THE CHANTILLY SALE

– 03.09.16 –

AUTOMOBILES D'EXCEPTION

Samedi 3 Septembre 2016
Château de Chantilly, France

Bonhams

LOT 9
OSCA 1600 GT COUPÉ 1962

472

J'ai le très grand plaisir de vous présenter cette seconde vente aux enchères tenue lors de cette édition 2016 du concours Chantilly Art et Elégance Richard Mille organisé dans le magnifique décor de ce lieu chargé d'histoire. Déjà présent la première année 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 – ce fut également le cas pour notre vente inaugurale de l'année passée. 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 à nouveau présenter une sélection passionnante et variée d'automobiles dont certaines sont uniques avec ce catalogue qui comprend un rarissime roadster avec 'Spezial Karrosserie' sur châssis Mercedes-Benz 500K, exposé au Salon Automobile de Berlin de 1935 et offerte à la vente par la famille du premier propriétaire de 1935. À cela nous avons pu ajouter une collection de quatre automobiles Horch, marque prestigieuse d'avant-guerre, toutes dans un état concours.

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 seconde vente, une partie intégrale de cet évènement qui s'est déjà positionné comme incontournable et de niveau mondial. Nous nous félicitons de notre partenariat continu et 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
Membre du Conseil d'Administration de Bonhams Europe

It gives me very great pleasure to introduce this second auction sale to you during the 2016 edition of the Chantilly Art et Elégance Richard Mille concours to be held in the spectacular surroundings of this historical venue. After attending the firs 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 – which was also the case for last year's inaugural Bonhams sale. We are therefore delighted to be associated with this fabulous event as the auction house of choice.

We have once again sourced an exciting and varied selection of motor cars, some unique and among others a very rare roadster with 'Spezial Karrosserie' on a Mercedes-Benz 500K chassis, shown at the 1935 Berlin Motor Show and offered for sale by the family of the first owner of 1935. To this we can add a collection of four Horch motor cars, a prestigious pre-war make, all of which are in concours condition.

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 second sale, which has proven to be an integral element of this major and world class event. We are delighted at our rewarding and ongoing 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
Member of the Bonhams Europe Board of Directors

© Denis Boussard

CHANTILLY ARTS & ÉLÉGANCE RICHARD MILLE VAUT BIEN UNE VENTE !

Nous avons été très heureux et flattés que Bonhams associe son nom et sa réputation l'an dernier à la deuxième édition de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.

Cette première vente a été couronnée de succès et a vu plusieurs voitures exceptionnelles changer de propriétaires. Notamment la Maserati Boomerang, une pièce unique qui a attisé les enchères …

Dans le cadre d'un évènement célébrant l'automobile d'exception, mais également une large déclinaison de l'Art de vivre à la Française - Beaux-Arts, Arts de la Table, Mode, Musique, Haute Horlogerie… - la présence de cette célèbre maison de vente aux enchères parmi les plus anciennes dans les domaines des arts et antiquités s'imposait.

A l'instar de l'an dernier, la vente Bonhams constituera de nouveau l'un des temps forts de notre évènement en septembre prochain, avec des pièces rares réunies par les éminents spécialistes de cette prestigieuse maison.

Et comme l'élégance s'inscrit comme l'un des thèmes majeurs de notre rendez-vous cantilien, il va de soi que toutes et tous dans l'assistance auront revêtu leur costume d'apparat pour célébrer avec brio cette vente très attendue par des collectionneurs venus du monde entier.

Patrick Peter
Organisateur Chantilly Arts & Élégance

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

We were delighted and honoured to have Bonhams associate its name and reputation with last year's second edition of Chantilly Arts & Elegance Richard Mille.

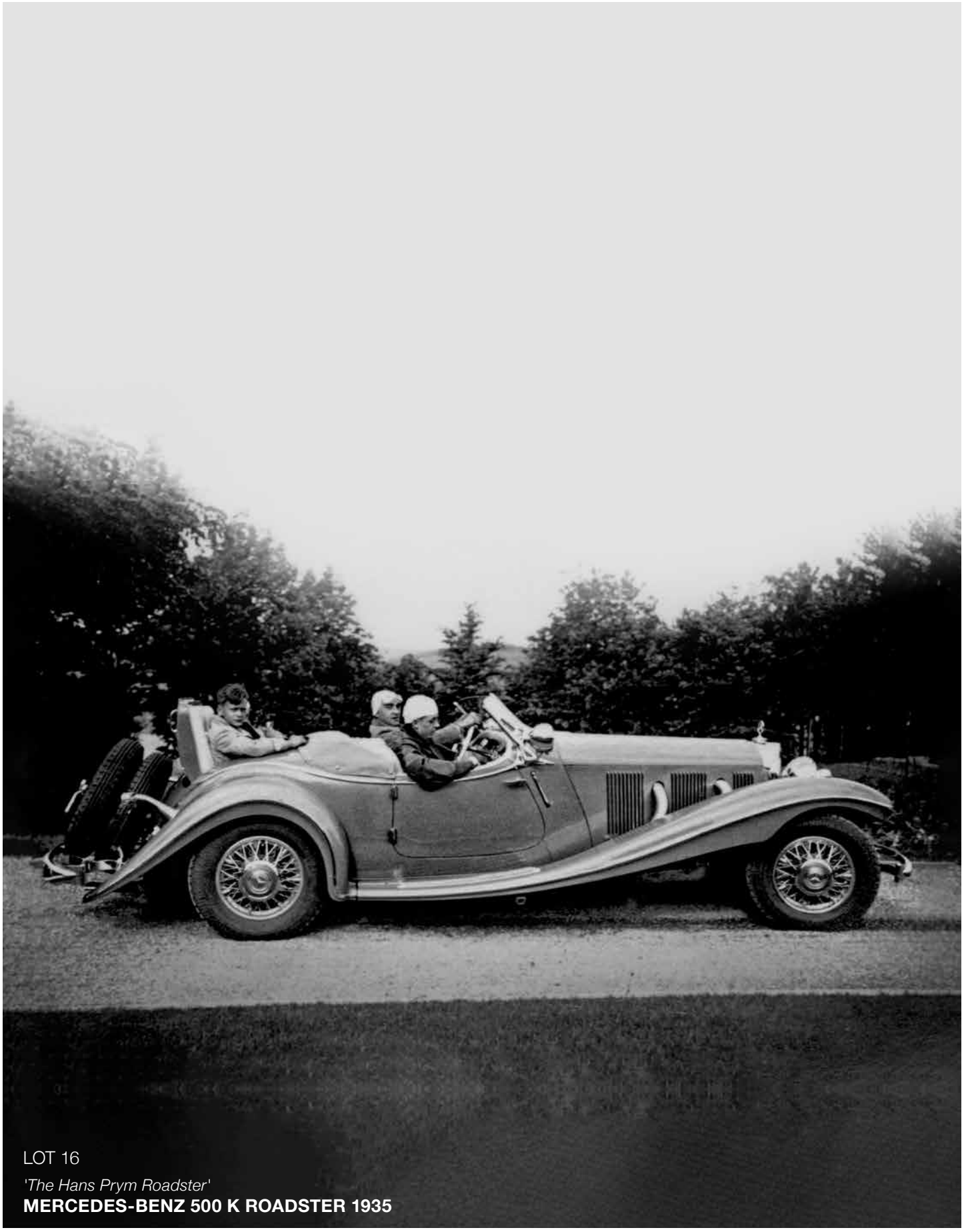
The first sale was a great success with the sale of outstanding motor cars, in particular the Maserati Boomerang, a unique piece that attracted an audience of bidding connoisseurs.

At an event that celebrates exceptional motor cars, but also a large array of French "Art de Vivre" – Fine Arts, tableware, fashion, music, fine watchmaking… – partnering with a respected auction house like Bonhams, one of the world's oldest auctioneers of fine art and antiques, went without saying.

Like last year, the auction will represent one of the major moments of our venture this September, with rare pieces carefully selected by the renowned specialists of this prestigious auction house.

Elegance being the key theme of our 'rendez-vous' in Chantilly, it goes without saying that all guests in the audience will dress to the occasion in order to celebrate this much-awaited 'black tie' evening sale awaited by an array of worldwide collectors.

Patrick Peter
Organiser Chantilly Arts & Élégance



LOT 16

'The Hans Prym Roadster'

MERCEDES-BENZ 500 K ROADSTER 1935

THE CHANTILLY SALE

–03.09.16–

AUTOMOBILES D'EXCEPTION

Samedi 3 Septembre 2016
Château de Chantilly, France

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
Pelouse du Jeu de Paume
60500 Chantilly

VENTE AUX ENCHÈRES
Samedi 3 septembre 2016
à 17h30

EXPOSITION PUBLIQUE
Vendredi 2 septembre
de 10h00 à 18h00
Samedi 3 septembre
de 9h30 à 17h30
Entrée libre
Samedi 3 septembre
de 9h30 à 10h30

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT
Du vendredi 2 au dimanche 4 septembre 2016
+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.

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
23603

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
Pelouse du Jeu de Paume
60500 Chantilly

AUCTION DATE AND START TIMES
Saturday 3 September 2016
at 5.30pm

VIEWING
Friday 2 September
from 10am to 6pm
Saturday 3 September
from 9:30am to 5.30pm
Free entrance
Saturday 3 September
from 9:30am to 10:30am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD
From Friday 2 to Sunday 4 September 2016
+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.

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
23603

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 'adjugé'.
Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

Estimations

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

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

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

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

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

– En espèces en Euros dans les limites suivantes
• 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.
Veuillez les faire parvenir au Bureau de Paris: Bonhams France SAS, 4 rue de la Paix, 75002 Paris.

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

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

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

Préemption

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

Prix de réserve

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

TVA

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

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

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

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

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

IMPORTANT INFORMATION FOR BUYERS

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

Conditions of sale

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

Bids

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

Estimates

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

Public viewing

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

Buyer's premium

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

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

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

The payment may be made:

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

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

- In cash in Euros within the following limits
• €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 4 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, Pelouse du Jeu de Paume:
Tous les véhicules devront être retirés au **Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume, le dimanche 4 septembre 2016 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 Maëlle Fontaine avant dimanche 4 septembre 12h, s'ils viennent retirer leur véhicule dimanche 4 septembre à partir de 18h00. Faute d'avoir été informé par les clients dimanche 4 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.

Maëlle Fontaine pourra être contactée par email: maelle.fontaine@bonhams.com ou sur son mobile: +33 (0) 6 66 01 91 03

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, Pelouse du Jeu de Paume:
€350 + TVA par automobile
Frais de stockage à partir du lundi 5 septembre 2016:
€35 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:
Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 28 septembre 2016.
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
Contact: Wayne Loveland
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 7836 220 408 mobile
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe
Contact: Chris Dale
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7841 985156 mobile
chris@carseurope.net

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

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 mobile
adam@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 4 September 2016. 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, Pelouse du Jeu de Paume:
All vehicles must be collected from the **Chateau de Chantilly, Pelouse du Jeu de Paume, from 6pm Sunday 4 September 2016**, after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives.

Customers must however notify Maëlle Fontaine of Bonhams no later than 12noon on Sunday 4 September, if they will be collecting their vehicle from 6pm on Sunday 4 September.

Unless Bonhams hear from you by 12noon Sunday 4 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.

Maëlle Fontaine can be contacted on: maelle.fontaine@bonhams.com mobile: +33 (0) 6 66 01 91 03

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, Pelouse du Jeu de Paume:
€350 + TVA per motor car
Storage charges from
Monday 5 September 2016:
€35 + TVA per motor car per day

Important Notice:
The storage facility will remain operational until Wednesday 28 September 2016.
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
Contact: Wayne Loveland
+44 (0) 2380 871 555
+44 (0) 7836 220 408 mobile
wayne@polygon-transport.com

CARS Europe
Contact: Chris Dale
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7841 985156 mobile
chris@carseurope.net

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

CARS Europe
Contact: Adam Wyand Brooks
+44 (0) 1284 850950
+44 (0) 7860 371512 mobile
adam@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
+ 39 333 564 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

Maëlle Fontaine
+33 (0) 1 42 61 10 11
+33 (0) 6 66 01 91 03
maelle.fontaine@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

Abonnement aux catalogues
Catalogue Subscriptions

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

Société de transport recommandée
Recommended Transporter

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

Remerciements
Acknowledgements

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

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

Richard Agostini
Ingrid Appel - Horch Classic
Gert Beets
Andrea Bodmer
Léon Compas
Eddie Daepp
Jean-Pierre Dauliac
Christian Descombes
Johan-Frank Dirickx
David Hawtin
Céline Jehan - Peter Auto
Thomas Kamm
Marcel Massini
Frédéric Nancel - Domaine de Chantilly
Nitesh Patel
Patrick Peter - Peter Auto
Koen Samson
Céline Tardy - Domaine de Chantilly
Gaëtan Van Calster
Margitte Verwoerdt
Teresa Ybarra

PHOTO CREDITS:
Simon Clay
Mathieu Damiens
Dirk de Jager
Elsevier Stokmans Fotografie
Erik Lasalle
Marco Leibetseder

CONTACTS AUTOMOBILES À TRAVERS LE MONDE
WORLDWIDE MOTORING CONTACTS

Automobiles en Europe continentale
Mainland Europe Motor Cars

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

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

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

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

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

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

Administrateur
Administrator

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

Maëlle Fontaine
+33 (0) 1 42 61 10 11
maelle.fontaine@bonhams.com

Automobiles au Royaume Uni
UK Motor Cars

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

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

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

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

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

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

Administrateur
Administrator

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

Automobiles aux 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

Steffan Frisk
+1 415 519 9375
steffan.frisk@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

Michael Caimano
+1 929 666 22 43
michael.caimano@bonhams.com

Administrateur
Administrator

Stephen Girlich
+1 415 503 3447
stephen.girlich@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

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

SE RENDRE AU DOMAINE DE CHANTILLY

Le Domaine de Chantilly est à 40 km au Nord de Paris, accessible par voiture, trains et RER.

EN VOITURE

Le Domaine de Chantilly se situe à 42 minutes de Paris.

- Autoroute du Nord (A1)
  De Paris : sortie *Chantilly*
  De Lille : sortie *Survilliers*
- Ou RN 16 ou RN 17

Coordonnées GPS
Latitude : N49°11.670
Longitude : E002°28.930

GETTING TO THE CHANTILLY ESTATE

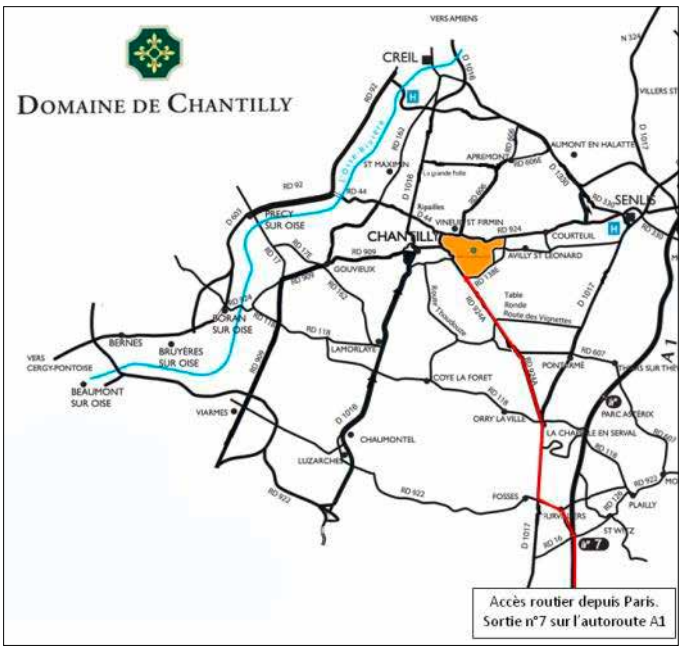
The Chantilly Estate is located 25 miles north from Paris, accessible by car, train and RER D line.

BY CAR

The Chantilly Estate is located 42 minutes away from Paris.

- *Autoroute du Nord (A1)*
  From Paris: Chantilly junction
  From Lille: Survilliers junction
- *Or RN 16 or RN 17*

GPS coordinates
Latitude: N49°11.670
Longitude: E002°28.930



LOT xx*
XXXX

MOTOR CARS

at 17.30

LOTS 1 - 29

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

220
200
180
160
140
120
100
80
60
40
20
0
04351

1

NASH METROPOLITAN 1500 CABRIOLET 1962

Chassis no. E95521

- *Delivered new to Canada*
- *Two owners from new*
- *Restored in 2006*
- *Former concours winner*

La metropolitan, conçue au début des années 1950 et dévoilée en 1954. Pinin Farina avait dessiné de nombreux modèles pour Nash à cette époque et la jolie petite Metropolitan ne faisait pas exception. Construite sous forme de coupé ou de cabriolet, elle arborait souvent une livrée deux tons et plaisait beaucoup aux conductrices. Côté mécanique, la Metropolitan piochait allègrement dans la banque d'organes BMC, ses trains roulants étant empruntés à l'Austin A30/40. Le moteur Austin série A de 1 200 cm3 avait d'abord été installé puis le série B de 1 489 cm3 avait ensuite été monté en série à partir de la mi-1956. Une boîte de vitesses à trois rapports avec levier au volant était la seule transmission proposée.

Lorsque la production prit fin en 1961, un total de 104 377 Metropolitan tous types confondus avaient été construits.

Aux mains de son deuxième propriétaire seulement, ce cabriolet Nash Metropolitan de 1962 a été restauré en 2006 et se présente en excellent état général, n'ayant jamais roulé sous la pluie ou sous la neige et ayant toujours été abrité dans un garage chauffé. La Metropolitan, châssis numéro E95521, avait auparavant résidé au Canada où elle avait reçu le « prix du public » au concours d'élégance « Le Mirage ». La voiture est vendue avec son immatriculation canadienne d'origine, diverses factures de restauration, ses papiers des douanes françaises 846A, un manuel d'entretien, un catalogue de pièces détachées et deux jeux de clés. Offerte par le Nash Owners Club of America à ses membres, la clé factice à l'arrière donne une allure de jouet mécanique géant à la voiture.

The Metropolitan was developed in the early 1950s and introduced for 1954. Pinin Farina had a hand in styling many Nash products of this period, and the pretty little Metropolitan was no exception. Built as either a two-door coupé or convertible, it often featured two-tone colour schemes and was a big hit with lady drivers. Mechanically, the Metropolitan drew heavily from the BMC parts bin, its running gear being shared with the contemporary Austin A30/A40. Austin's 1,200cc A-Series engine was fitted initially, the 1,489cc B-Series being standardised from mid-1956. A three-speed gearbox with column change was the only transmission on offer.

Coincidentally with the introduction of the '1500' model, the Metropolitan was extensively restyled, gaining a new front grille. By the time production ceased in 1961 a total of 104,377 Metropolitans of all types had been built.

Currently in the hands of only its second owner, this 1962 Nash Metropolitan convertible was restored in 2006 and is presented in generally excellent condition, never having seen rain or snow and kept in an heated garage. Chassis 'E95521' was previously resident in Canada where it won the 'Prix du Public' at 'Le Mirage' Concours d'Élégance. The car is offered with its original Canadian registration, sundry restoration invoices, French customs document 846A, an owner's manual, a spare parts catalogue, and two sets of keys. Offered by the Nash Owners Club of America to its members, the dummy key at the rear makes the car look like a giant clockwork toy!

€15,000 - 25,000
No Reserve

2

FERVES RANGER 4X4 1969

Engine no. 110F00011501212

- *One of only 600 built*
- *Believed one of 50 survivors*
- *Fiat 500 engined*
- *Road registered*

« Présenté au Salon de Turin 1966, le Ferves Ranger était un séduisant et très compact véhicule tout-terrain. Le moteur monté à l'arrière était un FIAT 500 de 18 ch, le système de suspension indépendante provenait de la FIAT 600 D et la transmission était à quatre roues motrices. La carrosserie découverte à quatre places offrait un pare-brise rabattable et des portes blocables en position ouverte. Une version pick-up dite Cargo fut aussi cataloguée. Les derniers exemplaires recevaient une boîte à 5 rapports (avec un rapport supplémentaires très court), une option 4x2 et un blocage de différentiel. » - *The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile*.

Produit par le carrossier Ferves (Ferrari-Veicoli-Speciali), le Ranger recevait une carrosserie ouverte en acier et quatre sièges garnis de vinyle. Les premiers exemplaires étaient équipés de porte « suicide » (ouvrant vers l'arrière) démontables. La vitesse maximale était d'environ 70-80 km/h.

Sur 600 véhicules produits, il en resterait environ 50 et cet exemplaire proposé avec une capote en toile demande quelques travaux pour parfaire sa restauration. Peint en orange avec intérieur noir, ce Ranger actuellement en configuration 4x2 est offert avec toutes les pièces nécessaires à sa conversion en 4x4. Il est accompagné de son libretto italien.

'Presented at the 1966 Turin Show, the Ferves Ranger was an attractive looking and extremely compact all-terrain vehicle. The rear-mounted engine was an 18bhp FIAT 500 unit, the all independent suspension came from the FIAT 600D and all four wheels were driven. The open bodywork featured a folding windscreen and doors that could be fixed in the open position, and could seat four passengers. A Cargo pick-up version was also marketed. Later examples had 5-speed gearboxes (with an extra-low ratio), the option of 4x2 drive and a locking differential.' – *The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile*.

Produced by body manufacturer Ferves (Ferrari, Veicoli, Speciali) the Ranger had an open steel body and four vinyl covered seats. Early versions had removable 'suicide' doors, later ones conventional hinged doors. Maximum speed was in the region of 70-80km/h.

One of 600 made, of which only 50 are believed to survive, this example comes with its fabric top and needs relatively little work to complete its restoration. Finished in orange with black interior, the car is currently in two-wheel drive configuration, but all the parts required for 4x4 operation come with it. Offered with Italian libretto.
€15,000 - 30,000

3

ALFA ROMEO MONTREAL COUPÉ 1972

Coachwork by Carrozzeria Bertone

Chassis no. 1427035
Engine no. AR00564*02047*

- *Competition-derived four-cam V8 engine*
- *Delivered new to France*
- *Registered in France*

Inspirée de l'exercice de style dessiné par Marcello Gandini pour Bertone sur base Alfa Romeo qui fut exposé à l'exposition universelle Montréal Expo en 1967, le coupé deux places Montréal fit ses débuts au Salon de Genève en 1970.

