around 10% more power than standard and proved capable of propelling the car to a top speed in excess of 120mph with sports car-beating acceleration to match. Despite its sky-high asking price, the model proved a major success for Rolls-Royce; periodically revised and up-dated, it remained in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

This early Corniche is offered for sale from the collection of Alain Dominique Perrin. Formerly belonging to Nathalie Hocq, daughter of Cartier's owner, it was supplied new in France and was acquired by Mr Perrin in 1984. The car is finished in cream with Havana leather interior, and benefits from restoration of the engine and brakes, these works being carried out in 2000 and 2009 respectively. A total of 67,338 kilometres is currently displayed on the odometer. Accompanying documentation consists of copy build sheets, a condition report (2013), service/maintenance invoices, French Carte Grise and Contrôle Technique (issued June 2015).
€40,000 - 70,000



CONDITIONS GÉNÉRALES

Bonhams France SAS, Maison de Ventes aux enchères publiques (SVV agréée sous le numéro 2007-638, RCS 500 772 652) est une société de ventes volontaires de meubles aux enchères publiques régie par l'article L.321-1 et suivant le Code de Commerce.

Toute référence dans ces conditions générales à '**Bonhams**' sera considérée comme faisant référence à Bonhams France SAS (ci après dénommée '**Bonhams**').

Bonhams agit comme mandataire du vendeur. Le contrat de vente du bien présenté aux enchères publiques est conclu entre le vendeur et l'acheteur. Les rapports entre Bonhams et l'acheteur sont soumis aux présentes Conditions Générales ainsi qu'aux Informations Importantes concernant les acheteurs, annexées à ce même catalogue. Bonhams ne peut être tenue responsable des fautes commises par le vendeur ou l'acheteur.

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

Dans les présentes Conditions Générales, les mots et expressions ci-dessous ont le sens suivant:

- '**Acquéreur**' ou '**Acheteur**' ou '**Adjudicataire**': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - '**Commissaire-priseur**' ou '**Commissaire-priseur habilité**': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - '**Enchérisseur**': la personne qui enchère lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.
 - '**Lot**': tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.
 - '**Prix d'adjudication**' ou '**Prix au Marteau**': le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.
 - '**Prix de réserve**': le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.
- Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des '**conditions reports**' sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.
- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les '**conditions reports**' ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les '**conditions reports**' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.
- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.
- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.
- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.
- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.
- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.
- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.
- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.
- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.
- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.
- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.
- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.
- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjudgé à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.
- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à enchérir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot '**adjudgé**'.
- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.

- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjudgé par un simple coup de marteau.

- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.

- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

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

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:

- Concernant les lots de Automobiles et de Motos
15% sur chaque véhicule

- Concernant les lots Automobilia
25% sur les premiers 50,000€
20% au dessus de 50,001 et jusqu'à 500,000€
12% à partir de 500,001€

- La TVA au taux normal est prélevée sur la prime d'achat par tous les acheteurs.

- Des frais additionnels ou taxes spéciales peuvent être dus sur certains Lots en plus des frais et taxes habituelles. Cela sera indiqué dans le catalogue de vente ou bien par une annonce faite au moment de la vente par le commissaire-priseur.

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

- Bonhams se réserve le droit de garder les Lots vendus jusqu'au paiement intégral et à l'encaissement effectif du prix d'adjudication, des frais et taxes applicables.

- Le paiement pourra être effectué en espèces dans la limite légale, par chèques en euros émis d'une banque française, par cartes bancaires moyennant 4% de frais pour les cartes étrangères et par virements bancaires en euros (recommandé).

Symboles précédents les numéros de Lot :

† Taux de TVA en vigueur sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat

Ω TVA sur les objets importés au taux en vigueur prélevable sur le prix d'adjudication ainsi que la prime d'achat.

* TVA sur les objets importés à un taux préférentiel de 10% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.

Y Les Lots peuvent être assujettis à des réglementations particulières lors de leur export dans un pays tiers de l'union Européenne. Veuillez regarder le paragraphe sur les espèces en voie de disparition qui se trouve dans le catalogue.

Ⓞ Ce lot contient ou est fabriqué en ivoire.
Le Gouvernement des Etats-Unis a interdit l'importation d'ivoire aux USA.

≈ Veuillez noter qu'en raison d'une récente législation, il se pourrait que le rubis et la jadéite d'origine birmane (Myanmar) ne puissent pas être importés aux Etats-Unis. Les rubis et jadéites d'origine non birmane nécessitent un certificat avant de pouvoir être importés aux Etats-Unis.

Le taux en vigueur de la TVA au moment de l'impression est de 20% mais il peut être sujet à des changements de la part du gouvernement et le taux prélevable sera celui en vigueur le jour de la vente.

Automobiles et Motos de collection

- L'acquéreur d'un véhicule automobile devra accomplir toutes les formalités nécessaires, de quelque nature que ce soit, pour l'utiliser sur la voie publique, conformément à la législation en vigueur. L'adjudicataire étant censé connaître cette législation, en aucun cas Bonhams ne pourra être tenue responsable du non respect par l'adjudicataire des formalités citées.

- Il tient de la responsabilité de l'acheteur de consulter, avant la vente, les documents relatifs au véhicule qu'il souhaite acquérir notamment des contrôles techniques et les titres de circulation.

- Le kilométrage mentionné dans les descriptifs correspond à celui lu sur les compteurs et ne saurait garantir la distance réelle effectivement parcourue par les véhicules. Bonhams ne pourrait voir sa responsabilité engagée dans le cas échéant.

- L'année annoncée dans la description de chaque Lot correspond à l'année figurant sur le titre de circulation dudit Lot.

Exportations des Lots

- Tout véhicule provenant de l'Union Douanière française ou bénéficiaire du régime de l'importation temporaire, s'il demeure dans l'Union Douanière pourra être enlevé sur simple présentation du bordereau dont le montant aura été intégralement réglé. Si en revanche l'adjudicataire entend exporter le véhicule hors de l'Union Douanière, il lui appartiendra, sous son entière et seule responsabilité d'accomplir toutes les démarches et formalités requises par la loi en vigueur. En aucun cas Bonhams ne pourra être recherchée pour non respect ou accomplissement desdites formalités.

- Importation temporaire: les véhicules précédés d'un signe oméga (Ω) devant le numéro de Lot ont été confiés par des propriétaires extra-communautaires. Les acheteurs devront acquitter de la TVA applicable au taux en vigueur en plus des enchères, qui pourra être remboursée aux acheteurs extra-communautaires sur présentation des documents d'exportation dans un délai d'un mois après la vente.

Certificat d'exportation

- La demande de certificat pour un bien culturel en vue de sa libre circulation hors du territoire français (licence d'exportation) ou de tous autres documents administratifs n'affecte pas l'obligation de paiement incombant à l'acheteur.

Espèces En Voie De Disparition

- Veuillez noter que les Lots précédés du Symbole (Y) sont susceptibles de requérir une licence spéciale du Département Français de L'Environnement avant de pouvoir quitter la France compte tenu des matériaux présents dans le Lot. Nous suggérons aux acheteurs de se renseigner eux-mêmes auprès des autorités compétentes avant d'encherir.

Droits de reproduction

- Bonhams est titulaire du droit de reproduction de son catalogue. Toute reproduction est interdite sans une autorisation écrite de Bonhams.

- Bonhams dispose en tant que maison de vente aux enchères publiques, d'une tolérance concernant la reproduction d'œuvres dans son catalogue de vente alors même que le droit de reproduction ne serait pas tombé dans le domaine public.

- Conformément au droit de la propriété littéraire et artistique, la vente d'une œuvre n'implique pas la cession du droit de reproduction et de représentation de l'œuvre.

Loi et compétence juridictionnelle

- Le présent contrat, toute réclamation, tout litige ou différend le concernant et tout point en découlant, sera régi par le droit anglais et interprété conformément à celui-ci.

- Chaque partie convient irrévocablement que les tribunaux d'Angleterre auront compétence exclusive pour connaître de toute réclamation, tout litige ou différend concernant le présent contrat et tout point en découlant, hormis le fait que Bonhams peut engager des poursuites contre vous devant tout autre tribunal compétent dans la mesure permise par la législation de la juridiction pertinente.

- Vous renoncez irrévocablement à tout droit dont vous pouvez vous prévaloir de contester toute action en justice devant les tribunaux d'Angleterre ou toute autre juridiction devant laquelle Bonhams engage des poursuites contre vous conformément à la clause précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.

- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.

- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

GENERAL CONDITIONS

The text below is a free translation of the Conditions Générales in French. If there is a difference between the English version and the French version of the conditions of sale, the French version will take precedence.

Bonhams France SAS, Auction House (SVV approved under number 2007-638, RCS 500 772 652) is a company dedicated to the voluntary sale of goods by auction, governed by articles L.321-1 et seq of the code of commerce.

Any reference in these general conditions to "Bonhams" will be deemed a reference to Bonhams France SAS (hereinafter referred to as "Bonhams").

Bonhams acts as an agent of the vendor. The sales contract for the item auctioned publicly is agreed between the vendor and Buyer. The relationship between Bonhams and the Buyer is subject to these general conditions, as well as Important Information For Buyers appended to this same catalogue. Bonhams may not be held liable for breaches committed by the vendor or Buyer.

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

In these General Conditions, the following terms and expressions will have the meaning indicated below:

- "Acquirer" or "Buyer" or "Winning bidder": the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.
 - "Auctioneer" or "Authorised auctioneer": the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.
 - "Bidder" the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.
 - "Lot": any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.
 - "Auction price" or "Hammer price": the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.
 - "Reserve Price": the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.
- The Lots marked by (#) belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

- Bonhams advises bidders to carefully examine the Lots on which they are interested in bidding prior to the auction. "Condition reports" on the condition of Lots are available on request from the relevant department.

- All information on the condition of a Lot in catalogue descriptions or "condition reports", as well as any oral declaration, is the expression of an opinion only. References in the catalogue description or condition reports regarding the condition of a Lot and its restoration or accident history, are given in order to draw the Buyers attention to these points.

- The condition of a Lot may vary between the time it is described in the catalogue and the time it is put on sale. Any such variation shall be announced at the time of sale, and entered into the sales report.