La Montreal avait 2 593 cm3. Le moteur à lubrification par carter sec monté à l'avant de la Montreal développait, grâce à un allumage électronique et une injection mécanique Spica, 200 ch à 6 500 tr/min qui étaient transmis aux roues arrière via une boîte ZF à cinq rapports. Le train roulant se composait d'une suspension avant à roues indépendantes et d'un essieu arrière rigide avec freins à disque aux quatre roues. Grâce à sa carrosserie fastback aérodynamique, la Montreal atteignait un bon 220 km/h et, malgré un prix conséquent, s'avéra très populaire. Un total de 3 925 voitures avait été produit lorsque la fabrication prit fin en 1977, dont une poignée seulement était équipée de la version 3 litres. Peu de voiture de série peuvent s'enorgueillir d'un moteur avec de tels antécédents, tant en endurance qu'en Formule 1, mais la Montreal est l'une d'elles.

Cet exemplaire construit le 19 septembre 1972 a été livré neuf à Ambérieu-en-Bugey et immatriculé le 1er juin 1973. La voiture est vendue avec sa carte grise française valide et son contrôle technique, accompagnés de deux cartes grises précédentes, respectivement de février 1987 et octobre 2000 (aucune information disponible sur les propriétaires avant février 1987). L'Alfa Romeo a été repeinte en blanc il y a deux ans et dispose d'un intérieur gris/noir avec des tapis neufs. Elle affiche un total de 70 400 kilomètres au compteur et se présente en très bon état général. Elle est vendue avec son manuel du propriétaire d'origine.

Inspired by Bertone's Alfa-based styling exercise penned by Marcello Gandini that had been exhibited at the 1967 Montreal Expo, the two-seater Montreal coupé debuted at the Geneva Salon in 1970.

The Montreal displaced 2,593cc, producing 200bhp at 6,500rpm. Courtesy of electronic ignition and Spica mechanical fuel injection, the Montreal's front-mounted, dry-sump engine drove the rear wheels via a ZF five-speed gearbox. The running gear comprised independent front suspension and a live rear axle plus disc brakes all round. Aided by its slippery, fastback body, the Montreal was good for a top speed of 220km/h and in spite of the hefty price tag proved very popular. A total of 3,925 cars had been produced when production ceased in 1977, only a relative handful of which were completed with the full 3.0-litre engine. Very few road cars can claim an engine with antecedents in both long-distance sports car racing and Formula 1, but the Alfa Romeo Montreal is one of them.

Completed on 19th September 1972, this example was delivered new in Amberieu en Bugey, France and first registered on 1st June 1973. The car comes with its current French Carte Grise and Contrôle Technique, plus its two previous Cartes Grises, issued in February 1987 and October 2000 respectively (there is no information available concerning ownership prior to February 1987). Finished in white with black/grey interior, the Alfa was repainted two years ago and has new carpets. A total of 70,400 kilometres is displayed on the odometer and the car is presented in generally very good condition. The original owner's manual comes with it.

€40,000 - 60,000
No Reserve

4

RANGE ROVER 4X4 1975

Chassis no. 35816833D
Engine no. 34105311D

- *Delivered new to Sweden*
- *Five owners from new*
- *Restored in 2015*
- *Registered in Sweden*

Ce Range Rover à conduite à gauche a été livré neuf à un concessionnaire suédois le 17 septembre 1975. Le vendeur a acheté la voiture le 19 décembre 2014 à son précédent propriétaire qui l'avait lui-même achetée en 1993 et l'avait laissé dans son garage sans s'en servir depuis 1995. En incluant le vendeur et le concessionnaire, elle n'a connu que cinq propriétaires au cours de ces 40 dernières années.

En 2015 et 2016, la Range Rover a été restaurée avec des pièces pour la plupart en provenance du Royaume-Uni. À en juger par la documentation existante et du fait que la voiture a été immobilisée pendant une bonne partie des 20 dernières années, on en a conclu que la voiture n'avait probablement pas parcouru plus des 74 000 km indiqués à l'époque. Le vendeur n'a donc pas jugé opportun de la démonter et de refaire le moteur et la transmission, mais juste de changer les liquides et les filtres. L'allumage, les carburateurs et l'arrivée d'essence ont été révisés avec des pièces neuves ou entièrement rénovées, tout comme le système de freinage qui a été démonté et refait avec des pièces neuves. Le but du vendeur était de reconstruire la voiture en préservant le maximum de ses éléments d'origine, y compris le tissu à chevron bronze des sièges, autant que faire se pouvait. Le coût total de la restauration avoisine les 20 000 € et les éventuels acheteurs sont encouragés à consulter le volumineux dossier de factures et de photos pour se faire une idée de ce qui a été effectué ces 18 derniers mois.

Ce classique Range Rover des débuts, Bahama Gold avec intérieur bronze, réputé en bon état de marche, est vendu avec ses papiers d'immatriculation suédois, son certificat de circulation (sans défaut) et toute sa documentation d'origine de 1975, garantie, fiche de livraison, carnet d'entretien et mode d'emploi de la radio/cassette.

This left-hand drive Range Rover was delivered new to the supplying dealer in Sweden on 17th September 1975. The car was purchased by the current vendor on 19th December 2014 from the previous owner, who bought it in 1993 and had left it sitting unused in his garage since 1995. Including the current vendor and the original sales agent, there have been only five different owners over the course of the last 40 years.

During 2015 and 2016 the Range Rover was restored using parts ordered mostly from the UK. Judging by existing documentation and the fact that the car has been off the road for the preceding 20-or-so years, it was felt that it probably had not covered more than the approximately 74,000 kilometres recorded at that time; thus the vendor did not feel it was justified to dismantle and rebuild the engine and transmission, other than changing all fluids and filters. The ignition system, carburettors, and fuel lines were overhauled with new or completely refurbished parts, and the braking system likewise dismantled and rebuilt using new parts. The owner's aim has been to rebuild this car while retaining as much originality as possible, including retaining as much as was practical of the original bronze herringbone pattern seat material. The total cost of the restoration was approximately €20,000, and prospective purchasers are encouraged to peruse the substantial folder of related receipts and photographs to get an idea of how much, and what, has been achieved over the last 18 months.

Finished in Bahama Gold with Bronze interior - and said to run very well - this early 'Classic' Range Rover is offered with Swedish registration document, current roadworthiness certificate (with no defaults), and all its original 1975 documentation: warranty, delivery card, service book, and manual for the radio/cassette player.
€40,000 - 60,000

5
BMW Z1 ROADSTER 1990

Chassis no. WBABA91040AL02956

- *Two owners*
- *Rare colour combination*
- *23,203 kilometres from new*
- *Registered in France*

« La voiture (Z1) n'était pas spécialement bon marché à l'achat, mais répondait au niveau d'exigence habituel de BMW. Certains considèrent le modèle comme étant sans défaut et c'était sûrement l'une des sportives affichant la meilleure tenue de route, mais le plus important aux yeux de BMW était son rang. Après plusieurs années d'absence, BMW revenait aux vraies sportives ». Lawrence Meredith, BMW : 1975-2001.

Le roadster sportif Z1, un concept car dévoilé par BMW en 1986 et officiellement présenté au Salon de Francfort en 1987, avait été utilisé pour mettre en avant de nouvelles technologies, notamment la construction à « structure interne » qui permettait d'offrir un châssis très rigide et une excellente tenue de route.

De façon très originale, les portières, manœuvrées électriquement, s'escamotaient dans le soubassement pour permettre l'accès. À ce jour, la BMW Z1 est la seule voiture à avoir proposé ce type d'ouverture. La Z1 pouvait se conduire avec la capote ouverte ou fermée ou les portes ouvertes ou fermées. Tandis que la puissance était fournie par une version du 2, 5 litres de 170 ch du six cylindres en ligne BMW à arbre à cames en tête entrainant les roues arrière via une boîte manuelle à cinq rapports. La vitesse maximale était de l'ordre de 225 km/h, le 0 à 100 km/h prenant environ 8 secondes. La production commença lentement en 1988, au rythme de six voitures par jour, pour prendre fin en 1991 après une production de 8 000 exemplaires.

'The car (Z1) was not especially cheap to buy, but was built to BMW's traditionally high standards. Some regarded the car as faultless, and it was certainly among the best-handling sports cars, but the important point for BMW was its standing. BMW had returned to making true sports cars after many years' absence.' – Lawrence Meredith, BMW: 1975 – 2001.

A 'concept car' first shown by BMW in 1986 and officially presented at the Frankfurt Motor Show in 1987, the Z1 sports roadster was used to showcase emerging automotive technologies, including the 'internal skeleton' method of construction that made for a very stiff chassis and excellent roadholding.

Unusually, the electrically operated doors dropped into the body sides to provide access; to date, the BMW Z1 remains the only convertible car to employ this technology. Motive power was supplied by a 2.5-litre, 170bhp version of BMW's overhead-cam straight six driving the rear wheels via five-speed manual gearbox. Top speed was around 225km/h with 100km/h coming up in around 8 seconds. Production began slowly in 1988 at the rate of six cars per day, ending in 1991 after the planned 8,000 units had been built.

La demande était forte dès le début malgré un prix élevé et aujourd'hui encore ce modèle emblématique est très recherché par les collectionneurs de BMW.

Cette jolie BMW Z1 a été commandée par un client danois en décembre 1990. Un taux d'imposition trop élevé rendait la Z1 difficile à immatriculer au Danemark, aussi son propriétaire emporta-t-il la voiture dans le sud de la France, à Menton, pour sa retraite. Au cours des douze années en sa possession, il ne parcourut que 15 000 kilomètres au volant de sa BMW qui n'a couvert que 23 000 kilomètres à ce jour. Le contrôle technique accompagnant la voiture montre qu'elle n'a parcouru que quelques centaines de kilomètres par an et n'a pratiquement jamais été laissée sans rouler.

C'est l'un des rares 133 exemplaires avec la finition Fun Gelb (jaune Fun) et l'un des 104 exemplaires qui arbore simultanément l'intérieur camouflage/noir. Elle se présente en excellent état et complètement d'origine, à l'exception de son échappement en inox. Le vendeur (membre du club BMW) est le deuxième propriétaire. Il a acheté la voiture en janvier 2002 et l'a immatriculée sous le numéro 677 AGP 83, puis sous le très approprié numéro 142 BMW 83 en novembre 2007. La voiture est vendue avec sa carte grise française et son contrôle technique, diverses factures et son carnet d'entretien. Des lentilles jaunes sont fixées sur les phares, mais la voiture peut aussi recevoir des phares blancs pour circuler hors de France.

Demand was strong from the start despite a high price, and today this landmark model continues to be highly sought after by BMW collectors.

This beautiful BMW Z1 was ordered new by a Danish customer in December 1990. High taxation rates made the Z1 too expensive to register in Denmark, so in 1992 its owner brought the car to the South of France when he retired to Menton. In only 12 years of ownership, he covered only 15,000 kilometres in his BMW, which has covered some 23,000 kilometres to date. Accompanying Contrôles Techniques show that the car has been driven a few hundred kilometres annually, and not merely left idle in storage.

One of 133 models finished in the rarest colour, Fun-gelb (yellow), this car is one of only 104 that also has the black/camouflage interior. It is presented in generally excellent condition, and is completely original apart from a stainless steel exhaust. The vendor (a member of the BMW Club) is the second owner; he bought the Z1 in January 2002 and registered it with the plate '677 AGP 83', then '939 QTR 75' in December 2006, and the current, and most appropriate, '142 BMW 83' in November 2007. The car is offered with French Carte Grise, Contrôle Technique, sundry invoices, and the service book. Yellow headlight lenses are fitted currently, but the car also comes with clear lenses for use outside France.
€35,000 - 55,000

6

1991 Mille Miglia rerun participant

DB PANHARD HBR 5 COUPÉ 1958

Chassis no. 1051

- *A 1956 model delivered new to Caracas, Venzuela*
- *Distinguished French sporting marque*
- *Eligible for the Mille Miglia, Tour Auto, Le Mans Classic*

Associé à Charles Deutsch, René Bonnet fit ses débuts de constructeur automobile en 1938 en créant une voiture spéciale sur une base mécanique de Citroën, mais la guerre allait bientôt interrompre leur projet. Les deux passionnés qui fondèrent en 1949 « Automobiles DB » s'adressèrent alors à Panhard pour la fourniture de moteurs et d'organes de suspension de leurs modèles, orientation qui allait donner lieu à une série de sport-prototypes efficaces souvent vainqueurs à l'indice de performance aux 24 Heures du Mans à partir du milieu des années 1950. En 1961, l'association se rompit, Deutsch poursuivant ses travaux avec des moteurs Panhard tandis que Bonnet s'adressait à Renault.

Disponible sous forme de coupé, la DB Panhard était appelée « Mille Miglia », tandis que la « Le Mans » en était la (future) version découverte à deux places. Présentées au Salon de Paris 1952, ces petites voitures de sport étaient dotées d'un châssis caissonné, de la traction avant, de quatre roues indépendantes et de caisses en aluminium (puis en fibre de verre). Les moteurs allaient d'un bloc de 601 cm3 et 30 ch à une version suralimentée de 850 cm3 donnant 55 ch. Bien adaptée à un usage routier tout en étant très compétitive sur circuit, la DB Panhard connut le succès. Pour la seule année 1952, DB Panhard signa 24 victoires en catégorie sport et 10 records du monde dans sa classe de cylindrée.

In partnership with Charles Deutsch, René Bonnet first tried his hand at motor manufacturing in 1938 with a Citroën-based special, though further serious progress was curtailed until 1945. The duo formed 'Automobiles DB' in 1949, turning to Panhard for engines and suspension components that would form the basis of a highly successful series of Le Mans class-winning sports prototypes from the mid-1950s onwards. In 1961 the partnership split, Deutsch continuing with Panhard-based cars while Bonnet turned to Renault.

Available in coupé form, the DB Panhard was known as the 'Mille Miglia' and in open two-seater configuration as the 'Le Mans'. Introduced at the Paris Salon in 1952, these popular little sports cars boasted a box-section chassis, front-wheel drive, independent suspension all-round, and aluminium bodies (later glassfibre). Engines ranged from a 601cc 30bhp unit to an 850cc supercharged version producing 55bhp. Well suited to general road use and also highly competitive on the racetrack, the DB Panhard certainly made its mark. In 1952 alone DB-Panhard won 24 sports car races and set ten new world records for its class. American successes included class wins at Bridgehampton, Elkhart Lake and Sebring.

Des victoires de catégorie aux états-Unis furent obtenues à Bridgehampton, Elkhart Lake et Sebring. DB Panhard brilla tout particulièrement aux 24 Heures du Mans du début des années 1950 au début des années 1960, notamment en remportant à sept reprises l'indice de performance entre 1953 et 1962.

Cette DB Panhard vendue neuve à Caracas (Venezuela) s'accompagne d'un historique en compétition. Le 6 septembre 1967, la voiture arriva en Italie, achetée par Luigi Moretti (des brasseries Birra Moretti). En 1991, elle participa à la Mille Miglia historique sous le numéro 217, engagée par le Team Tironi-Minessi. Elle figure dans l'ouvrage de Rob de la Rive Box « *L'Univers des Voitures de Sport* » éditions Gründ 1999 (page 85) dont un exemplaire accompagne la voiture.

En bel état de présentation et de fonctionnement, la voiture est vendue ave son document d'immatriculation italien, son PRA italien et son certificat ASI. Les freins ont été refaits, mais le moteur demande une révision (un cylindre présente une compression plus faible). Raisonnablement cotée, cette voiture est éligible au Tour Auto et au Le Mans Classic comme dans d'autres manifestations historiques de prestige.

DB Panhard also enjoyed considerable good fortune at the Le Mans 24 Hours endurance classic from the early 1950s to the early 1960s, winning the coveted 'Index of Performance' on no fewer than seven occasions between 1953 and 1962.

This particular DB Panhard was sold new in Caracas, Venezuela and has some racing history. On 6th September 1967, the car arrived in Italy and was purchased by Luigi Moretti, of the Birra Moretti brewing company. In 1991, it participated in the Mille Miglia rerun with competitor number '217', entered by Team Tironi-Minessi. It is pictured in the book of the 1991 Mille Miglia (pages 102 and 103). This car is also featured in Rob de la Rive Box's book, *'L'Univers des Voitures de Sport'*, published by Gründ (page 85), a copy of which comes with it.

Clean and in good working order, the car is sold with an Italian registration document, Italian PRA, and an ASI certificate. The brakes have been overhauled but the engine needs to be serviced (a cylinder has low compression). Reasonably priced, this car is eligible for the Tour Auto and Le Mans Classic, as well as many other prestigious international events.

€55,000 - 65,000

7

RENAULT 5 TURBO 2 1984

Chassis no. VF1822000E0000535

- *Iconic Group B homologation special*
- *Engine and gearbox overhauled*
- *Previously owned by rally driver Claudie Tanghe*

La Renault 5 Turbo (puis Turbo 2), qu'il ne faut pas confondre avec les banales Renault 5 Gordini Turbo ou GT Turbo à traction avant, était un modèle spécial à moteur central, construit en série limitée entre 1979 et 1986 et destiné à l'homologation en Groupe B pour le rallye. L'immense expérience du turbo acquise par Renault en Formule 1 fut transposée au modeste moteur 1, 4 litres à soupapes en tête. Le turbo faisait monter la puissance à 160 ch (en version route) qui permettait d'obtenir une vitesse maximale de 260 km/h et un 0 à 100 km/h aux environs de 7 secondes. Sur la Turbo, ce remarquable petit moteur était monté au centre (à la place des passagers arrière) et entrainait les roues arrière par le biais d'une transmission transaxle à cinq rapports.

La Turbo, une supercar à peine déguisée, fut dévoilée sous forme de prototype au Salon de Paris en 1978 et fit ses débuts en compétition en 1980. En 1981, Ragnotti/Andrié remportaient le rallye de Monte-Carlo pour Renault et l'année suivante Ragnotti gagnait le Tour de Corse. Confrontée à des voitures d'usine à transmission intégrale de plus en plus nombreuses, Renault répondit avec les versions 5 Tour de Corse et 5 Maxi Turbo, plus puissantes, Ragnotti s'adjugeant un Tour de Corse supplémentaire en 1985. À la fin de la saison, l'équipe d'usine retirait la 5 Turbo de la compétition.

Not to be confused with the conventional front-wheel drive Renault 5 Gordini Turbo or GT Turbo, the Renault 5 Turbo (and later Turbo 2) was a mid-engined homologation special built in limited numbers for Group B rallying between 1979 and 1986. Renault's considerable Formula 1-derived turbo-charging expertise was applied to the humble 1.4-litre overhead-valve engine, resulting in a power increase to 160bhp (in road trim), an output sufficient for a top speed of 260km/h and a 0-100km/h time of around 7 seconds. In the Turbo, this remarkable little engine was mounted amidships (where the rear passenger seats had been) and drove the rear wheels via a five-speed transaxle.

A thinly disguised two-seater supercar, the Turbo was first seen in prototype form at the 1978 Paris Salon and made its competition debut in 1980. In 1981 Ragnotti/Andrie won the Monte Carlo Rally outright for Renault and the following year Ragnotti won the Tour de Corse. Faced with increasing competition from teams running four-wheel drive cars, Renault responded with more powerful 5 Tour de Corse and 5 Maxi Turbo variants, Ragnotti adding another Tour de Corse win in 1985. At the end of the season the works team retired the 5 Turbo from competition.

Cette Renault 5 Turbo 2 a été immatriculée le 31 janvier 1984, mais on ne sait rien de son historique d'origine, bien qu'on pense qu'elle a résidé en France la majeure partie de sa vie. En la possession de M. Jacques Rigout de Boulogne jusqu'au début de 2007, la voiture partit pour la Belgique en février 2007 où elle fut immatriculée l'été suivant par le pilote de rallye local, Claudie Tanghe. Tout naturellement, M. Tanghe avait acheté cette Renault 5 Turbo 2 emblématique pour revivre la période légendaire du Groupe B en rallye.

Une révision du moteur a été effectuée en octobre 2007, ainsi que d'autres travaux mécaniques, notamment une révision de la boîte de vitesses (factures au dossier). Aux mains de M. Tanghe, la voiture a été conduite de façon sporadique pendant cette période (2008-2014), ne parcourant pas plus de 1 000 km, puis fut vendue à un autre citoyen belge. La documentation fournie comprend un certificat de conformité (2008), ses anciens papiers d'immatriculation belge (2008), ses papiers d'immatriculation belge en cours, son contrôle technique belge (2014), un Car-pass belge affichant la distance parcourue depuis l'immatriculation de la voiture en Belgique. On trouve également un manuel du propriétaire de la Renault Turbo 2.

This Renault 5 Turbo 2 was first registered on 31st January 1984 but nothing of its early history is known, although it is believed to have resided in France for most of its life. Owned by Mr Jacques Rigout in Boulogne until the beginning of 2007, the car moved to Belgium in February 2007 where it was registered the following summer by the locally known rally driver, Claudie Tanghe. Naturally enough, Mr Tanghe bought this iconic Renault 5 Turbo 2 because he wanted to relive the evocative period of Group B rallying.

An engine overhaul was carried out in October 2007 and further mechanical works were carried out, including an overhaul of the gearbox (invoices on file). The car was driven only infrequently during the period of Mr Tanghe's ownership (2008-2014), covering not more than 1,000 kilometres, and was then sold to another Belgian resident. Accompanying documentation consists of a Certificate of Conformity (2008); old Belgian registration papers (2008); current Belgian registration papers; Belgian Contrôle Technique (2014); the aforementioned invoices; and a Belgian Car-Pass recording the distance travelled since the car's registration in Belgium. The car also comes with an owner's manual for the Renault 5 Turbo 2.

€65,000 - 85,000

8

PORSCHE 911 TURBO 3,6 LITRES (TYPE 964) COUPÉ 1993

Chassis no. WP0ZZZ96ZPS470430
Engine no. 61P05043

- *Most powerful model in the 964 range*
- *Full service history*
- *Circa 49,900 kilometres from new*
- *Factory sunroof*

« Le nouveau moteur a révélé un potentiel commercial fabuleux. C'était devenu très tendance d'arborer le petit mot « turbo » sur l'arrière de sa voiture et la mode s'est rapidement étendue à toute l'industrie automobile. » - Peter Morgan, Original Porsche 911.

L'essentiel des améliorations apportées à la 911 est issu de la politique sportive de l'usine et ce sont les règles d'homologation du Groupe 4 de l'époque, qui exigeaient que 400 exemplaires routiers du modèle soient produits, qui ont donné naissance au programme « Project 930 » - la légendaire 911 Turbo. Produite à partir d'avril 1975, la Turbo associait un turbocompresseur KKK au moteur 3 litres de la RSR, qui, en version routière, délivrait 260 ch pour une vitesse de pointe de 250 km/h. Mais avec la Turbo, il ne s'agissait pas que de vitesse maximale, c'était aussi la mieux équipée des 911, incroyablement souple – d'où une boîte à seulement quatre rapports – capable de faire un 0 à 100 km/h en 14 secondes.