Auctions

- Any party wishing to bid must, before the sale, fill in a Bonhams registration form. They must also present an official piece of identification, and address confirmation. The duly completed form, signed and dated, will be submitted to Bonhams before the sale commences, and a registration number will be assigned to each potential bidder.

- All bidders will be considered and assumed to be acting on their own behalf unless, before the sale, it has been expressly brought to the attention of Bonhams, in writing, that they are acting on behalf of a third party, and this third party has been approved by Bonhams.

- Anyone who bids at the auction is understood to have read and accepted the conditions of sale.

- The sale shall take place in French, which is the official legal language of the sale.

- Auctions are held in Euros. Conversions to different currencies displayed on an electronic board may be slightly different from the legal rate. Bonhams rejects any liability in the event of any malfunction or incorrect display. Only the amount of the last bid, as expressed by the auctioneer, must be taken into account.

- Bonhams reserves the right, at its entire discretion, to refuse participation in its auctions to any person.

- Estimates given by Bonhams are indicative in nature, and may not be deemed any guarantee of the auction price.

- If a reserve price has been fixed, the authorised auctioneer reserves the right to make bids on behalf of the vendor until the reserve price is reached.

- Bonhams may not be held liable in the event of sale of a Lot for which no reserve price has been established for a sum lower than that estimated.

- Pricing will be at the entire discretion of the auctioneer.

Absentee bids

- Bonhams gives potential Buyers not attending the sale the option of making a telephone or absentee bid. For this purpose, forms are available on site and appended to the catalogue.

- Failure or error in the execution of an absentee bid order shall not incur the liability of Bonhams. This option is merely a service provided free of charge to the potential Buyer.

- Where two identical absentee bids are received, the first bid received will take precedence.

- Bonhams will not be liable if the telephone connection fails for technical reasons, an error or omission.

Incidents affecting the sale

- In the event of a dispute arising between two simultaneous bidders after the awarding of the Lot, the sale shall be cancelled and the disputed Lot immediately auctioned at the price proposed by the bidders, and all those present will have a right to bid. In any event, the auction is closed once the hammer has fallen and the word "adjudge" (sold) is pronounced.

- Pursuant to article 321-14 line 3 of the Code of Commerce, in the event of breach of payment by the Buyer after formal notification has gone unheeded, the item will be put back on sale at the request of the vendor on false bidding by the defaulting Buyer. If the vendor does not make this request within one month of the sale, the sale is cancelled ex officio. Furthermore, Bonhams reserves the right to claim from the defaulting bidder interest at the legal interest rate plus five points, the reimbursement of additional costs due to this breach and the payment of the difference between the initial sales price, the sales price on false bidding if lower, and any damages due to detriment suffered.

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word “**adjudé**” (“sold”).
- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.
- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.
- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

- The French state has a right of pre-emption to the goods put on public auction. This right shall be effected via a representative of the state present in the auction room. The state will then substitute the last bidder, and has fifteen days to confirm this right of first refusal. Bonhams may not be held liable if the French state exercises this right.

Payment

- In addition to the Hammer price the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:
 - Motor Cars and Motorcycles
15% of the Hammer Price on each vehicle
 - Automobilia
25% up to €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 of the Hammer Price
- TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.
- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.
- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.
- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.
- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers in euros. (See also Important Information For Buyers).

Symbols beside Lot numbers:

- † VAT at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- Ω VAT on imported items at the prevailing rate on Hammer Price and Buyer's Premium
- * VAT on imported items at a preferential rate of 10% on Hammer Price and the prevailing rate on Buyer's Premium
- Y Lots may be subject to specific regulations when exporting these items outside the EU. Please see the section on Endangered Species in the catalogue.
- Φ This lot contains or is made of ivory. The United States Government has banned the import of ivory into the USA.
- ≈ Please note that as a result of recent legislation ruby and jadeite gem stones of Burmese (Myanmar) origin may not be imported into the US. Rubies and jadeite of non-Burmese origin require certification before import into the US.

The prevailing rate of TVA at the time of going to press is 20% but this is subject to government change and the rate payable will be the rate in force on the date of the Sale.

Collectors cars and Motorcycles

- The Buyer of a vehicle must carry out all necessary formalities, of any type whatsoever, to use it on public highways, pursuant to legislation in force. The winning bidder is presumed to be aware of this legislation, and under no circumstances may Bonhams be held liable for failure by the winning bidder to respect said formalities.
- It is the responsibility of the Buyer to consult, before the sale, documents relating to the car they wish to purchase, in particular technical inspections and road documents.
- The mileage referred to in the description corresponds to that on the meter, and may not guarantee the real distance effectively travelled by vehicles. Bonham may not have its liability incurred in any event.
- The year announced in the description of each Lot corresponds to the year on the road documents.

Exporting Lots

- Any car from within the French customs union or benefiting from the temporary import regime, if remaining within the customs union, may be taken away on mere presentation of the schedule of a docket whose amount has been paid in full. If, on the other hand, the winning bidder intends to export the vehicle outside the customs union, it is his responsibility, under his full and sole responsibility, to carry out all measures and formalities required by current law. Under no circumstances may Bonhams be held liable for failure to respect or carry out said formalities.
- Temporary import: vehicles preceded by an omega sign (Ω) beside the Lot number have been submitted by owners from outside the EU. Buyers must pay applicable TVA on top of their bids, which may be reimbursed to Buyers from outside the EU on presentation of export documents within one month of the sale.