Les ailes boursoufflées typiques de la Turbo et son aileron arrière en plateau avait déjà été vus sur le modèle Carrera, tandis que l'intérieur était le plus luxueux jamais vu sur une 911, avec sellerie cuir, air conditionné et vitres électriques.

'The new engine turned out to have enormous marketing power. It became a real status symbol to have that little word 'turbo' on your rear deck, and this fashion spread right across the motor industry.' - Peter Morgan, 'Original Porsche 911'.

Much of the Porsche 911's development had resulted from the factory's racing programme, and it was the then Group 4 homologation rules, which required 400 road cars to be built, which spurred the development of 'Project 930' - the legendary 911 Turbo. In production from April 1975, the Turbo married a KKK turbocharger to the 3.0-litre RSR engine, in road trim a combination that delivered 260bhp for a top speed of 250km/h. But the Turbo wasn't just about top speed, it was also the best-equipped 911 and amazingly flexible - hence only four speeds in the gearbox - being capable of racing from a standstill to 62km/h in 14 seconds.

The Turbo's characteristic flared wheelarches and 'tea tray' rear spoiler had already been seen on the Carrera model, while the interior was the most luxurious yet seen in a 911, featuring leather upholstery, air conditioning and electric windows.

Le moteur de la Turbo avait été porté à 3, 3 litres en 1978, gagnant par la même occasion un échangeur. La puissance passait à 300 ch et la vitesse maximale de ce qui était alors la plus nerveuse des voitures de série montait à 260 km/h. Plus raffinée que jamais, tout en restant au sommet de la performance, la Turbo se vendit par milliers, devenant la sportive par excellence de son époque. Quand Porsche annonça que la Turbo originale allait être remplacée par la nouvelle type 964 en 1990, les stocks de Turbo des concessionnaires furent vendus dans la journée.

Évolution décisive de la 911, les nouvelles Carrera 4 et Carrera 2 – nom de code 964 – furent lancées en 1989, la première marquant l'arrivée des quatre roues motrices pour la première fois sur une 911 de série. Porsche avait expérimenté la transmission intégrale sur la supercar 959 et les nombreuses leçons apprises sur celle-ci influencèrent la conception du châssis de la 964 et de sa suspension. Remodelées, mais conservant l'allure générale familière, les Carrera avait été plus profondément retravaillées en ce qui concernait leur mécanique, 87% des pièces étant déclarées entièrement novelles. Bien que le tandem de Carrera à moteur atmosphérique ait adopté le même 6 cylindres à plat 3, 6 litres de 247 ch, la Turbo conservait au départ l'ancien bloc 3, 3 litres qui développait désormais 320 ch.

The Turbo's engine was enlarged to 3.3 litres for 1978, gaining an inter-cooler in the process; power increased to 300bhp and the top speed of what was the fastest-accelerating road car of its day went up to 260km/h. More refined than hitherto yet retaining its high performance edge, the Turbo sold in the thousands, becoming the definitive sports car of its age. When Porsche revealed that the original 911 would be replaced by the new Type 964 in 1990, dealer stocks of the existing Turbo model sold out overnight.

Representing a major step forward for the 911, the new Carrera 4 and Carrera 2 - coded named '964' - were launched in 1989, the former marking the first time that four-wheel drive had been seen on a series-production 911. Porsche had experimented with four-wheel drive on the 959 supercar, and many of the lessons learned from the latter influenced the design of the 964's chassis and suspension. Face-lifted but retaining that familiar shape, the Carreras had been given a more extensive work-over mechanically, 87% of parts being claimed as entirely new. Although the normally aspirated duo shared the same 3.6-litre, 247bhp, flat-six engine, the Turbo initially kept its existing 3.3-litre unit, which now developed 320bhp.

La direction assistée (une autre première sur la 911), l'antiblocage des freins et la transmission manuelle à cinq rapports étaient montés en série, la boîte automatique Tiptronic n'étant proposée en option que sur la Carrera 2. En octobre 1992, la Turbo recevait le moteur 3, 6 litres qui, dans sa version turbo, développait désormais 360 ch.

Version ultime du type 964, cette Turbo 3, 6 litres a été livrée neuve le 5 juillet 1993 par la SATA LLC Porsche d'Oman. La voiture est vert chêne métallisé avec intérieur assorti et les options d'usine suivantes : toit ouvrant, roues polies de 18 pouces, couvre sièges, couvre-sièges arrière et volant « cuir spécial ».

Acheté par Mr G. Halliday, résident au Royaume-Uni, en février 1998, la Porsche est restée à Oman jusqu'en 2000 et a été soignée avec attention et entretenu chaque année chez son concessionnaire d'origine (voir carnet d'entretien). Elle a été conduite occasionnellement, parcourant à peine plus de 22 800 km en sept années. En juin 1999, la voiture a été importée au Royaume-Uni où elle a été immatriculée en 2000 sous le numéro H4 GLN. Un nouveau compteur vierge en miles a été installé à l'époque.

En décembre 2000, la voiture fut stockée avec un kilométrage de 2 742 miles (fiche de travaux au dossier). En la possession de Mr Halliday, la Porsche a passé la plupart de son temps dans une remise professionnelle (la facture pour la période qui va de janvier 2008 jusqu'à sa vente en 2013 figure au dossier).

Power-assisted steering (another 911 'first'), anti-lock brakes and a five-speed manual transmission were standard, with the Tiptronic auto 'box a Carrera 2-only option. In October 1992 the Turbo received the 3.6-litre engine, which in 'blown' from now produced a mighty 360bhp.

Representing the Type 964 in its ultimate incarnation, this 3.6-litre Turbo was delivered new on 5th July 1993 by SATA LLC Porsche of Oman. The car is finished in Oak Green Metallic with matching interior, and has the following desirable factory options: sunroof, 18" polished wheels, seat cover, rear seat cover, and 'special leather' steering wheel.

Purchased by UK resident Mr G Halliday in February 1998, the Porsche stayed in Oman until 2000 and was looked after with care and serviced every year at its original dealership (see service booklet). It was driven only occasionally, covering a mere 22,800 kilometres in seven years. In June 1999 the car was exported to the UK where it was registered in 2000 as 'H4 GLN'. A new odometer, reading in miles from zero, was fitted at the same time.

In December 2000 the car went into storage with a recorded mileage of 2,742 (work timesheet on file). While in Mr Halliday's possession the Porsche spent most of the time in a professional storage facility (the invoice for the period January 2008 until it was sold in 2013 is on file).

La voiture a été rarement conduite au cours de cette période, ne couvrant que 13 000 miles en 13 années.

Le propriétaire actuel a acheté la Turbo à Londres en 2013. Le compteur d'origine en kilomètres affichant 23 000 km – le chiffre qu'il affichait au moment de son importation au Royaume-Uni – a été réinstallé. Le kilométrage d'origine à ce moment-là était donc d'environ 43 900 km. En novembre 2013, la voiture a été immatriculée en Belgique avec 23 270 km au compteur (papiers au dossier). Suite à son stockage longue durée, elle nécessitait quelques soins mécaniques qui furent effectués en Belgique par 911Motorsport (voir les factures pour un montant de plus de 30 000 € au dossier).

Cette belle 911 Turbo est proposée aujourd'hui en excellent état général, après avoir parcouru environ 49 900 km d'origine. Nous avons pu la conduire sur une courte distance et devons admettre qu'elle se comporte parfaitement bien. Elle est accompagnée de sa pochette d'origine contenant tous les livrets y compris le carnet d'entretien dûment tamponné. La documentation fournie comprend une copie du certificat de l'ancienne immatriculation UK V5, les papiers d'immatriculation belge et diverses factures de travaux effectués par SATA LLC, N°5 Garage et 911Motorsport. Le compteur en miles fait partie du lot.

The car was infrequently driven during this period, covering a total of only 13,000 miles in 13 years.

The current owner purchased the Turbo in London in 2013. Showing approximately 23,000 kilometres - its reading at the time of UK importation - the original km/h speedometer was reinstalled; thus the total distance travelled from new at that time was approximately 43,900 kilometres. In November 2013 the car was registered in Belgium with 23,270 kilometres showing on the odometer (Car-Pass on file). Following its long-term storage it was in need of some mechanical updating, which was carried out in Belgium by 911Motorsport (see invoices totalling over €30,000 on file).

This beautiful 911 Turbo is presented today in generally excellent condition, having covered approximately 49,900 kilometres from new. We have had the pleasure of driving it for a short distance and have to say that it performs superbly. The car comes with its original pouch containing all books, including the stamped service booklet. Accompanying documentation consists of a copy of the old UK V5 Registration Certificate; Belgian registration papers and Car-Pass; and sundry invoices for work carried out by SATA LLC, No 5 Garage, and 911Motorsport. The UK-fitted speedometer is included in the sale.
€190,000 - 240,000

9

OSCA 1600 GT COUPÉ 1964

Coachwork by *Carrozzeria* Zagato

Chassis no. 011
Engine no. 011

- *One of only 128 Osca 1600 GTs*
- *One of 98 bodied by Zagato*
- *Documented period competition history*
- *Eligible for Le Mans Classic*

ORON
MOLAJONI
ESTINTORI
SUPERSHELL CON I C A
X-100
MULTIGRADE

En 1937, les trois frères Maserati survivants cédèrent leur entreprise au Groupe Orsi et, après la fin de la Seconde Guerre mondiale, ils créèrent l'Officine Specializzate per la Construzione Automobili Fratelli Maserati (ou OSCA) avec pour objet la construction en nombre limité de voitures de compétition. Une des motivations de leur séparation d'avec Orsi se situait dans le fait qu'ils ne voulaient pas être impliqués dans la création de types routiers- seule la compétition pure et simple les intéressait.

Les OSCA brillèrent en compétition au niveau international pendant toutes les années 1950. Aux 12 Heures de Sebring 1954, une manche du Championnat du Monde pour Voitures de Sport, des OSCA 1, 5 litre privées terminèrent 1e, 4e et 5e face à des équipes d'usines dans une catégorie sans limite de cylindrée, un exploit aussi extraordinaire qu'inespéré. Les OSCA remportèrent leur catégorie dans la Mille Miglia à dix reprises ainsi que l'indice de performance au Mans.

OSCA était une toute petite entreprise dont la production annuelle ne dépassait pas 30 voitures, mais toutes destinées à la compétition. La première proposition qui apparut en 1948 fut la MT4 (Maserati Tipo 4), une petite siluro (torpille) doté d'un moteur à 1 ACT de 1 092 cm3 qui s'imposa aussitôt aux mains de Luigi Villoresi. Le moteur OSCA vit sa cylindrée augmentée par paliers jusqu'à 1 491 cm3 et reçut une culasse à double arbre à cames et fut repris par Fiat pour qui il fut rendu « industrialisable » par l'ancien ingénieur de Ferrari Aurelio Lampredi.

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.

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.

À partir de 1950, un nouveau moteur OSCA à 2 ACT fut proposé et développé par les frères Maserati pour FIAT en différentes cylindrées allant jusqu'à 1 600 cm3.

En même temps que le moteur double arbre était appliqué aux FIAT sportives haut de gamme, OSCA aborda la production de ses propres modèles GT en renonçant au principe qui avait déterminé les frères Maserati à quitter la firme qu'ils avaient fondée. La 1600 GT d'OSCA était construite sur la base d'un châssis tubulaire en acier équipé du même moteur double arbre, mais porté à un niveau de préparation supérieur. (Parallèlement à sa propre 1600 GT, la firme allait produire aussi des versions spéciales des FIAT 1500/1600 dont beaucoup carrossées en coupé, un type de carrosserie que FIAT ne cataloguait pas.) OSCA construisit 128 exemplaires de sa 1600 GT entre 1960 et 1963, dont une grand majorité – 98 voitures – carrossées par Zagato.

L'OSCA 1600 GT proposée ici, habillée par Carrozzeria Zagato, est une des 7 voitures à caisse Zagato qui ont couru et, de fait, « 011 » est probablement celle qui a été le plus souvent engagée en compétition. Son pilote était Fausto Mariani qui mena souvent « 011 » au succès lors des saisons 1964 et 1965.

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 Zagato, and is one of only seven Zagato-bodied cars that were raced; indeed, '011' is probably the most raced of all OSCA 1600 GTs. Its driver was Fausto Mariani, who achieved numerous successes with '011' during the 1964 and 1965 seasons.

En 1964, Mariani disputa le Trofeo Venturi à Rome où il finit 3e de sa catégorie, la Lago-Montefiascone à Viterbo (3e de catégorie), la Svolte Di Popoli à Pescara (2e de catégorie), la Coppa del Cimino à Viterbo (3e de catégorie) et la Conchilia Shell à Vallelunga (4e de catégorie).

La saison suivante, il disputa trois épreuves en commençant en mars par la Coppa Gallenga à Rome (n° 472, 1e de catégorie) avant de finir deuxième de catégorie au Trofeo Venturi à Rome en juin avant de finir la saison en novembre 3e de catégorie à la Poggio Nibbio à Viterbo. La voiture qui est vendue en partenariat avec le très réputé spécialiste français d'OSCA, Christophe Pund, est accompagnée d'un dossier de factures, de son libretto italien et son historique est parfaitement documenté.

Une des très rares OSCA 1600 GT survivantes connues, « 011 » représente une séduisante occasion d'acquérir une bel exemplaire de cette rare Gran Turismo italienne éligible à de nombreuses manifestations sportives historiques de prestige.

In 1964 Mariani competed in the Trofeo Venturi in Rome, finishing 3rd in class; the Lago-Montefiascone at Viterbo (3rd in class); Svolte Di Popoli, Pescara (2nd in class); Coppa del Cimino, Viterbo (3rd in class); and Conchiglia Shell, Vallelunga (4th in class).

The following season he competed in three races, commencing in March with the Coppa Gallenga in Rome (number '472', 1st in class); he then finished 2nd in class at the Trofeo Venturi, Rome in June; and ended the season in November with a 3rd-in-class finish at the Poggio Nibbio, Viterbo. The car which is offered in collaboration with renowned French OSCA specialist Christoph Pund, is sold with a comprehensive file including sundry invoices and an Italian libretto, and its entire ownership history is known.

One of only a relative handful of known survivors, '011' represents an exciting opportunity to acquire a fine example in excellent condition of this rare Italian Gran Turismo, eligible for a wide variety of the most important historic motor sports events.
€280,000 - 330,000

276
472
276
312

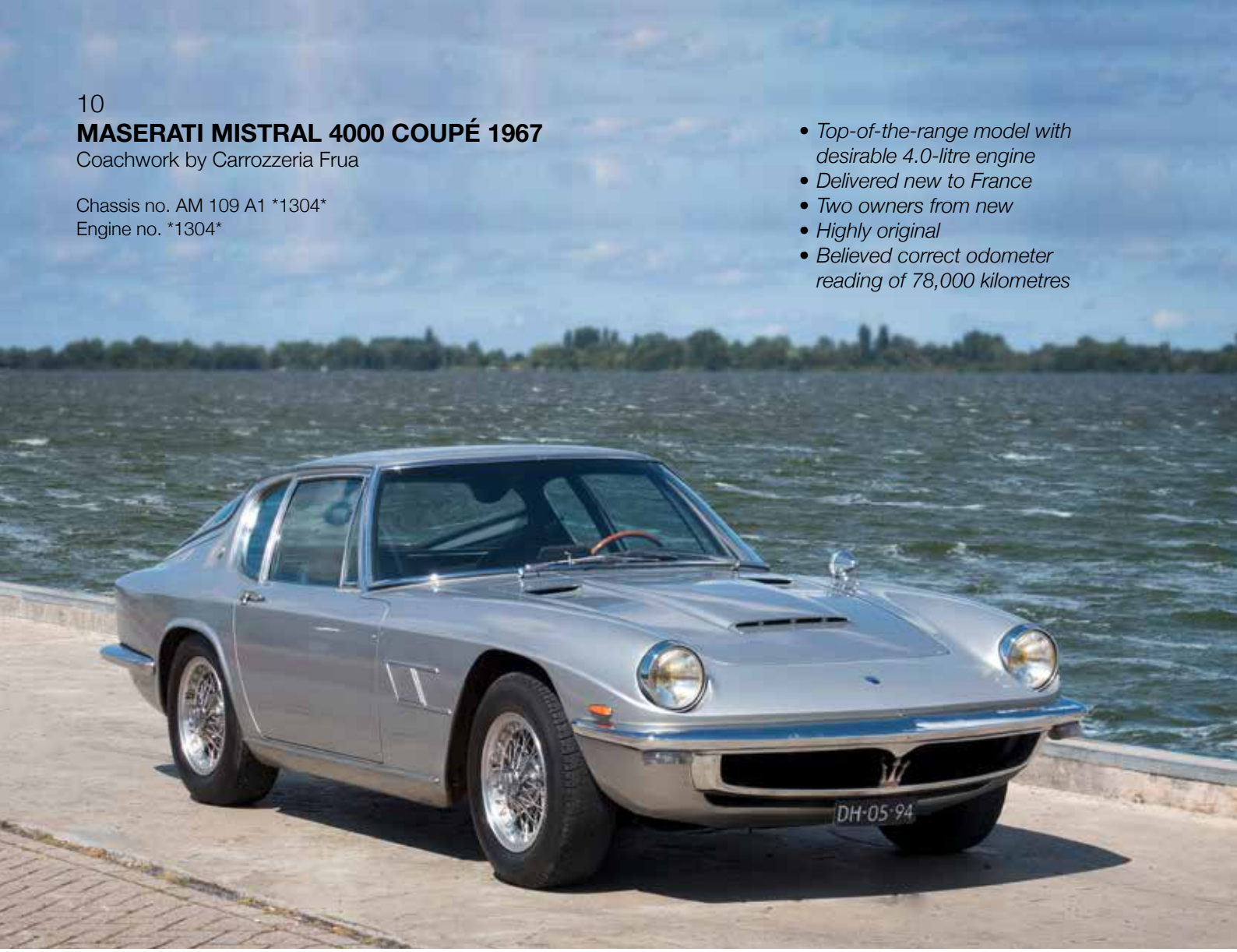
10

MASERATI MISTRAL 4000 COUPÉ 1967

Coachwork by Carrozzeria Frua

Chassis no. AM 109 A1 *1304*
Engine no. *1304*

- *Top-of-the-range model with desirable 4.0-litre engine*
- *Delivered new to France*
- *Two owners from new*
- *Highly original*
- *Believed correct odometer reading of 78,000 kilometres*



Dernières des classiques Maserati à six cylindres en ligne, la Mistral à carrosserie Frua a été construite à partir de 1963. La Mistral, une deux places à carrosserie en aluminium bâtie sur un empattement court, fut proposée en versions coupé et spider avec des moteurs 3, 5 litres, 3, 7 litres et 4 litres. La boîte à cinq rapports, les freins à disque et l'injection étaient de série, alors que la transmission automatique, l'air conditionné et le différentiel à glissement limité étaient en option. La production prit fin en 1970, époque à laquelle un total de 828 coupés et 120 spiders avaient été construits.

Cette Maserati Mistral 4000 a été livrée neuve en France à un dentiste sud-vietnamien résidant à Paris, M. Tran Van Tri, le 27 avril 1967. La voiture fut immatriculée sous le numéro 3307 GT 78. À la mort de M. Van Tri, au début des années 1990, la Maserati arriva aux Pays-Bas où elle fut acquise en 1991 par l'actuel propriétaire qui l'avait fait inspecter par Italauto avant son achat. Quelques menus travaux furent effectués – nouveaux pneus, équilibrage des roues, vérification des voies et nouvelle batterie – avant d'être remise sur la route.

La voiture a été immatriculée sous son numéro hollandais actuel DH-05-94 et avait, à cette époque parcouru 48 084 km. Passionné de voitures italiennes, le méticuleux propriétaire a entretenu la Mistral régulièrement et l'a seulement conduite les week-ends au cours des 25 dernières années.

Last of the classic straight-six Maseratis, the Frua-styled Mistral commenced production in 1963. An alloy-bodied two-seater constructed on a shortened chassis, the Mistral was built in Coupé and Spider versions, and with 3.5, 3.7, and 4.0-litre engines. A five-speed gearbox, disc brakes, and fuel injection were now standard equipment, while automatic transmission, air conditioning, and a limited-slip differential were options. Production ceased in 1970, by which time a total of 828 Coupés and 120 Spiders had been built.

This Maserati Mistral 4000 was delivered new in France to a South Vietnamese dentist residing in Paris, Monsieur Tran Van Tri, on 27th April 1967. The car was registered on the French plate '3307 GT 78'. After Mr Van Tri died at the beginning of the 1990s, the Maserati came to the Netherlands where it was bought in 1991 by the current owner, who had the car inspected prior to his purchase by Italauto. Some minor works were carried out - new tyres, wheel balancing, tracking, and a new battery - before he could put the car on the road.

The Maserati was registered under its current Dutch registration 'DH-05-94', and at that time had recorded 48,084 kilometres. An enthusiast for Italian cars, the careful owner has serviced the Mistral regularly and driven it on weekends for the past 25 years.

Le compteur affiche actuellement un total, pense-t-on d'origine, de 78 000 km. Le propriétaire, un passionné authentique, a aussi établi un livre de bord qui enregistre les distances parcourues, les entretiens effectués, etc...

Aujourd'hui, la Mistral reste dans un état complètement d'origine et arbore apparemment sa couleur gris métal et son intérieur en cuir noir d'origine. Le vendeur confirme avec fierté que la voiture a passé avec succès son contrôle technique en juin 2016, valable pendant encore deux années en Hollande. Le manque de place et un cabriolet Lancia B24 superbement restaurée empêchent le vendeur de profiter de sa Mistral, raison pour laquelle il l'offre à la vente. Les autres caractéristiques remarquables sont la transmission manuelle, le volant Nardi, les roues à rayons Borrani et les vitres teintées. De façon inattendue, la Mistral est toujours équipée de son injection Lucas d'origine, si souvent remplacée par des carburateurs.

La documentation fournie comprend l'ancienne immatriculation hollandaise DH-05-94 (toujours valide), diverses factures d'entretien et le livre de bord mentionné plus haut. On trouve également un manuel du propriétaire, un livret des pièces détachées, un manuel d'atelier et le manuel pour l'injection Lucas.

Une occasion unique d'acquérir une Mistral 4000 entièrement d'origine à son second propriétaire dans une harmonie de couleur idéale et une patine irremplaçable. À voir de près.

The odometer now displays a believed genuine total of 78,000 kilometres. Being a true devotee, the owner also kept a logbook recording the distance travelled, servicing undertaken, etc.

Today the Mistral remains highly original and is believed to retain its original silver paintwork and black leather interior. The vendor proudly confirms that in June 2016 the car passed the technical inspection, which is valid in Holland for another two years. A lack of space and a beautifully restored Lancia B24 Convertible keeps the vendor from driving his Mistral, which is the reason it is offered for sale. Noteworthy features include manual transmission, a Nardi steering wheel, Borrani wire wheels and tinted glass. Unusually, the car also retains its original Lucas fuel injection, which is so often replaced with carburettors.

Accompanying documentation consists of its old Dutch registration 'DH-05-94' (still valid), sundry service invoices, and the aforementioned owner's logbook. The car also comes with a parts manual, owner's handbook, workshop manual and a Lucas Injection handbook.

A unique opportunity to acquire a highly original Mistral 4000 from only its second owner, in arguably the best colour combination and with years of lovely patina. Close inspection is highly recommended.
€170,000 - 230,000

11

PORSCHE 928 GTS 1994

Chassis no. WP0ZZZ92ZNS800531
Engine no. 85N00608

- *Manual transmission model*
- *Most powerful and sought after last-in-the-line version of the 928*
- *European delivery and only 47,000 kilometres from new*
- *Factory sunroof*
- *Desirable and original 'Midnight Blue' colour scheme*

Dévoilée au Salon de Genève en 1977 et élue Voiture de l'année en 1978, la 928 était censée devenir la remplaçante haut de gamme de la vieillissante 911, mais la classique Porsche traditionnelle à moteur arrière allait finalement survivre à sa remplaçante. L'élégante carrosserie deux volumes à hayon de la 928 à moteur avant était dotée de portières, d'un capot et d'ailes avant en aluminium pour réduire son poids, tandis que d'ingénieux pare-chocs à absorption en plastique couleur caisse étaient installés à l'avant et à l'arrière.

Le moteur V8 – une première chez Porsche – avait une cylindrée de 4, 5 litres pour 234 ch. Une boîte transaxle à cinq rapports ou une boîte automatique à trois rapports étaient les deux options de transmission. En 1979, la 928S avec un moteur 4, 6 litres faisait son entrée, puis en 1986, le modèle était à nouveau modifié et retouché pour devenir la 928S4. Son moteur fournissait 320 ch et grâce à ses doubles arbres à cames en tête, à ses deux culasses à 16 soupapes et à un accroissement de la cylindrée à 4 957 cm3, la S4 pouvait s'enorgueillir d'une vitesse maximale de 250 km/h. En 1989, Porsche poussa le jeu plus loin avec la 928GT dont la vitesse de pointe d'environ 270 km/h en faisait la voiture de série la plus rapide de la marque, juste avant de lancer la dernière mouture du modèle, la 928GTS.

Présentée au Salon de Francfort en 1991, cette dernière était dotée d'un moteur 5, 4 litres de 345 ch et la 928 resta en production sous cette forme jusqu'à l'arrêt de la production en 1995. Porsche n'a rien proposé d'approchant depuis et cette classique moderne fait aujourd'hui partie des modèles les plus exceptionnels encore abordables.

Unveiled at the Geneva Salon in 1977 and voted Car of the Year for 1978, the 928 was intended as an up-market replacement for the long-running 911, but in the event Porsche's rear-engined classic would outlive its younger sibling. The front-engined 928's stylish hatchback body featured aluminium doors, bonnet and front wings in the interests of weight saving, while ingenious impact-resistant 'bumpers' made of colour-matched plastic were incorporated into the nose and tail.

The V8 engine - Porsche's first - displaced 4.5 litres and produced 234bhp. A five-speed transaxle gearbox or three-speed automatic were the transmission options. In 1979 the 928S with 4.6-litre engine arrived and then in 1986 the model was further revised and restyled, becoming the 928 S4. Its engine producing 320bhp courtesy of twin-cam, 16-valve cylinder heads and enlargement to 4,957cc, the S4 enjoyed a welcome top speed boost to 250km/h. In 1989 Porsche moved the game on with the even more powerful 928 GT, which with a top speed of around 270km/h was the Stuttgart firm's fastest production car at that time, before launching the model's ultimate incarnation: the 928 GTS.

Introduced at the Frankfurt Motor Show in 1991, the latter boasted a 5.4-litre engine producing all of 345bhp and in this form the 928 lasted in production until the model's deletion in 1995. Porsche has not made anything like it since and today this appreciating modern classic is increasingly seen as offering exceptional value for money.

Cette 928GTS à conduite à gauche, une supercar moderne luxueusement équipée, est une très séduisante version européenne à transmission manuelle de la dernière lignée de 928. Dotée du toit ouvrant optionnel, la voiture a été livrée neuve par Porsche Saottini de Brescia en Italie, en mai 1994. Le carnet d'entretien tamponné atteste que la 928 est passée de Brescia à Modène en juillet 1995 et il semble qu'elle ait été entretenu par le même concessionnaire Porsche de Modène jusqu'en mai 1999 alors qu'elle affichait 40 000 km. La Porsche partit ensuite pour Parme, avant d'être achetée par le vendeur en Belgique.

Une révision complète, incluant le changement des courroies, de la pompe à eau etc... a été effectué en août 2015 (à 46 700 km) par 911Motorsport (facture au dossier) et une autre révision a été effectuée en mars de cette année par le Porsche Centre d'Anvers (à 47 000 km).

Cette exceptionnelle automobile a fait l'objet d'un usage mesuré et se présente en très bon état général. En fait, il est très rare de trouver une Porsche 928 GTS aux meilleures spécifications avec moins de 150 000 km. La voiture est accompagnée de sa pochette d'origine contenant le manuel du propriétaire, le carnet d'entretien à points Porsche, le pass tourisme Porsche, le carnet d'entretien et le mode d'emploi de la radio Clarion RDS. Les documents fournis comprennent des factures récentes (2015-2016), un certificat de conformité, le Car-pass belge (qui atteste de 46 726 km en août 2015), les papiers d'immatriculation belge et un contrôle technique (d'août 2015).

A luxuriously equipped modern supercar, this left-hand drive 928 GTS is a highly desirable European-market, manual transmission example of the last-of-the-line 928. Equipped with the optional sunroof, this car was delivered new by Porsche Saottini in Brescia, Italy in May 1994. The stamped service booklet shows that the 928 went from Brescia to Modena in July 1995, and that it seems to have been serviced at the same Porsche dealership in Modena until May 1999 at 40,000 kilometres. The Porsche then moved to Parma before being sold to the current owner in Belgium.

A major service including replacement of the belts, water pump etc. was carried out in August 2015 (at 46,700 kilometres) by 911 Motorsport (invoice on file), and another service in March of this year by Porsche Centre Antwerp (at 47,000 kilometres).

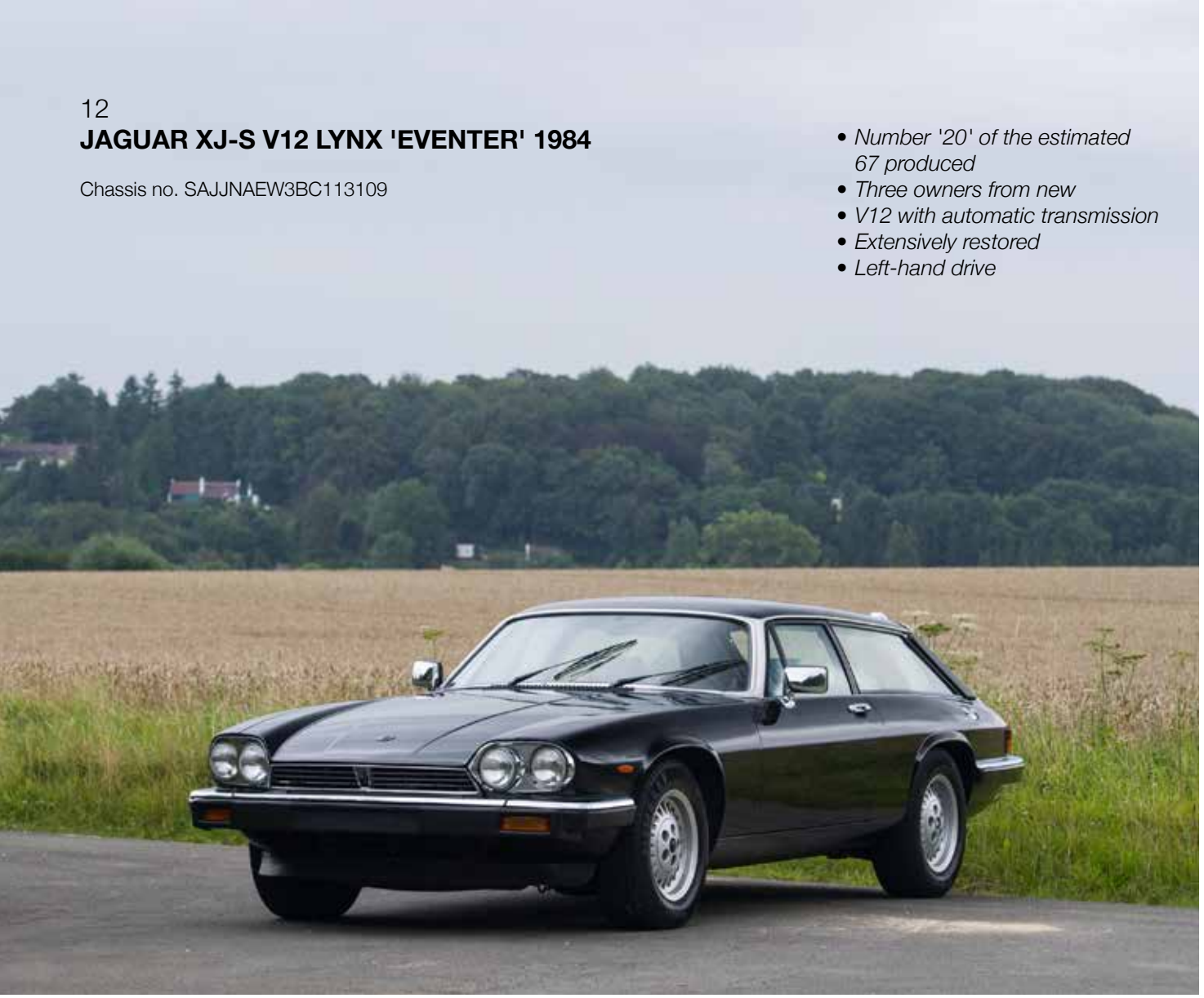
This exceptional car has seen relatively little use and is presented in generally very good condition; indeed, it is rare to find a Porsche 928 GTS with the best specification that has not covered over 150,000 kilometres. The car comes with its original pouch containing the owners' manual, Porsche Service-points book, Porsche Touring Pass, Service booklet and Clarion RDS radio instructions. Accompanying documentation consists of recent invoices (2015-2016), Certificate of Conformity, Belgian Car-Pass (showing 46,726 kilometres in August 2015), Belgian registration papers, and Contrôle Technique (August 2015).
€70,000 - 90,000

12

JAGUAR XJ-S V12 LYNX 'EVENTER' 1984

Chassis no. SAJJNAEW3BC113109

- *Number '20' of the estimated 67 produced*
- *Three owners from new*
- *V12 with automatic transmission*
- *Extensively restored*
- *Left-hand drive*



Conçue comme une grande routière luxueuse pour longues distances, la XJ-S, qui n'était en rien une petite voiture, offrait pourtant bien peu en matière d'espace intérieur. Deux adultes et une trousse de toilette étaient à peu près tout ce que son habitabilité autorisait. En l'absence de version break au catalogue, c'est Lynx, la société d'ingénierie et de restauration d'Hastings, qui exploita le potentiel du modèle. Bien connu pour ses répliques de Jaguar type C et D, Lynx avait toutes les raisons de penser qu'il existait un marché pour ce type de voiture, compte tenu du succès des « breaks de chasse » sous la forme de la Reliant Scimitar GTE et de la Lancia Beta HPE. Chaque 'Eventer' serait construite à la main, selon les désirs du client.

La modification de la XJ-S par Lynx consistait en une extension du toit, le déplacement des sièges arrière, le repositionnement du réservoir et l'adaptation d'un hayon, offrant ainsi un généreux espace aux jambes aux passagers arrière tout en procurant un impressionnant volume de chargement de 672 litres avec les dossiers de sièges arrière relevés et presque 1 200 litres avec les mêmes dossiers abaissés. Non seulement la transformation de Lynx accroissait l'habitabilité aux places arrière, mais elle améliorait aussi grandement la pauvre visibilité arrière. Il fallait ajouter 6 950 £ plus la TVA aux 21 000 £ du prix d'achat, pour la transformation Lynx, réservant la possession d'une Eventer à une élite fortunée.

Aujourd'hui encore, peu de voitures associent une vitesse de pointe de 250 km/h dans un silence presque total avec le volume de chargement d'un break.

Conceived as a luxurious and long-legged Grand Routier, the XJ-S, though by no means a small car, afforded precious little in terms of interior space: two adults and an overnight bag being about the limit if its comfortable capacity. In the absence of a factory 'estate' it was left to the Hastings-based engineering company and coachbuilder Lynx to exploit the model's full potential. Renowned for their re-creations of the C- and D-Type Jaguar sports-racers, Lynx had every reason to be confident that such a market existed, given the success of the 'sports estate' concept in the form of the Reliant Scimitar GTE and Lancia Beta HPE. Each Eventer would be hand built to individual customer order.

In reconfiguring the XJ-S, Lynx extended the roof, moved the rear seats back, repositioned the fuel tank, and added a tailgate, thus providing increased passenger leg room and an impressive claimed 23.75cu ft of load space with the seats up, almost 42cu ft with them folded flat. Lynx's modifications not only addressed the issue of the XJ-S's cramped rear seating, but also greatly improved the standard car's poor rearward visibility. Lynx's conversion added £6,950+VAT to the £21,000 list price, making Eventer ownership the privilege of a wealthy few.

Even today there are few cars that combine near-silent 155mph performance with the luggage capacity of a family estate.

20e modèle d'une production estimée à 67 Eventer, cet exemplaire à moteur V12 a été immatriculé sous le numéro A6 BEB en la possession d'un certain Mr David Barnes, dans le Kent, qui l'a conservé jusqu'en 2009, quand il fut vendu à son précédent propriétaire immédiat. Au moment de l'achat, le kilométrage enregistré était de 60 392 miles auxquels le dernier propriétaire a ajouté environ 11 500 miles au cours des six dernières années, portant le total à 72 000 miles. Jamais accidenté, la voiture a été restaurée à deux reprises, en 1999 et à nouveau en 2010, sa couleur d'origine ayant été changée de brun à noir à cette dernière occasion. Chaque Eventer est différente et celle-ci est accompagnée de sa fiche de fabrication complète avec tous les détails de la commande et la correspondance avec le client, ainsi que la facture originale de la conversion en break.

La voiture a récemment été convertie à la conduite à gauche, en utilisant une voiture donneuse d'époque conforme, par CKL Developments de Battle, dans l'East Sussex, dont le fondateur et directeur technique, Chris Keith-Lucas, était le co-fondateur et directeur exécutif de Lynx. CKL a également procédé à d'importants travaux de réparation. Ces travaux concernent la suspension et les freins arrière, l'injection et l'échappement qui a été remplacé dans sa totalité. Les factures détaillées de CKL pour un montant de 14 191 £ (environ 16 740 €) figurent au dossier. « Mélange parfait d'élégance et d'habitabilité », la voiture est vendue avec diverses factures relatives à la restauration de 1999, ses papiers d'immatriculation belge et un carnet de bord britannique à l'ancienne, ainsi que ses papiers d'immatriculation V5. Une automobile parfaite pour un pique-nique lors du Concours d'Elégance de Chantilly !

Number '20' of the estimated 67 Eventers produced, this V12-engined example was first registered 'A6 BEB' and owned originally by a Mr David Barnes of Kent, who kept it until 2009 when the car was sold to the immediately preceding owner. At time of acquisition the recorded mileage total was 60,392, to which the last owner added a further 11,500-or-so over the course of the next six years, making the total 72,000 miles. Never accident damaged, the car has been restored twice, in 1999 and again in 2010, the exterior colour being changed from brown to black at the latter date. Every Eventer is different, and this one comes with a copy of the full factory file, including all production details and correspondence with the client, as well as copy of the original invoices for the estate conversion.

The car has recently been converted from right to left-hand drive using a correct period donor car by CKL Developments of Battle, East Sussex, whose founder and Technical Director, Chris Keith-Lucas, was co-founder and Managing Director at Lynx. CKL have also carried out extensive remedial works; areas receiving attention included the rear suspension, rear brakes, fuel injectors, and exhaust system, the latter being replaced in its entirety. CKL's detailed invoice for £14,191 (approximately €16,740) is on file. 'The perfect blend of pace with space', the car also comes with sundry bills relating to the 1990s restoration; Belgian registration papers; original Jaguar manuals; and an old-style UK logbook and V5 registration document. The perfect car for a picnic at the Chantilly Concours d'Elégance!

€70,000 - 110,000

13

NO LOT

14

ALFA ROMEO 2600 SPIDER 1962

Coachwork by Touring

Chassis no. AR 192169

- *One of 2,255 produced*
- *Restored in Italy between 2010 and 2012*
- *Rare colour combination*

Lancée par Alfa Romeo en 1962, la Série 106 2600 devait remplacer directement la précédente Série 102 2000. Le châssis et le style extérieur de cette dernière furent conservés tout en bénéficiant de quelques retouches et améliorations, mais à la place de l'ancien moteur à quatre cylindres de deux litres à longue course, la voiture reçut un nouveau six-cylindres double arbre de 2 584 cm3 descendant du très réussi bloc de la Giulietta.

Crédité d'une puissance maximale de 145 ch, ce moteur installé dans le coupé Sprint et le Spider leur garantissait une vitesse maximale d'environ 200 km/h. La version la plus rare, le Spider dessiné par Touring, ne fut produite qu'à 2 255 exemplaires entre 1962 et 1965. De nos jours, ce modèle jusque-là injustement mésestimé devient de plus en plus recherché par les alfistes passionnés.

Introduced by Alfa Romeo in 1962, the 106-Series 2600 range was a direct replacement for the preceding 102-Series 2000 cars. The latter's chassis and body styles were retained, with minor revisions and improvements, but in place of the old, long-stroke, 2.0-litre, four was a new, 2,584cc, twin-cam six descended from the immensely successful Giulietta.

A maximum output of 145bhp was claimed for this unit when installed in the Sprint coupé and Spider, which was good enough for a top speed of around 125mph. Rarest of these two high-performance variants was the Touring-bodied Spider, a total of just 2,255 being produced between 1962 and 1965. Today this rare and hitherto under-appreciated model is becoming increasingly sought after by discerning Alfisti.

Cette Alfa Romeo 2600 Spider fut vendue neuve en 1962, mais on ne sait rien de son histoire antérieure. En 2010, la voiture fut achetée par l'atelier de restauration Piero de Marco Collection Cars de Lecce (Italie) avec 42 000 km au compteur. Dotée d'une caisse très saine, la voiture fut totalement restaurée : moteur et carburateurs remis en état, intérieur complètement regarni sur la base d'un superbe cuir rouge et capote neuve. La restauration fut achevée en décembre 2012 et le Spider fut alors immatriculé au nom du propriétaire de l'entreprise de restauration.

Le propriétaire actuel qui acheta le Spider en 2013 à un distributeur Alfa Romeo réputé en Allemagne fit procéder à une révision et à une mise au point complètes pour un montant facturé s'élevant à environ €5 000 afin d'en parfaire le fonctionnement et la fiabilité. La voiture est offerte avec ses documents d'immatriculation en Allemagne, le rapport de contrôle technique du TüV et le dossier des factures récentes. L'Alfa Romeo 2600 Spider figure désormais parmi les plus belles productions de la célèbre marque milanaise des années 1960.

This 2600 Spider was supplied new in 1962 but nothing else is known of its early history. In 2010 the Alfa was bought by the restoration workshop Piero de Marco Collection Cars in Lecce, Italy with a mileage of 42,000. Boasting a solid body, the car was then completely restored; the engine and carburettors being overhauled, the interior completely re-trimmed with magnificent red leather, and a new soft-top fitted. The restoration was finished in December 2012 and the car was then registered in the name of the workshop's proprietor.

The current owner bought the Spider in 2013 from a well-known Alfa Romeo dealer in Germany, and had a full service carried out. Invoices show that he spent around €5,000 on returning the Spider to good health and making it reliable. The car is offered with German registration documents, valid TÜV, and the recent repair invoices. Without doubt one of the most attractive coachbuilt Alfa Romeos of its time.

€90,000 - 120,000

15

Restaurée par Porsche Classic

PORSCHE 911 2.0 LITRE « CHÂSSIS COURT » COUPÉ 1965

Chassis no. 301153
Engine no. 901339

- *Much sought after 1st Series 911 from May 1965*
- *Rare European delivery from new*
- *Matching numbers, matching colours*
- *Comes with its original Austrian registration papers*

Construite en mai 1965, cette Porsche 911 première série (avant les séries A de 1968) a été livrée en Autriche et immatriculée là-bas, ce qui en fait un très rare exemplaire, la majorité de la production ayant trouvé le chemin des États-Unis. La voiture est restée en Autriche, comptant trois propriétaire successifs à Graz jusqu'en 1978. Puis elle fut achetée et immatriculée par Herr Schwimmer d'Oberpurkla, toujours en Autriche, uniquement pour l'année 1983. La Porsche a ensuite quitté l'Autriche à la fin de 1983 pour la Belgique où elle devint la propriété de M. Walter Pauwells, l'ancien président du Club Porsche de Belgique, au milieu des années 1980.

À cette époque, un des premiers exemplaires de 911 n'était pas considéré comme une rareté et M. Pauwells convertit 301153 aux spécifications de la 911 R lightweight, toutefois, nous savons que la voiture n'a jamais couru. Plutôt considérée comme un modèle d'exposition, on sait qu'elle a pris part à un défilé sur le circuit de Zolder. On sait aussi qu'elle avait conservé son moteur 2 litres.

La 911 partit ensuite pour Gand où elle connut un seul propriétaire pour une autre longue période, avant de passer aux mains du vendeur en 2014. Ce dernier a fait entièrement fait restaurer la voiture par Porsche Classic à Bruxelles, un travail considérable, étalé sur deux années, jusqu'en décembre 2015. Comme le savent tous les passionnés de Porsche, les pièces d'origine pour les 911 de 1965 sont particulièrement difficiles à trouver. Le vendeur nous fait fièrement savoir qu'il a pu dénicher l'un des derniers stocks de pièces d'origine neuves.

Manufactured in May 1965, this 1st Series (pre-A Programme) Porsche 911 was delivered new to Austria and registered there, making it an ultra-rare European example, the bulk of production going to the USA. The car remained in Austria, residing with three different owners in Graz up to 1978. Then it was bought and registered by Herr Schwimmer from Oberpurkla, Austria for 1983 only. The Porsche left Austria at the end of 1983 and moved to Belgium where it was owned in the mid-1980s by the ex-President of the Porsche Club Belgium, Mr Walter Pauwels.