Export licence

- The application for a certificate for cultural items with a view to their free circulation outside French territory (export licence) or any other administrative documents does not affect the payment obligation incumbent on the Buyer.

Endangered Species

Please be aware that all Lots marked with the symbol Y may require a specific licence, from the French Department of the Environment before leaving France, due to the nature of the material incorporated in the Lot. We suggest Buyers satisfy themselves of any requirements prior to Bidding.

Copyright

- Bonhams holds reproduction rights for its catalogue. No reproduction is authorised without the written authorisation of Bonhams.
- Bonhams has, in its capacity as a public sales auction, a waiver in respect of the reproduction of works of art in its sale catalogue, even if the right of reproduction is not within the public domain.
- Pursuant to the literary and artistic property law, the sale of a work does not imply transfer of the right of reproduction and representation of the work.

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.
- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.
- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

GOODWOOD REVIVAL SALE

Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
Saturday 12 September 2015
Chichester, Sussex

Catalogue now online

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

**1965 ASTON MARTIN
DB5 CONVERTIBLE**
£1,000,000 - 1,200,000



Bonhams

bonhams.com/motorcars

THE FREDERIKSEN COLLECTION

Saturday 26 September 2015
Ebeltoft, Denmark

Bonhams is pleased to be the exclusive auctioneer for the Frederiksen Collection. Featuring rare, coachbuilt examples from the most exclusive marques, this exceptional collection is considered one of the finest in Europe and will be offered at the 16th century Lyngsbækgaard Manor near Ebeltoft, Denmark.

ENQUIRIES

UK

+44 (0) 20 7468 5801
ukcars@bonhams.com

Europe

+32 (0) 476 879 471
eurocars@bonhams.com

Catalogue

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

The Frederiksen Collection

An Auction at Lyngsbækgaard



Bonhams

THE ZOUTE SALE®

Important Collectors' Motor Cars

Friday 9 October 2015
Knokke-Le Zoute, Belgium

Entries now invited

The Bonhams annual auction at Knokke-Le Zoute offers an unbeatable platform to sell your motor car.

Auction spaces are limited, please contact the department.



The ex-Ado Blaton, Delivered new in LHD to Belgium, One of the very last examples of the early external bonnet lock series

**1961 JAGUAR E-TYPE SERIES 1
3.8-LITRE ROADSTER**
€190,000 - 260,000

Rare left-hand drive, last series car
1958 LANCIA AURELIA B20 S SERIES VI
€130,000 - 180,000

Factory sunroof, matching numbers and colours
1977 PORSCHE 911 CARRERA 3.0 COUPÉ
€95,000 - 155,000

Matching numbers and colours

1959 PORSCHE 356 B T5 SUPER CABRIOLET
Coachwork by Reutter
€140,000 - 180,000

1967 CITROËN DS 21 CABRIOLET
€120,000 - 180,000

Property of the former Belgian Jaguar importer, only 1 owner and 1,080kms from new
1992 JAGUAR XJ220 NO. 33
€280,000 - 420,000



*European delivery from new,
matching numbers and colours*

1979 FERRARI 512 BB

Chassis no. 27321

€385,000 - 440,000

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

[bonhams.com/motorcars](https://www.bonhams.com/motorcars)

KNOKKE-LE-ZOUTE, A LUXURIOUS HOLIDAY RESORT AT THE EPICENTRE OF LIFESTYLE AND ART ON THE BELGIAN SEASIDE.



Knokke-Heist with Le Zoute, Belgium's most prestigious seaside resort and home to the international jet-set, is hosting the Zoute Grand Prix for the 6th year in a row. From 8 to 11 October 2015, a crowd of more than 100,000 is expected to enjoy a weekend full of nostalgia with classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams 1793, a concours d'Elégance and numerous other events involving the most stylish classics and breathtaking modern cars alike.

Knokke-Heist is particularly renowned for its laid-back lifestyle. Many of its luxurious mansions and picturesque villa's are occupied by prominent members of social, corporate and artistic life. The most luxurious part of the town, Le Zoute, is renowned for its classy shops, stylish brand flagship stores, comfy hotels, cosy restaurants and art galleries. Due to its unique situation, the resort enjoys a year-round mild microclimate. Knokke-Heist is easily accessible from all major European cities.

Check the program, save the date and make sure to be part of it!

more info : www.zoutegrandprix.be



PROGRAM **ZOUTE GRAND PRIX®** 2015 8 - 11 OCTOBER 2015

ZOUTE RALLY® - 8-10 October 2015

A regularity rally limited to 170 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke-le-Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® - 8-11 October 2015

Podiums with the latest and most exclusive modern cars, which will be displayed along the Kustlaan and Albertplein in Le Zoute.

ZOUTE SALE® - by Bonhams 1793 - 8-9 October 2015

A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 8, sale on Friday 9 October.

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Bank Degroof - 10-11 October 2015

The fifth edition of the Concours d'Elegance will take place on Saturday at the Approach Golf and on Sunday at the Fairway 1 of the prestigious Royal Zoute Golf Club, where a limited number of quality entries in pre- and post-war classes will be selected by the organising committee and judged by an international jury.

ZOUTE GT TOUR® - 11 October 2015

A tour for 150 of the most exclusive modern GT cars younger than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.



ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
8-11 OCTOBER 2015

6th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



PLATINUM SPONSORS



LEBEAU-COURALLY
MANUFACTURE D'HORLOGERIE



GOLD SPONSORS



SILVER SPONSORS



PARTNERS



THE LONATI COLLECTION OF AMERICAN MOTORCYCLES

Saturday 17 October 2015

The Classic Motorcycle Mechanics Show
Stafford, UK

Bonhams is proud to offer for sale by public auction the personal collection of the late Tiberio Lonati. The collection of 58 motorcycles is presented in spectacular condition, spanning from 1905 to 1981 and includes examples of Harley-Davidson, Indian, Flying Merkel, Excelsior, Pierce, Reading Standard, Thor, Henderson and Emblem.

ENQUIRIES

UK

+44 (0) 20 8963 2817

ukmotorcycles@bonhams.com

EUROPE

+33 (0) 1 42 61 10 11

eumotorcycles@bonhams.com

USA

+1 (323) 436 5470

usamotorcycles@bonhams.com



1910 PIERCE 600CC MODEL 4 CYLINDER
£60,000 - £80,000



1915 THOR 1,000CC MODEL U
£28,000 - £35,000



1930 HENDERSON 1,306CC MODEL KJ
£28,000 - £34,000



1930 INDIAN 1,265CC SIDECAR FOUR
£40,000 - £50,000

Bonhams

**MODERN SPORTING
GUNS, RIFLES AND
VINTAGE FIREARMS**

Wednesday 2 December 2015
Knightsbridge, London

**A FINE PAIR OF KELLY-ENGRAVED
12-BORE SINGLE-TRIGGER SELF-
OPENING SIDELOCK EJECTOR GUNS
BY J. PURDEY & SON, NO. 29271/2
Sold for £79,300**

ENQUIRIES
+44 (0) 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com

Closing date for entries
Friday 16 October 2015



Bonhams

bonhams.com/guns

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com

FINE WATCHES AND WRISTWATCHES

Wednesday 16 December 2015, at 2pm
New Bond Street, London

PATEK PHILIPPE.

A fine and rare 18ct gold automatic
perpetual calendar minute repeating
wristwatch with moon phase
Ref:3974/J, Sold 6th October 1989
Sold for £218,500