At that time a standard early example was not considered so special, and Mr Pauwels converted '301153' to lightweight 911R specifications, although we have been informed that the 911 was never raced. Considered more of a show car, it is known to have taken part in one parade on the Zolder circuit. It is understood that the original 2.0-litre engine was retained.

The 911 then moved to Ghent where it was with one owner for another lengthy period before passing in 2014 to the current vendor. The latter has had the car totally restored by Porsche Classic Brussels, a painstaking process that took two years to complete and was only finished in December 2015. As many Porsche enthusiasts will know, original parts for a 1965 911 are very hard to find; the owner proudly advises us that he was able to find some of the very last original new-old-stock parts available.

Les pièces ont été trouvées en Allemagne, aux Pays-Bas, en Suisse, etc. Cette quête de pièces d'origine a été la tâche la plus difficile de tout le projet. Un reportage photographique figure au dossier.

La restauration a commencé par le démontage de la voiture et par la vérification de l'intégrité de la carrosserie. Les ailes avant et arrière ont été remplacées par des pièces d'origine (châssis court) - en provenance de Porsche AG - qui ne sont plus disponibles (voir facture au dossier), tout comme les seuils de portes. Les retouches à la carrosserie ont été menées selon de procédé traditionnel de remplissage au plomb (sans mastic). Toutes les pièces ont été sablées et ont reçu un apprêt spécial. La voiture à été sablée, extérieur et intérieur, puis repeinte dans la couleur d'origine, y compris le coffre. Tous les joints caoutchouc ont été installés, mais le propriétaire a préféré ne pas faire refaire les chromes pour conserver une certaine patine. En outre, tout le système de freinage a été révisé et traité contre la corrosion. Chaussées de nouveaux pneus, les roues, estampées Porsche, sont conformes au modèle d'origine 4 1/2 x 15 de 1965. Une roue de secours fait partie du lot.

À l'intérieur, le tableau de bord et les instruments ont été remis en état et les boiseries rénovées. Le volant à jante en bois est un élément d'origine de 1965 (il est estampé), pas une réplique. L'habillage intérieur, le ciel de toit et les moquettes sont neufs, à l'exception des sièges avant qui sont des modèles de 1965 avec leur garniture d'origine en parfait état affichant une belle patine.

Components were sourced from Germany, the Netherlands, Switzerland, etc, this quest for original parts being the hardest task of the whole project. A photographic record is on file.

The restoration began with car being dismantled and the bodyshell checked for straightness. The front and rear wings were replaced with original (SWB) items from Porsche AG, which are no longer available (invoice on file), and the door sills replaced also. Body repairs were made using the traditional 'lead loading' technique (no filler). All parts were sand blasted and received a special coating. The car was sand-blasted both inside and out, and then re-sprayed in original colour, including the boot. All new rubber seals were fitted but the owner chose not to have all the brightwork re-plated in order to retain some of the car's patina. In addition, The entire braking system has been overhauled and treated against corrosion. Shod with new tyres, the wheels are correct 1965 items of 4½ x15 size with original Porsche stamps. A spare wheel comes with the car.

Inside, the dashboard and instruments were refurbished, and the woodwork renewed. The wood-rim steering wheel is an original 1965 item (with stamps) and not a replica. The interior trim, headlining, and carpets are new except for both front seats, which are 1965 examples retaining their original trim, boasting a lovely patina and in perfect condition.

Le moteur a été entièrement révisé et tourne parfaitement, tout comme la boîte cinq. Un reportage photographique des travaux est fourni et la voiture est également vendue avec les résultats d'essais de compression montrant d'excellents chiffres. Les carburateurs Weber ont été installés sur recommandation de Porsche AG, les Solex d'origine ayant tendance à provoquer des incendies. L'embrayage a été rénové, un échappement neuf (à deux échangeurs de chaleur) installé et le faisceau électrique entièrement refait (photographies au dossier).

Cette voiture arbore toutes les caractéristiques typiques des modèles de la première série de 1965, notamment une grille arrière numérotée (de 1 à 13) un soubassement peint en noir, des cuves de phares « en œuf » d'origine, des instruments à fond vert d'origine, les grilles avant à quatre vis, les antibrouillard, des montants de portes à trois écrous et même son écusson Porsche d'origine.

Restaurée au standards les plus exigeants, cette magnifique Porsche 911 première série est accompagnée d'une copie de sa fiche de construction Porsche, de papiers d'immatriculation belge, des papiers de son immatriculation autrichienne d'origine, de son certificat d'authenticité Porsche, de son attestation de taxe (2016) et des photos et factures de sa restauration.

The engine has been fully overhauled and is said to run perfectly; the five-speed gearbox likewise. A photographic record of the works is available, and the car also comes with results of a compression test showing excellent figures. Weber carburettors were fitted on the recommendation of Porsche AG, the original Solexes being considered a fire hazard. The clutch was renewed, a new exhaust (with two heat-exchangers) fitted, and the electrics fully rewired (photographs on file).

This car retains all the features typical of a 1st Series 1965 model, including a numbered rear grille (1-13) painted black underneath; original 'egg'-lens front lights; original green instruments; four-point screwed front grille; fog lights; three screws in the door jambs; and even the original Porsche logo.

Restored to the highest standards, this beautiful 1st Series Porsche 911 comes with a copy of the Porsche build sheet; Belgian registration documents; the original Austrian registration document; Porsche Certificate of Authenticity; taxation report (2016); and the restoration photographs and invoices.
€200,000 - 250,000

16

'The Hans Prym Roadster'

MERCEDES-BENZ 500 K ROADSTER 1935

Coachwork by Sindelfingen

Chassis no. 105380
Engine no. 105380
Body no. 200199

- *Exhibited at the 1935 Berlin Auto Show*
- *One of circa 29 Roadsters produced*
- *Offered for sale by the original owner's family*
- *Cosmetically restored in 1991*

The 500 K Roadster presented on the Mercedes-Benz stand during the Berlin Motor Show, 1935

La légendaire sportive 500 K d'avant-guerre de Mercedes-Benz qui avait fait sensation au Salon de Berlin en 1934 coûtait une petite 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. Sa beauté intemporelle séduit encore aujourd'hui.

La 500 K, dotée d'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 compétition. Les Mercedes à compresseur de route des années 1930 sont un bel hommage à ses talents d'ingénieur.

Sensation of the 1935 Berlin Auto Show, Mercedes-Benz's legendary pre-war 500 K 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 500 K represented the very pinnacle of excellence. Its timeless appeal endures to this day.

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

La devancière immédiate de la 500 K était la 380. Dévoilée au Salon de Berlin en 1933, la 380 K était propulsée par un huit cylindre en ligne de 3, 8 litres à compresseur et prenait place tout en haut de la gamme aux côtés de la SS vieillissante. Developpée et peaufinée sur les premiers modèles S, la technologie de suralimentation de Mercedes permettait au conducteur d'engager le compresseur sur de courtes périodes pour favoriser l'accélération.

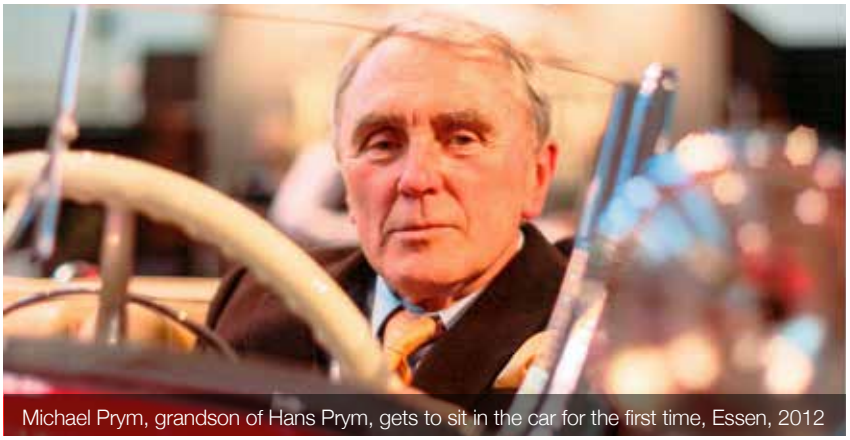
On retrouvait aussi de forts liens visuels avec la série S dans la calandre massive en V, positionnée en arrière de l'essieu avant et les imposants phares Bosch. Avec sa suspension et ses freins hydrauliques aux quatre roues, le châssis était ce qui se faisait de mieux en matière de technologie automobile, offrant à la 380 le meilleur du confort, de la tenue de route et du freinage. Ces caractéristiques associées à la puissance facilement disponible du huit cylindres à compresseur permettait à la 380 d'exploiter idéalement le réseau autoroutier en construction dans l'Allemagne d'alors.

Alors qu'autrefois des voitures aussi exclusives et aussi chères auraient été confiées à un chauffeur, La 380 avait été conçue pour les propriétaires passionnés de mécanique qui conduisaient eux-mêmes leur voiture, reflétant les changements sociaux et économiques des années 1930.

The 500 K's immediate forerunner was the 380. Introduced at the 1933 Berlin Auto Show, the 380 K was powered by a 3.8-litre supercharged straight eight and took its place at the head of Mercedes-Benz's model range alongside the ageing SS. Developed and refined on the earlier S series, Mercedes-Benz's forced induction technology enabled the driver to engage the supercharger for short bursts of enhanced acceleration.

There were also strong visual links to the S series in the form of the massive V-shaped radiator, set well back on the chassis, and imposing Bosch headlights. With its all-round independent suspension and four-wheel hydraulic brakes, the chassis represented the very best of modern automotive technology, endowing the 380 with class-leading ride, handling, and braking. These characteristics, coupled with the effortless power of the blown straight eight, made the 380 ideally suited to exploit the extensive Autobahn network then under construction in Germany.

Whereas in the past such exclusive and expensive cars would have been chauffeur driven, the 380 was designed with the enthusiastic and mechanically knowledgeable owner/driver in mind, reflecting the changing social and economic conditions of the 1930s.



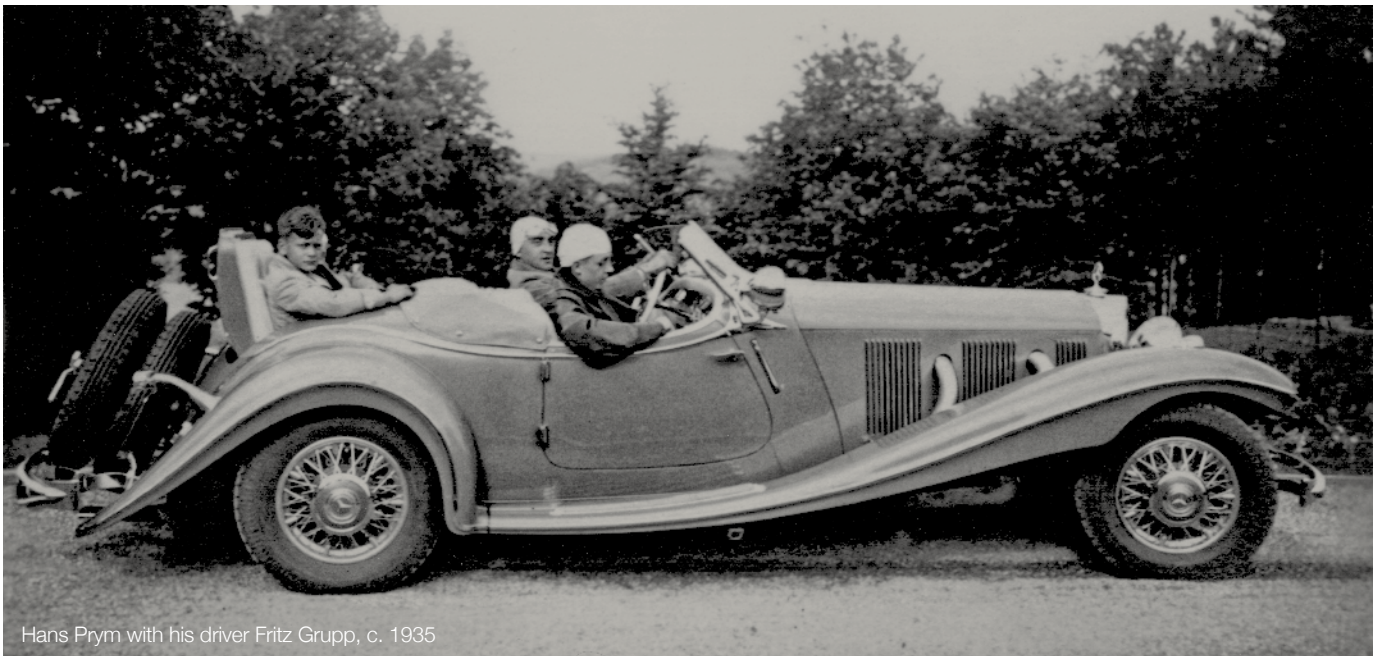
Michael Prym, grandson of Hans Prym, gets to sit in the car for the first time, Essen, 2012

En dépit de ses nombreuses innovations technologiques, la 380 restait insuffisamment puissante lorsqu'elle était habillée de lourdes carrosseries limousines fermées, bien que celles-ci soient désormais devenues l'exception plutôt que la règle. Mercedes ne perdit pas de temps à lui concevoir une succession, la 500 K.

Avec la 540 K qui lui succéda, la magnifique Mercedes-Benz 500 K était sans conteste le modèle de série le plus remarquable offert par la firme de Stuttgart dans les années 1930. Présentée au Salon de Berlin à peine 13 mois après l'arrivée de la 380, la 500 K était animée par un huit cylindres en ligne à soupapes en tête de 5 108 cm3, équipé du fameux système à compresseur Roots de la marque avec lequel en enfonçant l'accélérateur à fond on mettait en route le compresseur tout en coupant simultanément l'alimentation atmosphérique au carburateur. Le système avait largement fait ses preuves sur ses devancières type S, conçues par le professeur Porsche et, en fait, les 500/540 K furent les derniers modèles à compresseur de série de Mercedes-Benz jusqu'à une date relativement récente. La production de la 380 avait perduré un moment, mais fut abandonnée à la fin de l'année 1934 laissant la 500 K sans concurrente au sommet de la gamme Mercedes.

Its many technological advances notwithstanding, the 380 was deemed insufficiently powerful to provide the required level of performance when called upon to carry large enclosed-limousine bodies, although these were now the exception rather than the norm. Mercedes-Benz lost no time in developing its successor: the 500 K.

Together with the succeeding 540 K, the magnificent Mercedes-Benz 500 K was arguably the most noteworthy production model offered by the Stuttgart firm during the 1930s. Introduced at the Berlin Auto Show, a mere 13 months after the 380's arrival, the 500 K was powered by a 5,018cc overhead-valve straight-eight engine that featured the company's famous Roots-type supercharger system in which pressing the accelerator pedal to the end of its travel would simultaneously engage the compressor and close off the alternative atmospheric intake to the carburettor. This system had been thoroughly proven on the preceding series of Dr. Porsche-conceived S-Type cars, and in effect the 500/540 K was the last supercharged production Mercedes until relatively recent times. The 380 continued in production but by the end of 1934 had gone, leaving the 500 K unchallenged at the top of the Mercedes-Benz range.



Hans Prym with his driver Fritz Grupp, c. 1935

Généreusement renforcé, le châssis à longerons était doté d'une suspension indépendante aux quatre roues par triangles et ressorts hélicoïdaux à l'avant et essieu oscillant à l'arrière avec amortissement par système à levier hydraulique. Des ressorts horizontaux pour maintenir le carrossage furent ajoutés à l'arrière par la suite, améliorant encore la tenue de route. L'équipement de série comprenait deux roues de secours, des vitres sécurit, des essuie-glaces, une lubrification centralisée et un antibrouillard central.

Sous l'impressionnant capot, le huit cylindres culbuté de la 500 K développait 100 ch sans compresseur et 160 ch à 3 400 tr/min avec le compresseur. Coulé en un seul élément, le bloc/carter en acier était surmonté d'une culasse en acier, tandis que l'huile était contenue dans un carter en aluminium. La boîte était une quatre vitesses avec une troisième en prise directe (1 : 1) et un rapport supérieur en overdrive, qui était enclenché grâce à un mécanisme de présélection.

Avec le compresseur enclenché via un embrayage multidisque, la 500 K affichait une vitesse de pointe approchant les 177 km/h, à laquelle correspondait un freinage hydraulique assisté. 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.

Generously braced, the 500 K's box-section chassis boasted independent suspension all round: by wishbones and coil springs at the front and swing axles at the rear, with damping by hydraulic lever-type shock absorbers. Horizontal camber ompensating springs were a later addition to the swing axles, further refining wheel control. Standard equipment included two spare wheels, safety glass, electric windscreen wipers, centralised lubrication, and a central fog light.

Beneath its impressing bonnet, the 500 K's eight-cylinder pushrod engine developed 100bhp un-supercharged or 160bhp at 3,400rpm with the compressor engaged. Cast as one in steel, the combined crankcase/cylinder block was topped by a cast-iron head, while the oil supply was contained within an aluminium sump. The gearbox was a four-speeder with direct (1:1) 3rd gear and overdrive top ratio, the latter engaged via a pre-selector mechanism.

With the supercharger engaged via its multi-plate clutch, the 500 K had a top speed approaching 177km/h (110mph), which was matched by servo-assisted hydraulic braking. Its performance potential was such that Mercedes-Benz in the UK retained the Italian racing driver Goffredo 'Freddy' Zehender as technical adviser and demonstration driver, since the supercharged Mercedes was one of the few genuine 100mph road cars available in the 1930s.

Après avoir essayé une 500 K découverte en 1936, Autocar déclarait : « C'est une maîtresse voiture, réservée à une élite. La pure insolence de son énorme puissance est une expérience en soi ».

Bien que le châssis des 500/540 K attirât l'attention des meilleurs carrossiers de l'époque, l'atelier de carrosserie de la marque, installé à Sindelfingen, laissait peu de place aux améliorations. Avec son empattement de presque 3, 30 m et son haut moteur, la 500 K était un défi à habiller d'une carrosserie sportive, pourtant, peu refuseront d'admettre que le maître styliste Hermann Ahrens et ses artisans de Sindelfingen y sont parvenus sur la version Roadster que l'on découvre ici.

Le roadster était proposé en deux versions, 105380 étant un exemplaire de la première série, caractérisé par l'absence de mécanisme de vitres, une capote entièrement escamotable et des roues de secours jumelles montées sur l'arrière râblé, doté de feux montés sur de longs supports chromés. Aujourd'hui peinte dans une riche nuance de rouge avec sellerie de cuire fauve et capote de toile assortie, la voiture présente un impressionnant éventail d'équipements comprenant des roues à rayons chromées, des doubles phares de pare-brise et des so d'échappement chromées.

After testing an open-top 500 K 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.'

Although the 500K/540 K 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. With a lengthy wheelbase of almost 3.3 metres, and a tall engine, the 500 K must have been a challenge to body in sporting style, yet few would deny that with the Roadster version, as seen here, master stylist Hermann Ahrens and the craftsmen at Sindelfingen succeeded brilliantly.

The Roadster was offered in two versions, '105380' being an example of the 1st Series that was characterised by the absence of windup windows, a fully folding convertible hood, and twin spare wheels mounted on the short, tapered tail, which featured chromed, stalk-mounted tail lights. Today finished in a rich shade of red, with interior upholstery in tan leather and a matching cloth convertible hood, the car boasts an impressive array of features that includes chromed wire wheels, twin windscreen-mounted spotlights, and chromed exhaust pipes.

Les chiffres de production de la 500 K révèlent sa nature exclusive : 105 ont été construites en 1934, 190 en 1935 et 59 en 1936, soit un total de 354 voitures dont on estime que seuls 29 ont reçu la carrosserie Roadster ou Spezial Roadster. Dans ces dernières années, la rareté, l'élégance et les performances de ces grandes Mercedes à compresseur en ont fait des modèles parmi les plus recherchés des grandes classiques les rares fois où elles sont apparues sur le marché.

L'imposant et suprêmement élégant Roadster 500 K que nous proposons ici, châssis numéro 105380, a été achevé à Sindelfingen le 6 février 1935. La voiture était verte, l'une des premières peintures métallisées. Sa construction achevée, 105380 a été immédiatement expédiée à Berlin où elle occupait la scène centrale du stand Mercedes-Benz au Salon qui se tenait cette année-là du 14 au 24 février. Une photographie de 105380 figure dans le livre de Jan Melin Mercedes-Benz 8 - The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s (page 182).

La 500 K est restée à Berlin jusqu'au 22 mars. Achetée là par un homme d'affaire, Hans Friedrich Prym de Stolberg, elle a été envoyée à l'agence Mercedes-Benz d'Aix-la-Chapelle, en Allemagne. Le registre de commande enregistre la date de transaction comme étant le 25 avril 1935.

The manufacturing record of the 500 K reveals its exclusive nature: 105 being produced in 1934, 190 in 1935 and 59 in 1936 making a total of 354 cars, of which it is estimated that only 29 were completed with Roadster or Spezial Roadster 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 500 K roadster we offer here, chassis number '105380', was completed by Sindelfingen on 6th February 1935; the car was finished in green, the paint being an early form of metallic. Following completion, '105380' was immediately despatched to Berlin where it occupied centre stage on the Mercedes-Benz stand at that year's Motor Show, held between 14th and 24th February. A photograph of '105380', taken on the Mercedes-Benz stand, is reproduced in Jan Melin's book, 'Mercedes-Benz 8 - The Supercharged 8-Cylinder Cars of the 1930s' (page 182).

The 500 K remained in Berlin until 22nd March. Purchased there by businessman Hans Friedrich Prym of Stolberg it was despatched to the Mercedes-Benz agency in Aachen, Germany. The Kommission document records the date of the transaction as 25th April 1935.

Prym est la plus vieille société familiale d'Allemagne et possède toujours son siège à Stolberg. Depuis plus de 400 ans, la société Prym est réputée pour ses productions métalliques de grande qualité, des boutons-pressions aux composants électromécaniques de haute technologie.

On ne connaît pas la suite de l'histoire de cette voiture avant sa réapparition dans les années 1970, toujours en bon état, dans la collection Russell Strauch de Toledo, dans l'Ohio. Collectionneur de la première heure, la collection de grandes classiques internationales habillées par des carrossiers de M. Strauch comprenait de remarquables exemplaires de modèles de marques comme Mercedes-Benz, Duesenberg, Packard et bien d'autres. On ne sait pas comment la 500 K a atterri aux États-Unis. Elle a disparu des remises de Prym du jour au lendemain. Tout ce que l'on sait c'est qu'elle a été volée dans la nuit. Quoi qu'il en soit, la voiture a refait surface plusieurs décennies plus tard aux États-Unis chez un collectionneur du nom de Russel Strauch.

Russel Strauch est mort en 1976, époque à laquelle la 500 K est partie dans la collection de Don Dickson où elle est restée jusqu'en 1988. La prochaine demeure de 105380 fut l'Imperial Palace Collection de Richi Clyne. Là, la voiture a subi une restauration « cosmétique » menée par Mike Fennell Enterprises de Saugus en Californie en 1991.

Prym is Germany's oldest family-owned company and still has its global headquarters in Stolberg. For more than 400 years Prym has been known for metal products of the highest quality, ranging from press-stud fastenings to superfine electro-mechanical components.

The car's subsequent history is not known prior to its appearance in the 1970s, still in excellent condition, in the collection of late Russell Strauch of Toledo, Ohio. A pioneer collector, Mr Strauch's world-class collection of coachbuilt classic automobiles included fine examples by the likes of Mercedes-Benz, Duesenberg, Packard and many more. How the 500 K came to the USA is not known. It disappeared overnight from the Prym premises. All that is known is, that it was stolen that night. In any case, the Mercedes resurfaced decades later in the USA at a collector named Russel Strauch.

Russell Strauch died in 1976, by which time the 500 K moved to the collection of Don Dickson, where it remained until 1988. The next custodian of '105380' was Richie Clyne for the Imperial Palace Collection. While there the car was treated to a cosmetic restoration, which was carried out by Mike Fennell Enterprises of Saugus, California in 1991.

La 500 K est ensuite passée par des mains méticuleuses dans la collection de la famille Lyon dont elle fut le joyau pendant de nombreuses années, représentant le summum de la marque tant en termes de style que de performances.

En août 2011, 105380 a été vendue aux enchères à Pebble Beach, à Monterey, en Californie, à un collectionneur européen. En mars 2012, la Mercedes était exposée à Techno Classica à Essen où les héritiers de Hans Prym purent enfin mettre la main sur leur voiture. Sous le contrôle d'arrêtés provisoires d'un tribunal allemand compétent, les parties impliquées purent entrer en négociations et aboutirent à un arrangement logique de restitution de la voiture. Soixante-dix années après sa disparition, la voiture retournait à ses propriétaires légaux. Nous sommes donc fiers de déclarer : ce très rare véhicule est vendue avec un historique détaillé et sera mise en vente par la famille de son premiere et unique proprietaire.

Cette magnifique 500 K est proposée à la vente aujourd'hui par la famille Prym et s'accompagne de la très importante certification de Mercedes-Benz Classic et d'un rapport d'état détaillé (en allemand) compilé par des spécialistes de Mercedes indépendants. Représentative de ce que l'on pouvait acheter de mieux au milieu des années 1930, 105380 est un excellent exemple de ce classique modèle allemand particulièrement recherché.

Subsequently, the 500 K passed into the fastidious care of the Lyon Family Collection where it formed one of the highlights for many years, representing the very best of the marque in terms of both performance and style.

In August 2011, '105380' was auctioned at Pebble Beach in Monterey, California to a car collector from Europe. In March 2012 the Mercedes was exhibited at the Techno Classica show in Essen where the heirs of Hans Prym were able to catch hold of their car. On the basis of confirming interim orders by the competent German courts the parties involved entered into negotiations, which lead to a final and comprehensive settlement on the restitution of the car. Therefore, seventy years after its disappearance, the car returned to its lawful owners. Thus, we are proud to say: This rare vehicle comes along with a thoroughly documented history and is offered by the family of the very first and sole owner.

This wonderful 500 K is offered for sale today by the Prym family and comes with the all-important Mercedes-Benz Classic certification and a detailed condition report (in German) compiled by independent Mercedes specialists. Representative of the very best that money could buy in the mid-1930s, '105380' is an excellent example of this classic and much sought after German model."
€5,000,000 - 7,000,000

01

02

03

01 and 02
The first tour with the new 500 K Roadster, Pentecost, 1935

03
Dieter Prym, son of Hans Prym, late 1930s

17

ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER 1964

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 378221
Engine no. 13289

- *Two owners*
- *90,000 kilometres from new*
- *Restored in 1990 at 60,000 kilometres*
- *Registered in France*

Bien que la 1900 ait été son premier modèle à rencontrer un certain succès après guerre, c'est le modèle suivant d'Alfa Romeo – la Giulietta 1300 – qui inaugura la formule « petite voiture, hautes performances » qui allait désormais caractériser les produits de la marque milanaise. Le lancement de la Giulietta en 1954 fut un événement. Dès le début, la demande dépassa largement l'offre, forçant Alfa Romeo à revoir sa stratégie de production et à devenir, pour la première fois de son histoire, un constructeur en grande série. Le coupé Giulietta Sprint de 1954 fut rapidement secondé par des versions berline et spider. Arborant une élégante carrosserie, dessinée et construite par Pinin Farina (alors en deux mots), le spider Giulietta connut un énorme succès et fut commercialisée sans changement avec le moteur de la 1600 Giulia qui intégra la gamme Alfa Romeo en 1962.

Dévoilée sur l'autodrome de Monza le 27 juin de cette année-là, la gamme Giulia était l'œuvre d'une équipe d'ingénieurs dirigée par l'un des plus grands ingénieurs automobile italiens, le « dottore » Orazio Satta Puliga auquel on doit toutes les Alfa Romeo d'après guerre. Le nouveau modèle était immédiatement reconnaissable à son entrée d'air sur le capot, imposée par la plus grande hauteur du moteur. L'augmentation de la cylindrée portait la puissance maximale du classique double arbre Alfa Romeo de 80 à 92 ch et la vitesse maximale à 175 km/h. La fiabilité était également améliorée et le moteur était nettement plus souple et moins capricieux.

Although the 1900 had been its first successful post-war model, it was Alfa Romeo's next offering - the 1.3-litre Giulietta - which established the 'small car, big performance' formula that would characterise the Milanese marque's finest offerings from then on. The Giulietta's arrival in 1954 caused a sensation; demand outstripped supply at first, causing Alfa to rethink its production strategy and become, for the first time, a high-volume manufacturer. The original Giulietta Sprint Coupé of 1954 was soon joined by Berlina and Spider versions. Sporting elegant coachwork designed and built by Pininfarina, the Giulietta Spider was a huge success and continued virtually unchanged in 1.6-litre Giulia guise when the latter joined the Alfa line-up in 1962.

Launched at the Monza Autodrome on 27th June that year, the Giulia range was the work of a design team headed by one of the greatest of Italian automobile engineers, Dr Orazio Satta Puliga, who had been responsible for all the post-war Alfa Romeos. A bonnet air scoop, necessary to clear the larger engine's taller block, readily identified the new model. The capacity increase boosted maximum power of Alfa's classic twin-cam four from 80 to 92bhp and the car's top speed to 109mph. Reliability was likewise enhanced and the larger engine was noticeably smoother and less fussy.

La boîte à cinq rapports était montée en série sur le spider Giulia 1600 qui resta en production jusqu'à ce qu'il soit remplacé par la Duetto en 1966. Décrite par Cars Illustrated comme étant « probablement l'une des plus délicieuses petites sportives jamais produites », le spider Giulia est certainement l'une des plus séduisantes Alfa Romeo de son époque et jouit encore d'une réputation considérable.

Ce spider Alfa Romeo Giulia n'a connu que deux propriétaires. Le premier (une dame) de 1964 à 2002 et le second (le vendeur) de 2002 à ce jour. La voiture n'a parcouru que 90 000 kilomètres (environ 55 900 mile) d'origine, comme en attestent les factures au dossier. En 1990, alors qu'elle affichait 60 000 kilomètres, l'Alfa Romeo a été restaurée par Alfa Romeo Hyères, en France, bien qu'une restauration n'ait pas été vraiment nécessaire. Les factures sont disponibles.

La voiture, blanche avec intérieur noir, se présente en bon état général. Les pièces neuve sont les roulements de boîte, la pompe à eau, la batterie, les pneus, le klaxon, le pare-chocs arrière et les barres de protection latérales. de plus, le système de freinage à été complètement rénové (avec liquide au silicone) et le chauffage révisé. Les autres éléments notables, sont la radio d'époque et une pare-vent confectionné par un artisan qui se fixe derrière les passagers. Très amusante, belle et d'un usage facile, ce délicieux spider Giulia est vendu avec son manuel d'entretien, sa carte grise française de collection et une copie de la carte grise de son précédent propriétaire.

A five-speed gearbox was standard on the Giulia 1600 Spider, which remained in production until replaced by the Duetto in 1966. Described by Cars Illustrated as 'probably one of the most delightful small sports cars which will ever be produced,' the Giulia Spider is certainly one of the most attractive Alfa Romeos of its day and remains highly regarded now.

This Alfa Romeo Giulia Spider has had only two owners from new: the first (a lady) from 1964 until 2002, and the second (the current vendor) from 2002 to date. The car has covered only 90,000 kilometres (approximately 55,900 miles) from new, as verified by invoices on file. In 1990, by which time it had covered some 60,000 kilometres, the Alfa was restored by Alfa Romeo Hyères, France, even though it did not really need restoring. Related invoices are available.

Finished in white with black interior, the car is presented in generally excellent condition. New parts fitted include the gearbox bearings, water pump, battery, tyres, horn, rear bumpers, and side protection bars. In addition, the entire braking system has been renewed (using silicone fluid), and the heating system overhauled. Other noteworthy features include a period-correct radio and craftsman-made wind deflector that can be fitted behind the car's occupants. Extremely fun, beautiful, and usable this delightful Giulia Spider is offered with its instruction book, French Carte Grise de Collection, and a copy of the previous owner's Carte Grise.

€55,000 - 75,000

18

BRITISH SALMSON 20/29HP 2.6-LITRE ROADSTER 1938

Chassis no. 110
Engine no. 104

- *One of eight survivors of 12 made*
- *Displayed at the 1938 London Motor Show*
- *Known history from new*
- *Restored by the current owner*

Cette rare Salmson six cylindres britannique est l'une des 12 construites entre 1935 et 1939. Son châssis prenait pour modèle celui de la quatre cylindres S4D qui était dotée d'une excellente suspension indépendante à l'avant et d'une direction à crémaillère. Ce châssis resta en production en France jusqu'en 1952, aussi les pièces détachées (pour le châssis) sont-elles disponibles. La première voiture arborait une carrosserie « trial » typiquement anglaise, des freins à câble Bendix et des roues Salmson de série qui furent par la suite échangées contre des roues Jordan à moyeu central et freins hydrauliques. Tous les châssis suivants adoptaient cette configuration. Les carrosseries étaient confiées au carrossier londonien Whittingham & Mitchell. Huit de ces Salmson six cylindres britanniques survivent, un pourcentage exceptionnel pour un modèle d'avant-guerre.

La voiture de la vente, châssis numéro 110, a été exposée au Salon de Londres 1938. Comparée aux autres voitures, les ailes avant sont plus enveloppantes et elle dispose d'intéressants déflecteurs sous les portes. Ces voitures affichées à 650 £ étaient très chères, comparées à une SS 100 aux environs de 350 £.

This rare six-cylinder British Salmson is one of only 12 completed between 1935 and 1939. The chassis was based on that of the four-cylinder S4D model, which had excellent independent front suspension and rack-and-pinion steering. This chassis remained in production in France until 1952, so spare parts (for the chassis) are readily available. The first car was fitted with a typically 'English' trials body, Bendix cable brakes, and standard Salmson wheels, which were changed to hydraulic brakes and Jordan centre-lock steel wheels; all the later chassis were so fitted. Bodies were supplied by London-based coachbuilder Whittingham & Mitchel. Eight of these six-cylinder British Salmsons survive, an exceptional percentage rate for any pre-war car.

The car offered here, chassis number '110', appeared at the 1938 London Motor Show. Compared to the two other similar cars, the front wings are 'fuller' and it has attractive flairs under the doors. These cars were extremely expensive at £650 compared to an SS 100 at around £350.

Le châssis numéro 110 fut conservé par l'usine jusqu'en 1947 lorsqu'il fut vendu. Le premier propriétaire, E. A. Yates, la revendit en 1958 à Guy Broad, le spécialiste des pièces moteur pour la préparation des Jaguar XK bien connu. Il échangea la voiture contre une Austin-Healey avec Performance Cars (on peut encore voir leur macaron sur le tableau de bord). Elle fut alors achetée par Bob Chelley qui démonta le moteur et stocka les pièces dans des conditions peu favorables. Son propriétaire actuel a alors acquis la voiture à moitié démantelée et l'a reconstruite.

Le moteur a été doté d'un vilebrequin, de bielles, de pistons, de soupapes et d'arbres à cames neufs. Simultanément, la boîte de vitesses et l'essieu arrière ont été révisés et divers roulements remplacés. Les freins ont été révisés et les cylindres hydrauliques ont été depuis équipés de chemises en acier inoxydable pour éviter qu'ils soient bloqués au cours des longues périodes de stockage. Une pompe à eau et un ventilateur électrique ont été ajoutés pour éviter tout problème à la voiture dans la circulation urbaine. De plus, une pompe à huile électrique a été montée pour faire monter la pression avant le démarrage. Un starter moderne a également été installé.

Chassis number '110' was retained by the factory until 1947 when it was sold. The first owner, E A Yates, passed it on in 1958 to Guy Broad, the well-known XK Jaguar performance parts specialist. He exchanged the car for an Austin-Healey with Performance Cars (their logo is still on the dashboard). It was then purchased by Bob Chelley, who dismantled the engine and stored the parts in less than ideal conditions. The current owner purchased the car, which was in a semi-dismantled state, and rebuilt it.

The engine was fitted with a new crankshaft, con-rods, pistons, camshafts, and valve gear. At the same time, the gearbox and rear axle were checked, and various bearings replaced. The brakes were overhauled, and the hydraulic cylinders have since been fitted with stainless steel liners to avoid 'sticking' in periods of long storage. A water pump and electric fan have been added, making the car trouble free in modern traffic. Additionally, an electric oil pump is fitted to allow pressure to build up before starting. A modern pre-engaged starter is fitted also.

Les panneaux de la carrosserie d'origine ont été démontés et la structure en bois rénovée comme il se doit, après quoi l'intérieur a été regarni de cuir noir et de nouveau tapis ont été installés. La nouvelle capote n'a été utilisée que deux fois. Un reportage photographique de ces travaux figure au dossier et la voiture est également accompagnée de ses papiers d'immatriculation 5V du Royaume-Uni et de son carnet de bord en cuir.

Depuis la fin de sa restauration, la Salmson a été utilisées pour des rallyes du club et comme transport quotidien. Elle a aussi participé à une sortie en France pour une course de régularité. Récemment, des pistons haute compression neufs ont été montés et seulement 150 miles parcouru depuis et il convient de roder gentiment le moteur. Après quelques miles supplémentaires, le carburateur et l'allumage devront être réglés. En dehors de cela aucun travail n'est nécessaire, la voiture étant dans un état remarquable. Le kilométrage total est d'environ 31 000 miles (50 000 km). gé aujourd'hui de plus de 70 ans, le propriétaire possède plusieurs autres voitures et pense qu'il est sage de se séparer de certaines d'entre elles, ses enfants ne manifestant aucun intérêt pour l'automobile.

The original body panels were removed, and the wooden body frame renewed as required, following which the interior was reupholstered in black leather, and new carpets fitted. The new hood has only been used twice. There is a photographic record of the work on file, and the car also comes with a UK V5 registration document and its original buff logbook.

Since the restoration's completion, the Salmson has been used in club rallies and as everyday transport. It has also had the occasional outing in French regularity hill climbs! Recently, new higher-compression pistons have been fitted; only some 150 miles have been covered since then and the engine still needs to be gently run-in. After a few more miles, the carburettor settings and ignition timing will need to be optimised. Otherwise, no work should be required, as the car is in first class condition. Total mileage is circa 31,000. Now over 70 years of age, the owner has several other cars and feels it is time to dispose of some of them as his children have no interest in them.

Le British Salmson Owners Club au Royaume-Uni et l'Amicale Salmson en France s'occupent des Salmson et organisent tous deux des manifestations et des rallyes internationaux. En 2014, Salmson était la marque à l'honneur au Vintage Montlhéry. Salmson est aussi l'une des grandes marques françaises et donc éligible pour le « rallye des grandes marques ».

En plus du fait d'être accepté dans la plupart des manifestations réservées aux avant-guerre, son nouveau propriétaire profitera de l'une des meilleurs voitures de « conducteur » d'avant-guerre, dotée d'une suspension avant indépendante, d'une direction à crémaillère et de puissants freins hydrauliques. Tony Dron, le journaliste bien connu et ancien rédacteur en chef de Classic cars a essayé « 110 » et a décrit la Salmson britannique 20/90 comme « la meilleure voiture dont on ait eu connaissance ». Il est rare de trouver des exemplaires offerts à la vente et il y a peu de voiture à moteur à double arbre à cames en tête de cette trempe.

Salmsons are looked after by the British Salmson Owners Club in the UK and the Amicale Salmson in France, both of which organise events and international rallies. In 2014 Salmson was the featured marque at Vintage Montlhéry. Salmson is also one of the 'Grand Marques' of France and eligible for the 'Rally de Grand Marques'.

Apart from being able to participate in all major pre-war events, the new owner will enjoy one of the very best pre-war drivers' cars, boasting independent front suspension, rack-and-pinion steering, and powerful hydraulic brakes. Tony Dron, the well known journalist and former Editor of 'Classic Car', tested '110' and described the British Salmson 20/90 as the 'best car you have never heard of.' Examples are seldom offered for sale, and there are very few similar twin-overhead-camshaft engined cars available.
€130,000 - 180,000

19

BENTLEY CONTINENTAL S1 COUPÉ 1956

Coachwork by Park Ward Ltd

Chassis no. BC48LBG
Engine no. BC47B

- *First owned by Baron Empain*
- *Left-hand drive*
- *Service records dating back to 1985*
- *Recent extensive refurbishment*

Décrite par *The Autocar* comme « une nouvelle étape dans l'évolution de la Bentley d'après-guerre », le magnifique coupé Continental devint synonyme de performances faciles et de grande distinction, dès sa présentation sur châssis R-Type en 1952. Avec l'arrivée de la dernière génération de six cylindres, les toutes nouvelles Silver Cloud et Bentley type S, la Continental perdait un peu de son caractère, mais rien de son exclusivité. Dans une véritable apologie de la Bentley type S, dévoilée en avril 1955, The Autocar écrivait : « la dernière Bentley offre un degré de sécurité, de confort et de performance qui dépasse l'expérience et probablement même l'imagination de la majorité des conducteurs ».

Plus tard dans l'année, la Bentley Continental était proposée sur le châssis S. « Elle ramène Bentley sur le terrain des voitures les plus rapides du monde » écrivait Autocar à propos du coupé fastback à carrosserie H. J. Mulliner qui était le coupé quatre/cinq places le plus rapide du monde à l'époque. Le nouveau châssis à caisson de la Bentley type S offrait des freins et une suspension améliorés et une version réalésée à 4 887 cm3 plus puissante du six cylindres à admission au-dessus de l'échappement qui, pour la première fois était identique sur les versions Rolls-Royce et Bentley.

Described by *The Autocar* as, 'A new stage in the evolution of the post-war Bentley,' the magnificent Continental sports saloon has been synonymous with effortless high speed cruising in the grand manner since its introduction on the R-Type chassis in 1952. With the arrival of the final generation of six-cylinder cars, the all-new Silver Cloud and Bentley S-Type, the Continental lost some of its individuality but none of its exclusivity. 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. 'It brings Bentley back to the forefront of the world's fastest cars,' Autocar said of the H J Mulliner-styled fastback, which was the quickest four/five-seater saloon of its day. The Bentley S-Type's new box-section chassis incorporated improved brakes and suspension and an enlarged (to 4,887cc) and more powerful version of the existing inlet-over-exhaust six-cylinder engine, which for the first time was identical in specification in its Rolls and Bentley forms.

La version Continental avait un radiateur plus bas et un rapport de pont plus élevé et, pour un temps seulement, fut proposée avec un levier de boîte de vitesses manuelle à droite. Comme cela avait été le cas avec la type R à l'origine, la nouvelle Continental type S n'était proposée qu'avec une carrosserie à façon, les modèles créés par les carrossiers indépendants sur châssis Continental S1 comptant parmi les plus élégants de l'époque.

Des 431 Continental S1 produites entre 1955 et 1959, 185 furent habillées par le carrossier maison de Rolls-Royce, Park Ward Ltd, 63 étant dotés de la conduite gauche. Le châssis numéro BC48LBG à conduite gauche a été livré neuf au baron Empain en 1956 par la Franco Britannic Autos Ltd de Levallois, près de Paris, le distributeur officiel de Bentley en France. En 1960, le baron Empain vendit la voiture à un membre de sa famille, le comte d'Arschot, un expert belge en art et antiquités de réputation internationale (un document des douanes, daté du 14 avril 1960, atteste que la Fédération d'Entreprises Industrielles d'Arschot & Cie SA était déjà propriétaire de la voiture à cette date). Le comte d'Arschot commanda l'installation de l'air conditionné, d'appuie-tête et de ceintures de sécurité à Crewe.

The Continental version came with shorter radiator and higher gearing and, for a time at least, could be ordered with right-hand change manual transmission. As had been the case with the original R-Type, the new S-Type Continental was only ever available as a coachbuilt car; the designs produced by independent coachbuilders for the S1 Continental chassis being among era's the most stylish.

Of the 431 Bentley S1 Continentals produced between 1955 and 1959, 185 were bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder, Park Ward Ltd, of which 63 were left-hand drive. Left-hand drive chassis number 'BC48LBG' was delivered new to Baron Empain in 1956 via Franco Britannic Autos Ltd of Levallois, Paris, the official Bentley distributor for France. In 1960 Baron Empain sold the car to a family member: the Count d'Arschot, a world famous art and antiques expert in Belgium. (A customs document dated 14/04/1960 shows that 'Fédération d'Entreprises Industrielles d'Arschot & Cie sa' already had the car in its possession at the time). At some point Count d'Arschot commissioned the Crewe factory to install air conditioning, headrests, and safety belts.

L'historique d'entretien fourni avec la voiture remonte à 1985 et montre qu'elle a été entretenue régulièrement par l'usine Rolls-Royce à Crewe et par différents agents Bentley agréés en Belgique. En 1992, la Bentley a été entièrement restaurée par ADP Coachcraft à Perivale, dans le Middlesex, au Royaume-Uni. Diverses factures de restauration, des photographies et des courriers sont inclus dans le dossier historique de la voiture.