ENQUIRIES

+44 (0) 20 7447 7412
jonathan.darracott@bonhams.com

Closing date for entries

Friday 9 October 2015



Bonhams

LONDON

bonhams.com/watches

Prices shown include buyer's premium. Details can be found at bonhams.com

LES JOURNÉES
— DES PLANTES
DE COURSON
— À CHANTILLY

16.17.18 OCTOBRE 2015

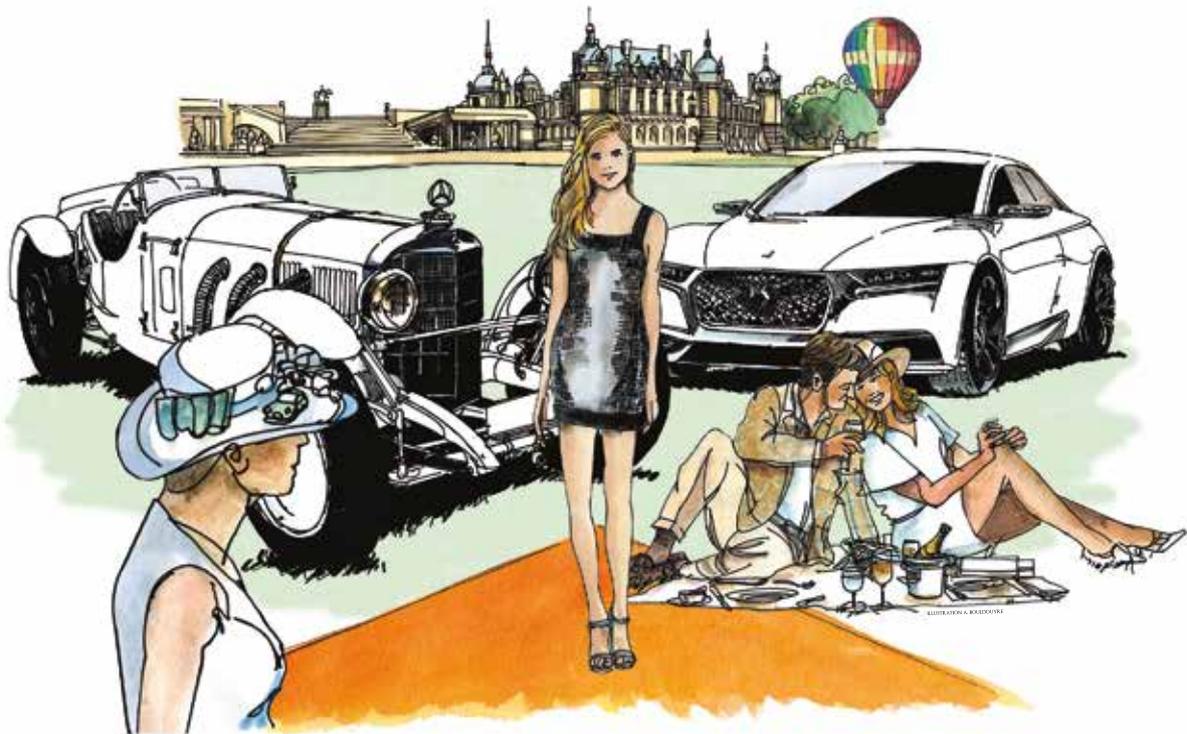


DOMAINE DE CHANTILLY

domainedechantilly.com

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

DIMANCHE 6 SEPTEMBRE
— 2015 —



LA RENCONTRE DE
L'ART & DE L'ELEGANCE

— AU DOMAINE DE CHANTILLY —

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM

RICHARD MILLE



LES PLUS BELLES VOITURES DU MONDE

15 CLASSES



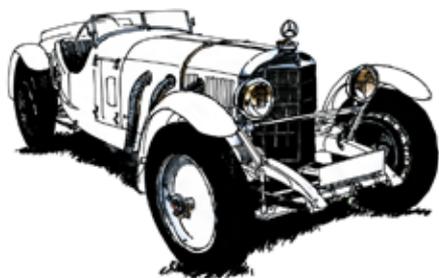
Les Voitures en Etat d'Origine de l'Entre-deux-Guerres ouvertes
Les Voitures en Etat d'Origine de l'Entre-deux-Guerres fermées de 1930 à 1939
Hommage à Bugatti : Les Voitures de Course
Les Intérieurs Iconoclastes
Les Voitures des Grandes Dames
Les Châssis Européens à Moteur Américain (Ouvertes)
Les Châssis Européens à Moteur Américain (Fermées)
Grand Tourisme : Les Voitures de Course et de Ville ouvertes
Grand Tourisme : Les Voitures de Course et de Ville fermées de 1948 à 1956
Grand Tourisme : Les Voitures de Course et de Ville fermées de 1957 à 1973
Les Formule 1 de 1966 à 1972 inclus

CLASSES SPECIALES

Les Voitures de la Famille Aga Khan
Les Citroën DS à Carrosserie Spéciale
Les Citroën SM à Carrosserie Spéciale
Mercedes de 1924 à 1942 : 4, 6 & 8 cylindres à compresseur

THE MOST BEAUTIFUL CARS IN THE WORLD

15 CLASSES



The Untouched Open Cars from the Interwar Period
The Untouched Closed Cars from the Interwar Period
Tribute to Bugatti: the Racing cars
The Iconoclastic Interiors
The Famous Ladies' Cars
European Chassis & American Engine (Open Cars)
European Chassis & American Engine (Closed Cars)
Open Grand Touring cars: From the city to the track
Closed Grand Touring cars: From the city to the track from 1948 to 1956
Closed Grand Touring cars: From the city to the track from 1957 to 1973
Formula One Grand Prix Cars from 1966 to 1972

SPECIAL CLASSES

The Aga Khan Family's Cars
Citroën DS Special Bodyworks
Citroën SM Special Bodyworks
Mercedes from 1924 to 1942: 4, 6 & 8 supercharged engines

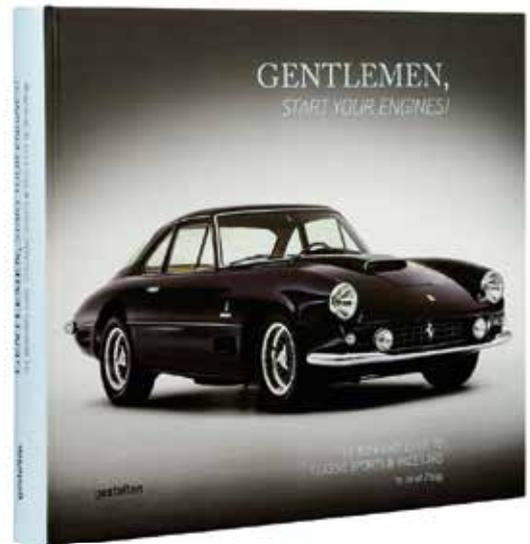
Pour plus d'information - For more information:
concours@artsetelegance.com

GENTLEMEN, START YOUR ENGINES!

The Bonhams Guide to Classic Sports & Race Cars

Bonhams is the world's go-to source for classic race and sports cars. In this book, the auction house presents a selection of the most breathtaking models and tells their stories.

Gentlemen, Start Your Engines! reveals the undeniable icons of the classic car scene. As lovers of exclusive limited series, record-making vehicles, and legendary races themselves, Jared Zaugg and the team at Bonhams went all out in their efforts to collect the best of the best in this publication—and it shows. Every page gives the reader a sense of the intensity of true automobile culture. Large-format images showcase sleek shapes and tactile vintage interiors in loving detail.



A treasury of mechanical art forms born from the desire for speed, *Gentlemen, Start Your Engines!* offers more than 300 pages and nearly 50 sports and racing cars spanning the 20th Century.

The just-released 1st edition can be ordered at Gestalten.com

Bonhams

bonhams.com/motorcars



THE TRUE SPIRIT *&* VINTAGE MOTORING



THE VINTAGE
SPORTS-CAR CLUB

The Old Post Office
West Street Chipping Norton
Oxfordshire OX7 5EL

t +44 (0)1608 644777
e info@vscc.co.uk
www.vscc.co.uk

DRIVE RESPONSIBLY

Bonhams



SUPPORTED BY



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
Valllunga Classic
Monza Historic
Donington Historic Festival

RAC Woodcote Trophy
Salon Privé
The HERO Cup
Wilton Classic and Supercar
The Grand Tour
Kop Hill Climb
London to Brighton Run
EFG DolderClassics
Zurich Classic Car Award.



Practitioners of the craft of private banking



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



Paddle number

--

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions printed in the catalogue, bidding and buying at the sale will be regulated by these Conditions. You should read those Conditions in conjunction with the Important Notices relating to this sale which set out the charges payable by you on the purchases you make and other terms relating to bidding and buying at the sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data Protection

We may disclose your personal information to any member of our group which means our subsidiaries, our ultimate holding company and its subsidiaries (whether registered in the UK or elsewhere).

We will not disclose your data to anyone outside our group but we may from time to time provide you with information about goods and services which we feel may be of interest to you including those provided by third parties.

If you do not want to receive such information (except for information you specifically requested) please tick this box.

Would you like to receive e-mailed information from us?

If successful	
I will collect the purchases myself	<input type="checkbox"/>
Please arrange shippers to contact me with a quote	<input type="checkbox"/>

Allocated telephone (office use only)

Telephone calls may be recorded

Please provide details of the Lots on which you wish to place bids at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Important Information for Buyers in the Catalogue for further information relating to instructions to Bonhams to execute telephone bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors.

Sale title: The Chantilly Sale		Sale date: 5 September 2015	
Sale no. 23127		Sale venue: Chantilly	
Telephone on sale day			
Title		First name	
Last name			
Client number			
Company name			
Company number			
Address			
City		County	
Postcode		Country	
Telephone daytime			
Telephone evening			
Telephone mobile			
Fax			
E-mail			
Have you registered with us before?		Yes <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
Are you acting as a private		<input type="checkbox"/>	or a trade <input type="checkbox"/> buyer?
If registered for VAT in the EU or Switzerland please enter your VAT number and country			
<input type="text"/>	<input type="text"/>	/	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Lot no.	Brief description	MAX bid in € (ex premium & TVA) if unavailable	For office use only

By signing this form you agree that you have been in possession of, read and understood our general conditions and wish to be bound by them unreservedly.	
Your signature	Date

FOR OFFICE USE ONLY

Identification seen: Identity Card Driving Licence Passport Other (Detail)..... Date..... Time Taken by.....

Bonhams France SAS, 4 Rue De La Paix 75002 Paris - No. d'agrément 2007-638 - RCS Paris 500 772 652

THE BONHAMS MOTORING NETWORK

UK (Head office)

101 New Bond Street
London, W1S 1SR
Tel: (020) 7447 7447
Fax: (020) 7447 7400

UK Representatives

County Durham

Stephen Cleminson
New Hummerbeck
Farm

West Auckland
Bishop Auckland
County Durham
DL14 9PQ
Tel: (01388) 832 329
veterancars@orange.net

Cheshire & Staffordshire

Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
astondb@hotmail.co.uk

Somerset / Dorset

Mike Penn
The Haynes
Motor Museum
Sparkford, Nr. Yeovil
BA22 7UI
Tel: (01963) 440 804
Fax: (01963) 441 004

Devon / Cornwall

Jonathan Vickers
Bonhams
36 Lemon Street
Truro, Cornwall
TR12NR
Tel: (01872) 250 170
Fax: (01872) 250 179
jonathan.vickers@
bonhams.com

Hampshire

Michael Jackson
West Winds
Cupernham Lane
Romsey, Hants
SO51 7LE
Tel: (01794) 518 433
veryoldmj@gmail.com

East Anglia Motorcycles

David Hawtin
The Willows
Church Lane
Swaby, Lincolnshire
LN13 0BQ
Tel /Fax:
(01507) 481 890
david.hawtin@
bonhams.com

Motor Cars

Robert Hadfield
95 Northorpe
Thurlby
Bourne
PE10 0HZ
Tel: 01778 426 417
Mob: 07539 074242
rhadfield10@gmail.com

Midlands

Bob Cordon-Champ
Highcliffe
2 Cherry Orchard
Lichfield, Staffordshire
WS14 9AN
Tel/fax: (01543) 411 154
robert.cordonchamp@
bonhams.com

Roger Etcell

10 High Street
Whittlebury
Towcester
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 856 024
roger.etcell@
bonhams.com

Richard Hudson-Evans

Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
rheauction@btinternet.
com

Home Counties

Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds & Bucks & Oxon

Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancashire, Cumbria, Yorkshire & Northern Counties

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

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Hans Schede

An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Fax: +49 211 407764
hans.schede@
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

Koen Samson
de Lairessestraat 123
1075 HH Amsterdam
The Netherlands
Tel: +31 20 67 09 701
Fax: +31 20 67 09 702
koen.samson@
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