En 2011 et 2012, la restauration de la voiture a été peaufinée, avec des suspensions, des freins, des pneus, des durits, des tapis de sol, etc... neufs. On en a profité pour réviser la transmission et éliminer toute trace d'oxydation du châssis. Le coût total de ces travaux s'est élevé à 55 000 £. De couleur Shell grey avec toit vert et intérieur en cuir vert, cette sublime Bentley Continental affiche un total d'environ 96 000 km au compteur et se présente en très bel état.

The car's accompanying service record history goes back to 1985 and shows that it has been maintained regularly by the Rolls-Royce factory in Crewe as well as by various official Bentley dealers in Belgium. In 1992 the Continental was completely restored by ADP Coachcraft in Perivale, Middlesex, UK. Sundry restoration bills, photographs, and related correspondence are present in the car's history file.

During 2011 and 2012, the car was treated to further restoration, receiving new suspension, brakes, tyres, engine hoses, and carpets, etc. At the same time, the transmission was overhauled and any chassis corrosion removed. The total cost of these works was €55,000. Finished in Shell Grey with green roof and green leather interior, this sublime Bentley Continental displays at total of circa 96,000 kilometers on the odometer is presented in beautiful condition.

€280,000 - 340,000

20

FERRARI 330GT 2+2 SERIE 1 COUPÉ 1964

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 6265GT
Engine no. 6265GT

- *Delivered new to Italy*
- *Matching numbers*
- *Overdrive gearbox*
- *Restored in Italy in the 1990s*

À la fin des années 1950, le marché des voitures de sport pouvant offrir l'habitabilité suffisante pour une famille était apparemment assez porteur pour donner à Ferrari l'opportunité de présenter un modèle 2+2. Présentée au cours de l'été 1960, la première de ces Ferrari - la 250 GT 2+2 - prenait pour base la très réussie 250 GT. La tâche de Pininfarina consistait à dessiner une 2+2 sans sacrifier l'allure élégante ni la sportivité de la 250 et le maître carrossier avait brillamment réussi l'exercice, déplaçant le moteur, la boîte et le boîtier de direction vers l'avant et le réservoir vers l'arrière, dégageant ainsi suffisamment d'espace pour deux places de secours à l'arrière.

La 250 GTE servit de base pour sa remplaçante, la 330 GT 2+2, dévoilée en janvier 1964. Pininfarina avait à nouveau été mis à contribution pour le style, adoptant des doubles optiques pour flatter le goût de la clientèle du plus important marché de Ferrari, les États-Unis. Le châssis tubulaire de la 330 GT avait un empattement 50 mm plus long que précédemment, qui rendait le confort moins mesuré pour les passagers arrière. La suspension indépendante à l'avant était assurée par triangles superposés et ressorts hélicoïdaux, tandis qu'à l'arrière on trouvait un essieu rigide à ressort semis-elliptiques. Les freins aux quatre roues étaient améliorés par des circuits hydrauliques séparés à l'avant et à l'arrière.

By the end of the 1950s, the market for sports cars with 'family accommodation' had grown sufficiently for Ferrari to contemplate the introduction of a four-seater model. Introduced in the summer of 1960, the first such Ferrari - the 250 GTE 2+2 - was based on the highly successful 250 GT. Pininfarina's brief had been to produce a 2+2 without sacrificing the 250's elegant good looks or sporting characteristics, and the master Carrozzier succeeded brilliantly, moving the engine, gearbox, and steering gear forward and the fuel tank back, thus creating sufficient room for two occasional rear seats.

The 250 GTE provided the basis for its replacement: the 330 GT 2+2 introduced in January 1964. Pininfarina was once again entrusted with the styling, adopting of a four-headlamp frontal treatment that reflected the tastes of Ferrari's most important export market, the USA. The 330 GT's tubular chassis was 50mm longer in the wheelbase than before, which made conditions less cramped for the rear passengers. Suspension was independent at the front by wishbones and coil springs, while at the back there was a live axle/ semi-elliptic set-up. Improvements to the discs-all-round braking system saw separate hydraulic circuits adopted for front and rear.

Le moteur V12 Colombo ouvert à 60° de la 330 GT était apparu sur la 330 America (en fait une 250 GTE 2+2 réalésée) en 1963. Avec une cylindrée de 3 967 cm3 ce simple arbre à cames en tête tout en alliage développait plus de 300 ch, largement suffisants pour emmener la 330 GT à une vitesse maximale de 245 km/h qui en faisait, à sa présentation, la plus rapide des Ferrari de route. Équipée à l'origine avec une boîte à quatre rapports et overdrive, la 330 GT reçut une boîte à cinq rapports à la mi-1965 et vit ses quatre phares remplacés par deux phares traditionnels, plus tard dans l'année, devenant ainsi la 2e série.

Cette 1e série, châssis numéro 6275, a été livrée neuve en Italie en septembre 1964, puis peu après exportée aux États-Unis. Les propriétaires connus aux États-Unis sont William H. Strange et Michael Scott (tous deux du Texas). Au milieu des années 1990, la Ferrari était la propriété d'un certain M. Pagliarini en Italie. En sa possession, la voiture a été entièrement restaurée en Italie, la carrosserie étant confiée à Brandoli et la peiture à Cemonini (facture au dossier). On pense qu'elle est restée en Italie en possession de M. Pagliarini jusqu'à une date récente. En 2014, 6265 a été importée au Royaume-Uni et immatriculée sous le numéro CBU 594B. La documentation fournie comprend la fiche de construction Ferrari, les papiers de l'ancienne immatriculation italienne et son certificat d'immatriculation V5C au Royaume-Uni.

The 330 GT's Colombo-type, 60-degree, V12 engine had first appeared in the 330 America (effectively a big-bore 250 GTE 2+2) in 1963. Displacing 3,967cc, the single-overhead-camshaft, all-alloy unit was good for 300-plus horsepower, an output sufficient to propel the 330 GT to a maximum velocity of 152mph (245km/h) making it, when introduced, the fastest road-going Ferrari. Equipped at first with a four-speeds-plus-overdrive gearbox, the 330 GT gained a five-speed transmission in mid-1965 and later that year had its four-headlight front end replaced by a two-lamp arrangement, these later cars being known as the 'Series 2'.

A 'Series 1' model, chassis number '6265' was delivered new in Italy in September 1964 and shortly thereafter was exported to the USA. Known owners in the USA include William H Strange and Michael Scott (both of Texas). By the mid 1990s the Ferrari was owned by a Mr Pagliarini in Italy. During his ownership the car was fully restored in Italy, Brandoli being responsible for the body and Cemonini for the paintwork (invoice on file). It is believed to have remained in Italy in Mr Pagliarini's ownership until recently. In 2014 '6265' was imported into the UK and registered as 'CBU 594B'. Accompanying documentation consists of a copy of the Ferrari build sheet, a copy of the old Italian registration papers and a current UK V5C Registration Certificate.
€240,000 - 280,000

21

MCLAREN 650S « CHANTILLY EDITION » COUPÉ 2014

Chassis no. SMB11DAB2FW004072

- *Exhibited by McLaren at the inaugural Chantilly Arts & Elegance*
- *Unique specification*
- *One owner; 28 kilometres from new*
- *Registered in France*

Lorsque le concept car McLaren P1 GTR fit ses débuts européens à la manifestation inaugurale de voitures anciennes Chantilly Arts & Élégance Richard Mille, en septembre 2014, elle était exposée aux côtés d'un exemplaire unique de la McLaren 650S, celle qui est proposée à la vente ici. À la suite du lancement international de la marque en 2010, McLaren Automotive présentait les révolutionnaires 12C et 12C Spider, suivis en 2013 par la série limitée McLaren P1. Suivant son programme d'une nouveauté chaque année, la marque dévoilait les 650S coupé et 650S Spider en 2014.

McLaren a été un pionnier de la fibre de carbone dans la construction automobile ces trente dernières années et, depuis que la marque a introduit le châssis en carbone sur les voitures de compétition et de série, respectivement sur les LMP4/1 de 1981 et McLaren F1 de 1993, tous ses modèles ont eu recours au châssis en carbone.

When the McLaren P1 GTR design concept made its European premiere at the inaugural Chantilly Arts & Elegance Richard Mille classic car event in September 2014, it appeared alongside a unique example of the McLaren 650S: the car offered here. Following the company's global launch in 2010, McLaren Automotive launched the groundbreaking 12C and 12C Spider, and followed this in 2013 with the limited-run McLaren P1. In keeping with its plan to introduce a new model each year, the company unveiled the 650S Coupé and 650S Spider in 2014.

McLaren has pioneered the use of carbon fibre in vehicle production over the past 30 years, and since the company introduced a carbon chassis into racing and road cars with the 1981 McLaren MP4/1 and 1993 McLaren F1 respectively, all its cars have featured a carbon fibre chassis.

This McLaren 650S being presented at the Chantilly Concours 2014

La 650S partage son châssis avec la 12C et reçoit le même V8 McLaren M838T double turbo de 3, 8 litres. Dans la 650S ce moteur surpuissant délivre 641 ch qui lui donnent une vitesse maximale de 333 km/h.

Ce coupé 650S unique, commandé par le distributeur McLaren de Paris a été construit par MSO, le département véhicules spéciaux de McLaren. Véritable choc visuel de la révolutionnaire supercar à moteur central, elle arbore une livrée brillante blanc perle métallisée sur toute ses surfaces extérieures, y compris le séparateur avant, les lames de portes et l'intérieur des entrées d'air. En contraste, certains éléments comme le toit, les roues en alliage et les coques de rétroviseurs sont traitées en noir brillant.

The 650S shares the 12C's chassis and is powered by the same McLaren M838T 3.8-litre twin-turbo V8. In the 650S this mighty engine delivers 641bhp, which is good enough for a top speed of 333km/h.

Commissioned by the McLaren Paris retailer, this unique 650S Coupé was built by MSO, McLaren's bespoke division. A visually striking example of the groundbreaking mid-engined supercar, it is finished in gleaming Pearl White metallic with the colour extending throughout the exterior, including the front splitter, door blades, and side intakes. In contrast to this, details such as the roof, lightweight alloy wheels, and mirror casings have been finished in gloss black.

McLaren

Ce traitement monochrome donne à cette 650S unique un aspect à la fois spectaculaire et élégant. Un pare-chocs avant de la couleur de la carrosserie et des lames de portières MSO améliore l'écoulement de l'air et optimisent l'efficacité aérodynamique, tandis que l'arrière de la voiture arbore un diffuseur en fibre de carbone agressif, contrastant avec sa peinture immaculée. Le contraste est encore accentué avec les jantes en alliage à cinq rayons noir brillant de la 650S.

À l'intérieur, l'habitacle est tendu d'un léger Alcantara noir avec coutures contrastées en fil orange. L'aspect intérieur est aussi caractérisé par un usage extensif de la fibre de carbone et par un fini noir brillant sur les aérateurs, le bloc d'instruments et les diverses commandes du panneau Active Dynamics.

Vendue avec deux jeux de clés, le manuel du conducteur, une housse et sa carte grise française, cette impressionnante McLaren 650S n'a parcouru que 28 km et se présente littéralement « comme neuve ».

The monochromatic design gives this one-off 650S a dramatic yet elegant look. A body-coloured front bumper and MSO door blades improve airflow and optimise aerodynamic efficiency, while the rear of the car boasts an aggressive carbon fibre diffuser contrasting with the crisp paintwork. Further contrast is added with a set of five-spoke lightweight forged alloy 650S wheels finished in gloss black.

Inside, the cabin is trimmed with lightweight black Alcantara, with contrasting orange stitching throughout. The interior look is complemented by extensive use of carbon fibre and a gloss black finish applied to the air vents, instrument cluster, and switches on the Active Dynamics Panel.

Offered with two sets of keys, owner's manual, car cover, and French Carte Grise, this awe-inspiring McLaren 650S has covered a mere 28 kilometres and is presented in effectively 'as new' condition.
€230,000 - 330,000

22
FERRARI DINO 246 GT BERLINETTE 1973

Chassis no. 6580
Engine no. 10875

- *Delivered new within the EU*
- *One of the final 'E' series*
- *Restored in the early 1990s*
- *Present ownership for the last 25 years*

Une version 2,4 litres sur un empattement allongé – la 246 GT – remplaça la Dino 206 d'origine à la fin de 1969. Construite par Scaglietti, sa carrosserie était désormais en acier et le bloc moteur en acier coulé plutôt qu'en aluminium, mais la nouvelle puissance – 195 ch à 7 600 tr/min – grâce à l'accroissement de la cylindrée compensait largement le surpoids. Une version « targa », la 246 GTS, suivit en 1972. La Dino 246 connut trois séries, L, M et E, désignant des améliorations de détail dans les spécifications. Des trois série, la M, seulement produite dans les premiers mois de 1971, est de loin la plus rare.

Les changements par rapport à la précédente série L concernaient l'accroissement de la voie arrière de 30 mm , une fixation des roues par cinq boulons, une ouverture du coffre depuis l'habitacle, des appuie-tête intégrés au sièges et d'autres améliorations mineures à la boîte et au moteur. La série finale E incluait tous les changements de la précédente série, avec d'autres améliorations apportées au moteur et à la boîte et à de nombreux points de détails.

Quoique moins rapide en ligne droite que ses sœurs d'écurie à moteur V12, l'agile petite Dino pouvait montrer ses jolis feux arrière à presque tout ce qui roulait sur route sinueuse. Une « Voiture de conducteur » par excellence, toujours très appréciée aujourd'hui. La Dino proposée ici, une des 200 série E construites, a des numéros concordants (châssis/moteur/boîte), comme le confirme une correspondance avec Ferrari.

A 2.4-litre version on a longer wheelbase - the 246 GT - replaced the original Dino 206 in late 1969. Built by Scaglietti, the body was now steel and the cylinder block cast-iron rather than aluminium, but the bigger engine's increased power - 195bhp at 7,600rpm - adequately compensated for the weight gain. A Targa-top version, the 246 GTS, followed in 1972. The Dino 246 was built in three series: 'L', 'M' and 'E', these designations reflecting detail changes in the specification. Of the three, the 'M' series is by far the rarest, being produced during the early months of 1971 only.

Changes from the preceding 'L' series had included a 30mm increase in rear track; five-bolt fixing for the road wheels; internal boot release; seat-mounted headrests; and various minor improvements to the engine and gearbox. The final 'E' series featured all the developments incorporated into its predecessors together with further improvements to the engine and gearbox, and numerous other more minor changes.

While not quite as fast in a straight line as its larger V12-engined stablemates, the nimble Dino was capable of showing almost anything a clean pair of heels over twisty going. Truly a driver's car par excellence and still highly regarded today. One of approximately the 200 'Series E' cars built, the Dino offered here is a matching numbers example (chassis/engine/gearbox) as confirmed in correspondence from Ferrari.

6580 a quitté l'usine de Maranello équipée de l'air conditionné, des ceintures de sécurité et des vitres électriques et a été équipée de sièges en cuir noir « Daytona ». Ces derniers étaient en option à l'époque et ne sont pas d'origine sur cette voiture qui a été livrée en bleu Scuro avec intérieur beige. Les autres caractéristiques notables sont la radio/cassette avec antenne électrique (pas d'origine), un tripmaster analogique et un anti-vol d'époque (un coupe-circuit placé près de l'embrayage).

Le châssis numéro 6580 a été livré neuf en Italie par Motor SpA, le concessionnaire Ferrari de Bologne. La voiture a changé de mains dans les années 1980 pour passer à un certain M. Ulrix en Belgique en 1988. En 1991, la Dino a été achetée au spécialiste belge de Ferrari GiPiMo par son actuel propriétaire qui l'a conservée pendant ces 25 dernières années. La voiture a été acquise en misérable état, mais complète et idéale pour une restauration.

Restaurée « mieux que neuf », en 1991/1992, la Dino a été repeinte en rouge avec intérieur noir et est accompagnée d'un reportage photographique de la restauration. Aucun autre travail que l'entretien de routine n'a été effectué depuis et la peinture se présente toujours bien malgré ses vingt ans d'âge. La Dino est vendue avec ses papiers d'immatriculation belge, sa brochure et des écrits sur le modèle et une importante quantité de factures dont beaucoup concernent sa restauration et d'autres de GiPiMo en 2014 pour un total de 5 000 €.

'6580' left the Maranello factory equipped with air conditioning, seat belts and electric windows, and has been fitted with 'Daytona' black leather seats. The latter were an option at the time but are not original to this car, which was delivered finished in Blu Scuro with a beige interior. Other noteworthy features include a (non-original) radio/cassette with electric aerial, an analogue Tripmaster, and a period anti-theft device (an engine cut-out button next to the clutch).

Chassis number '6580' was delivered new in Italy and sold by Motor Spa, the Ferrari concessionaire in Bologna. The car changed hands in the 1980s, moving to a Mr Ulrix in Belgium in 1988. In 1991 the Ferrari was purchased from the Belgian marque specialist GiPiMo by the current owner, its custodian for the last 25 years. The car was purchased in poor condition but was complete and thus an ideal candidate for restoration.

Restored to 'better than new' standard in 1991/1992, the Dino has been refinished in red with black interior trim and comes with photographs recording the restoration. No work other than routine maintenance has been carried out since then, and the paintwork still presents very well despite being over 20 years old. The Dino is offered with Belgian registration papers; a brochure and book on the model; and a substantial quantity of invoices, including many relating to the restoration, together with others from GiPiMo in 2014 totaling approximately €5,000.
€250,000 - 350,000

23 †

HORCH 853A SPORTCABRIOLET 1938

Coachwork by Gläser of Dresden (see text)

Chassis no. 854126
Engine no. 851320

- *Premier German marque*
- *One of only a handful of surviving Sportcabriolets*
- *Fully restored by Horch Classic*
- *Getrag five-speed gearbox*

Intégré au groupe Auto-Union depuis 1932, Horch sortit une véritable pléthore de versions de ses modèles dans les années 1930, avec des choix de cylindrées, d'empattements et de styles de carrosseries, tous destinés au marché du luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux face à Mercedes-Benz. La 853 de 4, 9 litres, dévoilée pour l'année-modèle 1936, était propulsée par un huit cylindres en ligne simple arbre reposant sur dix paliers, conçu par Fiedler et installé dans un robuste châssis doté d'une transmission à quatre rapports avec overdrive et de freins hydrauliques assistés. La 853/853a, un élégant cabriolet sportif, fut produite jusqu'à l'entrée en guerre, date à laquelle 950 de ces voitures très exclusives avaient été construites.

On pense que seulement cinq ou six Horch 853a Sportcabriolet construits par Gläser existent encore. La carrosserie Gläser, qui avait pris de nombreuses licences au cours des années 1920, était spécialisée dans les cabriolets et en construisit beaucoup pour Horch. Il est très difficile de savoir pour quels clients ces voitures exclusives ont été construites, la société originale d'Heinrich Gläser ayant cessée ses activités après la seconde guerre et pratiquement tous les registres d'usine ayant été soit détruits soit perdus.

Part of the Auto Union since 1932, Horch produced a veritable plethora of model variations in the 1930s, ringing the changes on engine capacity, wheelbase, and styles of coachwork, but all were aimed squarely at the prestige end of the market where Horch was the only serious domestic rival to Mercedes-Benz. Introduced for the 1936 season, the 4.9-litre Type 853 was powered by a Fritz Fiedler-designed, SOHC, ten-bearing straight eight mounted in a solidly built chassis boasting a four-speed overdrive gearbox and servo-assisted hydraulic brakes. A stylish sports cabriolet, the 853/853a was produced up to the outbreak of war, by which time a mere 950 of these exclusive cars had been built.

It is believed that only five or six examples of the Horch 853a Sportcabriolet by Gläser are still in existence. Gläserkarosserie was a specialist in cabriolet coachwork, having taken out numerous related patents during the 1920s, and built many such bodies for Horch. Establishing who were the customers for these exclusive cars is very difficult, as Heinrich Gläser's original company ceased to exist after WW2, and nearly all factory records were either lost or destroyed.

En février 1945, les bombardements alliés avaient obligé Gläserkarrosserie à quitter ses locaux de Dresde pour Ullersricht, près de Weiden, en Bavière, où le propriétaire, Erich Euer, reprit la production après guerre. Sous sa nouvelle identité, Gläser fabriquait des équipements cinématographiques mais reprit aussi brièvement ses activités de carrosserie pour construire les premières versions cabriolet de la Porsche 356.

Trouvé en Ukraine en 2012, cette très rare Horch 853a a subi une restauration de quatre années chez Horch Classic. La carrosserie est très probablement due à Gläser, de nombreux panneaux d'origine ayant été identifiés avant le début de la restauration et ont été confirmés par un article paru en décembre 1989 dans une édition d'Auto Illustrierte. Le changement le plus important par rapport à la carrosserie de série de la 853a se situe au niveau des ailes avant, dépourvues des roues de secours jumelles. Le logement est obturé par deux panneaux de tôle et la voiture parait bien plus élégante sans les roues de secours.

In February 1945, bombing damage had forced the relocation of Gläserkarosserie from its Dresden home to Ullersricht, near Weiden in Bavaria, where owner Erich Heuer resumed production after the war. In its new incarnation, Gläser manufactured cinema equipment, though the company did return to its traditional coachbuilding activities, albeit only briefly, as maker of the first cabriolet versions of Porsche's 356 sports car.

Found in Ukraine in 2012, this ultra-rare Horch 853a has been restored over a four-year period by Horch Classic. The body is most likely by Gläser, as many original body parts were identified before the restoration began, and these were cross-checked with an article in the December 1989 edition of 'Auto Illustrierte'. Compared with the standard 853a body, the most significant change in is the front wings, which lack the twin spare wheels; the recess is covered with metal panels, and without the spare wheels the car looks much more elegant.

Au cours de sa restauration, la Horch a été complètement démontée, y compris l'intérieur, le couvre capote, les portes et tous les accessoires. Tous les composants mécaniques, jusqu'au moteur, la boîte de vitesses, les essieux avant et arrière, etc... ont été démontés et la carrosserie séparée du châssis. Le châssis a été nettoyé et son métal expertisé pour son épaisseur et sa corrosion. Les parties trop corrodées ou trop fines ont été remplacées, apprêtées et recouvertes de plusieurs couches de peinture.