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

Meryn 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.
Hadjji Rahimpour
+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
Guy Savill
+44 20 7468 8221
U.S.A
Andrew Jones
+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

EUROPE
Philip Kantor
+32 476 879 471
UK
Tim Schofield
+44 20 7468 5804
U.S.A
Mark Osborne
+1 415 503 3353

Automobilia

UK
Toby Wilson
+44 8700 273 619
Adrian Papiroos
+44 8700 273621

Motorcycles

Ben Walker
+44 8700 273616

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
Daria Chernenko
+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

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
Nicholas 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
2 St Johns Court,
Vicars Lane,
Chester,
Ch1 1QE
+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
La Chasse
La Rue de la Vallee
St Mary
Jersey JE3 3DL
+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
Tuchlauben 8
1010 Vienna
+43 (0) 1 403 0001
vienna@bonhams.com

Belgium
Boulevard
Saint-Michel 101
1040 Brussels
+32 (0) 2 736 5076
belgium@bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
+45 4178 4799
denmark@bonhams.com

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

Germany - Cologne
Albertusstrasse 26
50667 Cologne
+49 (0) 221 2779 9650
cologne@bonhams.com

Germany - Munich
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
+49 (0) 89 2420 5812
munich@bonhams.com

Greece
7 Neofytou Vamva Street
Athens 10674
+30 (0) 210 3636 404
athens@bonhams.com

Ireland
31 Molesworth Street
Dublin 2
+353 (0) 1 602 0990
dublin@bonhams.com

Italy - Milan
Via Boccaccio 22
20123 Milano
+39 0 2 4953 9020
milan@bonhams.com

Italy - Rome
Via Sicilia 50
00187 Roma
+39 0 6 48 5900
rome@bonhams.com

The Netherlands
De Lairessestraat 154
1075 HL Amsterdam
+31 (0) 20 67 09 701
amsterdam@bonhams.com

Portugal
Rua Bartolomeu Dias nº
160. 1º
Belem
1400-031 Lisbon
+351 218 293 291
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
+34 930 087 876
barcelona@bonhams.com

Spain - Madrid
Nunez de Balboa no 4-1A
28001 Madrid
+34 915 78 17 27
madrid@bonhams.com

Spain - Marbella
James Roberts
+34 952 90 62 50
marbella@bonhams.com

Switzerland
Rue Etienne-Dumont 10
1204 Geneva
+41 (0) 22 300 3160
geneva@bonhams.com

MIDDLE EAST

Dubai
Deborah Najar
+971 (0)56 113 4146
deborah.najar@bonhams.com

Israel
Joslyne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslyne.halibard@
bonhams.com

NORTH AMERICA

USA

San Francisco ●
220 San Bruno Avenue
San Francisco
CA 94103
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8951 fax

Los Angeles ●
7601 W. Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
+1 (323) 850 7500
+1 (323) 850 6090 fax

New York ●
580 Madison Avenue
New York, NY
10022
+1 (212) 644 9001
+1 (212) 644 9007 fax

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (480) 994 5362

California
Central Valley
David Daniel
+1 (916) 364 1645

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

NOTES



INDEX

Lot	Year	Model
8	1959	AC Ace Bristol
6	1959	Alfa Romeo 1900C Super Sprint Coupé Ghia Aigle
14	1951	Aston Martin DB2 Sports Saloon
26	1996	Aston Martin Sportsman
19	1937	Bentley 4¼-Litre 'Aerofoil' Sports Saloon
22	1937	Bentley 4¼-Litre Cabriolet James Young
12	1939	Bentley 4¼-Litre Cabriolet Van den Plas
9	1961	Bentley S2 Continental Flying Spur Berline Sport
25	1962	Bentley S3 Continental Cabriolet
17	1938	Bugatti Type 57 Cabriolet A. d'Ieteren
23	1950	Bugatti Type 101C Coupé Antem
24	1937	Citroën 11BN 'Traction' Cabriolet-Roadster
7	1961	Citroën DS 19 Cabriolet de Pré-Série
15	1959	Ferrari 250 GT Coupé Pininfarina
5	2001	Ferrari 550 Barchetta
28	1960	Jaguar XK150 3.8-Litres Cabriolet
3	1962	Jaguar E-Type 3.8-Litres Série 1 Coupé
4	1962	Jaguar E-Type 3.8-Litres Série 1 Roadster
29	1965	Jaguar E-Type 4.2-Litres Série 1 Roadster
20	1951	Lancia Aurelia B52 Coupé Bertone
21	1925	Lorraine-Dietrich B3-6 Le Mans Torpédo Sport
16	1968	Maserati Mexico 4.7-Litres Coupé Frua
11	1972	Maserati Boomerang
18	1934	Mercedes-Benz 500K Cabriolet C
27	1976	Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 Berline
30	2009	Morgan Aeromax 4.8-Litres Coupé
10	1961	OSCA 1600 GT Coupé Touring
31	1972	Rolls-Royce Corniche Cabriolet





LOT 23

BUGATTI TYPE 101C COUPÉ ANTEM 1950



EB 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11



Claude François avec la Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 après l'attentat
avec les impacts de balles toujours visibles, 1977