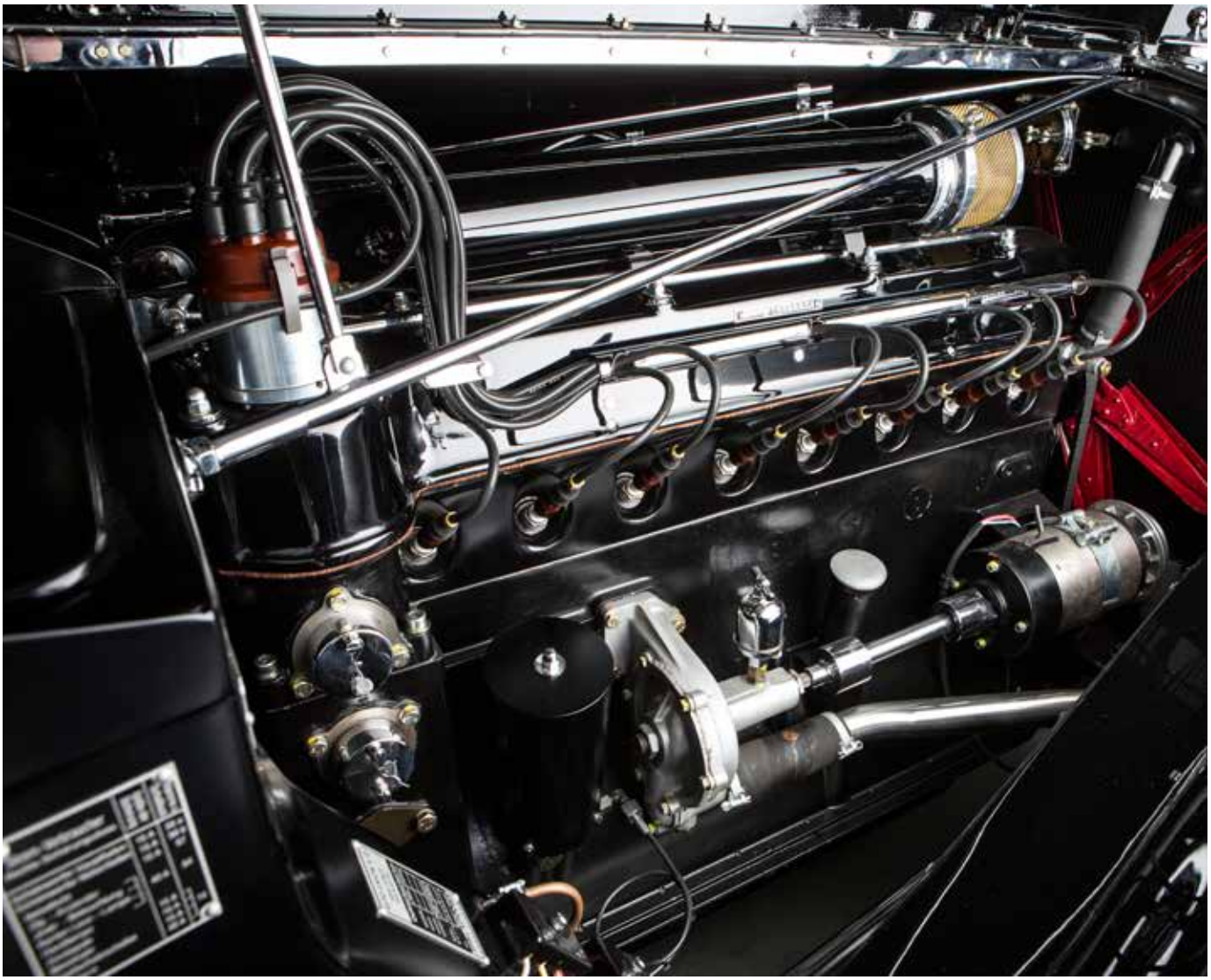
Lorsqu'on a enlevé la carrosserie on s'est aperçu que la structure en bois était sérieusement pourrie, nécessitant la construction d'une nouvelle structure en frêne qui a ensuite reçu une couche de protection contre le pourrissement et les champignons. Les panneaux de métal de la carrosserie ont été restaurés à la main et remplacés lorsque nécessaire. Le réassemblage s'est fait à l'aide de mesures au laser. La capote a été entièrement refaite, y compris les éléments en bois et les ornements en aluminium poli.

Les ensembles mécaniques, comme le moteur, les essieux, la boîte de vitesses et la direction ont été démontés et révisés lorsque c'était nécessaire. Le moteur a reçu des roulements et des pistons neufs, tandis que l'entrainement des arbres à cames et le vilebrequin ont été révisés avec de nouveaux joints pour les soupapes. Le vilebrequin et le volant moteur ont été équilibrés avec précision.

In the course of restoration, the Horch was completely dismantled, including the interior, hood cover, doors, and all accessories. All the mechanical components, including the engine, gearbox, front and rear axles, etc were removed and the body separated from the chassis. The chassis frame was then cleaned, measured and the metal checked for thickness and corrosion. Parts of the frame that showed either too much corrosion or were deemed too thin were replaced and then primed and painted with multiple coats.

When removing the body, it became apparent that the wooden frame had rotted severely, necessitating the fabrication of a new wooden frame in ash, which was then given a protective coating against rot and fungi. The body's metal panels were restored by hand and replaced where necessary. Re-assembly was carried out using laser measurements. The hood was completely renewed, including the timber elements and the polished aluminium embellishments.

Mechanical assemblies such as the engine, axles, differential, gearbox and steering were dismantled, measured and overhauled where necessary. The engine received new bearings and new pistons, while the camshaft drive and crankshaft were overhauled, and seals fitted to the valve guides.



Le moteur, essayé au banc pendant une vingtaine d'heure avant d'être réinstallé dans la voiture, tourne avec une grande douceur. Une boîte Getrag à cinq rapports a été choisie (le modèle suivant, la Horch 853, pouvait recevoir une boîte à cinq rapports) et cette transmission moderne synchronisée rend la conduite de la voiture très facile.

Un faisceau électrique neuf a été refait et recouvert de coton vernissé pour reproduire l'aspect d'époque. Il va sans dire que tous les éléments de sécurité des freins et de la direction ont été rénovés. Un système d'allumage additionnel a été installé. Tous les tuyaux d'essence sont en cuivre et les conduits de freins en Kunifer, tandis que l'échappement est en inox.

La carrosserie a été peinte en noir avec une couche de vernis finale et des filets ont été tracés à la main. Le cuir beige des sièges a été choisi pour son aspect qui ressemble à celui des cuirs utilisés à l'époque. Le logotype Horch a été brodé sur le dos des sièges avant et sur les contre-portes au fil noir, tandis que l'intérieur de la voiture a été tendu de tapis de laine de haute qualité avec un passepoil du même cuir que les sièges. La voiture étant entièrement d'origine avant sa restauration signifie que toutes les phares, les feux, les pièces chromées, sièges et les mécanismes de portes ont pu être restaurés plutôt que remplacés.

The crankshaft was finely balanced together with the flywheel. Dynamometer tested for some 20 hours before reinstallation, the engine is reported to run very smoothly. Modern radial oil seals are fitted to the engine at front and rear. A Getrag five-speed gearbox was chosen (the later Horch 853a models could be ordered with a five-speed 'box), and this modern all-synchromesh transmission makes the car very easy to drive.

A new wiring loom has been made and covered with woven cotton to replicate the appearance of the original. It goes without saying that safety-critical components for the steering and hydraulic brakes were renewed also. All fuel pipes are made from copper and the brake pipes from Kunifer, while the exhaust system is stainless steel.

The body has been refinished in black, with a clear top coat and coach line applied by hand. The beige leather for the seats was chosen for its period-authentic surface texture. The Horch logo has been stitched into the back of the front seats and the door cards with a black thread, while the interior has been trimmed in high quality woollen carpet piped in the same leather as used for the seats. The car's complete and original condition prior to restoration meant that all lights, headlamps, chromed trim, and the mechanisms for the seats and doors could be refurbished rather than replaced.
€700,000 - 900,000

HORCH

24 †

HORCH 853 STROMLINIEN COUPÉ 1937

- *Fully restored by Horch Classic*
- *Beautiful condition*

Chassis no. 853433
Engine no. 851308

AUTO UNION

Après la seconde guerre mondiale, la voiture fut retrouvée en Biélorussie où elle était utilisée par des officiers de haut rang. Quand la Horch fut démobilisée, elle fut vendue à un fermier local qui garda la voiture jusqu'en 1998 quand il la vendit à son propriétaire suivant en Ukraine. La Horch y est restée sept autres années avant de revenir en Allemagne.

Horch Classic a acheté le Stromliniencoupe en 2005 et, après de longues recherches, s'est lancé dans une restauration et une reconstruction afin de rendre à la voiture sa gloire passée. On a d'abord construit une forme en bois que l'on a recouverte de tissu pour mieux appréhender les lignes et les comparer avec celles que l'on peut observer sur les photos historiques. À l'aide de gabarits en bois, la structure en bois de la carrosserie fut recréée, aligné au laser et monté sur le châssis.

Les panneaux de carrosserie en métal et les portes furent également recréés à grand peine, puis arrimés à la structure de bois et soudés. La même méthode fut utilisée pour le capot et les ailes avant et arrière. Un gabarit en bois était créé, puis les panneaux de métal mis en forme et soudés.

After WW2, this car found its way to Belarus where it was used by high-ranking military officers. When the Horch was finally decommissioned, it was sold to a local farmer, who kept the car until 1998 when he sold it to its next owner in Ukraine. The Horch remained in the Ukraine a further seven years before it returned to Germany.

Horch Classic purchased the Stromlinencoupe in 2005 and, following exhaustive research, embarked on a restoration and reconstruction to bring the car back to its former glory. First they fabricated a mock-up body in wood, which was then covered with fabric to better assess the lines and compare them with those shown in historic photographs. Using wooden templates, the wooden body frame was then recreated, laser-aligned and mounted on the chassis.

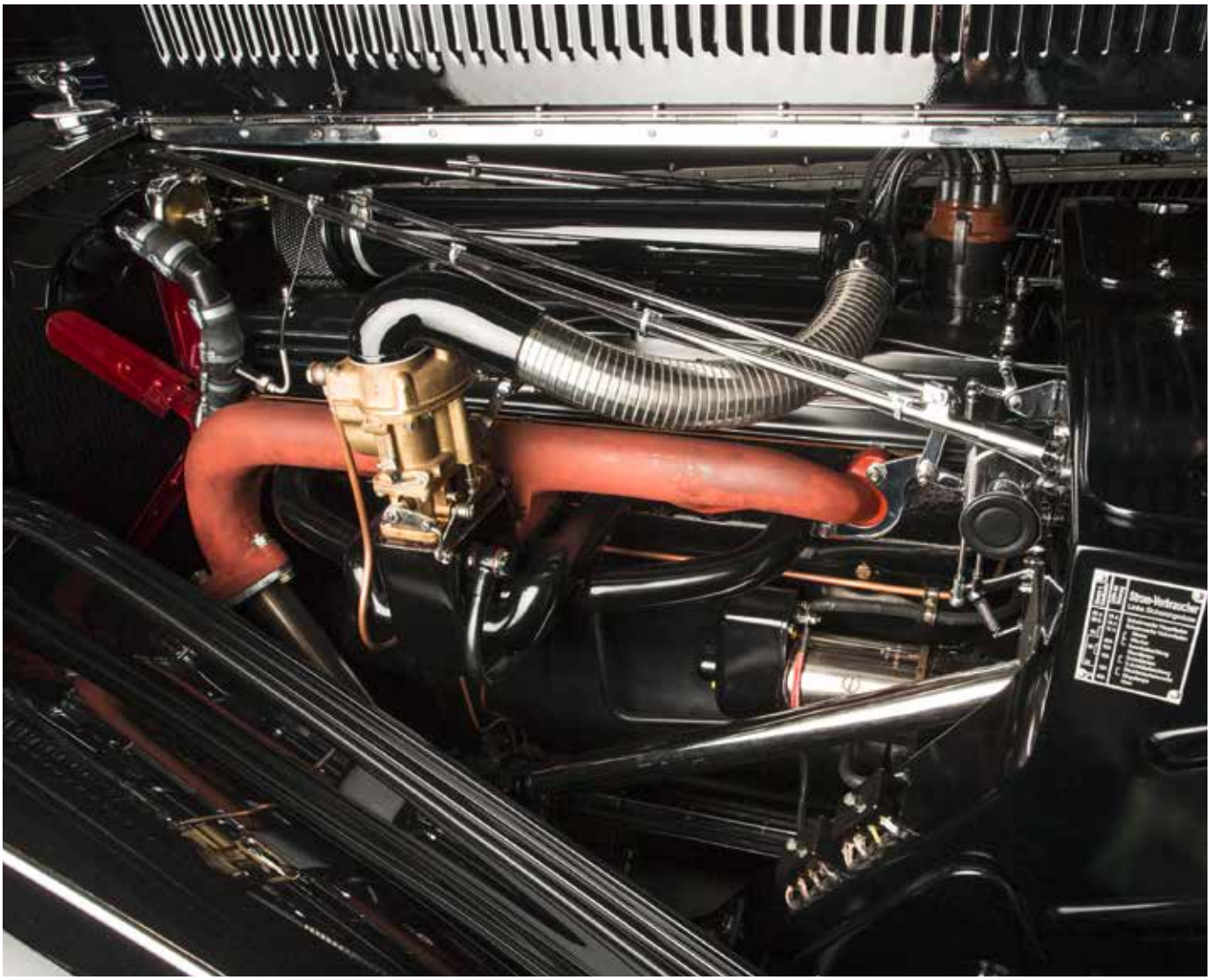
The body's metal panelling and doors were likewise painstakingly recreated, then attached to the wooden frame and welded. The same method was used for the bonnet and the front and rear wings: first a wooden template was created, then the metal panelling was shaped and welded.

Le châssis fut sablé et passé au marbre à l'aide d'un niveau laser. De nombreuses soudures anciennes furent refaites et le châssis renforcé partout où le métal était trop mince ou corrodé. Une fois terminé, le châssis fut apprêté et peint et les corps creux bouchés à la cire protectrice. Après une couche d'apprêt, la carrosserie reçut plusieurs couches de peinture noire avec une couche de vernis de finition pour lui donner plus de profondeur. Un filet turquoise fut ensuite tracé à la main. De nouvelles moquettes – à passepoil de cuir turquoise – ont été installées à l'intérieur, lui-même tendu de cuir noir. Après de longues recherches, un toit ouvrant Gülde d'époque fut trouvé, nettoyé et adapté. Les lignes de la carrosserie ne sont pas gâchées par un coffre, il y a suffisamment de place pour les bagages derrière les sièges où deux authentiques valises ont été déposées et fixées par des lanières de cuir.

Le moteur, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesses et la direction ont été démontés et rénovés quand cela était nécessaire. Le moteur a été complètement démonté et toutes les pièces vérifiées. De nouveaux roulements ont été installés, de nouveaux pistons montés et l'arbre à cames et les commandes de soupapes révisés.

The chassis was sandblasted and measured using laser spirit levels. Many old welds were renewed, and the chassis reinforced wherever the metal was found to be too thin or corroded. When finished, the chassis was primed and painted, and the cavities sealed with protective wax. After priming, the body was given multiple coats of black paint with a final clear coat to create a deep lustre. A turquoise coachline was then applied by hand. New carpets - piped in turquoise leather - were fitted to the interior, which is upholstered in black leather. After a lengthy search, an original Gülde sunroof was sourced, cleaned, and adapted to fit. The body's lines are not spoiled by a boot lid; there is enough room for luggage is behind the seats, where two authentic suitcases have been fitted and are retained by leather straps.

The engine, front and rear axles, differential, gearbox and steering were dismantled, measured and overhauled where necessary. The engine was completely dismantled and all parts measured and checked. New bearings were fitted, new pistons installed, and the camshaft and valve gear overhauled.



De nouveaux joints ont été montés pour les guides de soupapes et des joints à lèvre modernes ont été montés à l'avant et à l'arrière du moteur. Le vilebrequin a été équilibré, ainsi que le volant moteur. Le moteur, testé au banc pendant une vingtaine d'heure avant d'être réinstallé dans le châssis, tourne régulièrement et en douceur, tandis qu'une boîte de vitesses ZF à cinq rapports améliore encore le plaisir de conduite déjà très agréable et permet de tenir une bonne vitesse de croisière à bas régime. Un nouveau faisceau électrique a été refait et recouvert de coton vernissé pour lui redonner l'aspect d'origine. Il va sans dire que les éléments de sécurité concernant la direction et les freins hydrauliques ont également été rénovés.

Cette étonnante automobile est accompagnée d'un ensemble d'écrits sur la marque, de ses papiers d'immatriculation allemande et des documents concernant sa restauration.

New seals were fitted to the valve guides, and modern radial oil seals fitted to the engine at front and rear. The crankshaft was finely balanced together with the flywheel. Dynamometer tested for some 20 hours before fitting to the car, the engine is reported to run very smoothly, while a ZF five-speed gearbox enhances the already pleasurable driving experience and helps to keep the engine revs low at cruising speeds. A new wiring loom has been made and covered with woven cotton to replicate the appearance of the original. It goes without saying that safety-critical components for the steering and hydraulic brakes were renewed also.

This stunning car is offered with related literature, German registration papers, and documentation of the restoration.
€600,000 - 900,000

25 †

HORCH 780 B CABRIOLET 1934

Coachwork by Gläser of Dresden

Chassis no. 78380
Engine no. 50321

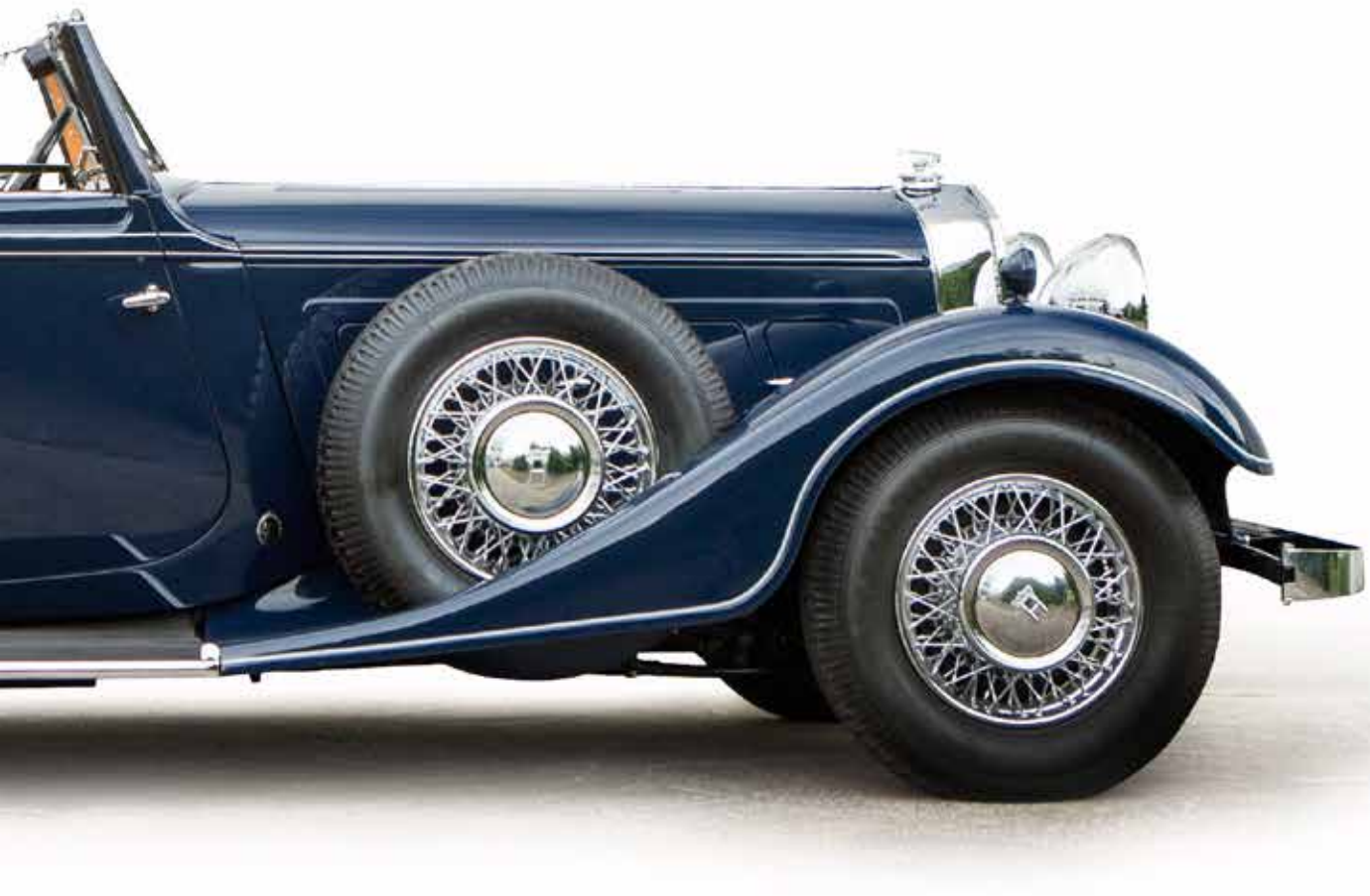
- *One of only 82 examples produced*
- *Restored by Horch Classic*
- *Getrag five-speed all-synchromesh gearbox*
- *Schloss Dyck concours award winner*

En mars 1932, Horch dévoilait sa nouvelle gamme de modèles 700, au sommet de laquelle trônait la 780. Elle était animée par un huit cylindres en ligne de 4, 9 litres de 100 ch qui autorisait une vitesses de pointe d'environ 125 km/h, en fonction du type de carrosserie. La production de la 780 et 780 B s'étala de 1932 à 1934, date à laquelle plus de 300 de ces superbes automobiles avaient été construites.

Cette très rare Horch 780 B, châssis numéro 78380, a été expédiée au carrossier Gläser à Dresde pour être habillée de cette très belle carrosserie cabriolet deux portes, et fut livrée à son premier propriétaire en 1934. On pense que la voiture s'est retrouvée en Biélorussie pendant ou juste après la seconde guerre.

In March 1932, Horch introduced its new 700 Series models, at the pinnacle of which sat the Type 780. They were powered by a 4.9-litre straight eight engine delivering 100bhp, which was good enough for a top speed of around 125km/h, depending on the type of coachwork. Production of the 780 and 780 B lasted from 1932 to 1934, by which time a little over 300 of these supremely elegant cars had been completed.

This ultra-rare Horch 780 B, chassis number '78380', was delivered to Dresden-based coachbuilder Gläser to be fitted with its beautiful two-door convertible body, and was delivered to the first owner in 1934. It is believed that the car found its way to Belarus either during or directly following WW2.



Selon les informations communiquées au vendeur, la voiture a été retrouvée partiellement démontée dans une grange saine en 2005, puis importée en Allemagne où elle fut achetée par Horch Classic. Selon les archives, seulement 82 exemplaires de 780 B ont été construits, y compris les modèles carrossés à l'unité par Erdmann & Rossi, Bauer ou leurs pairs, ce qui fait de celle-ci l'une des Horch les plus rares.

Après de longues recherches, la consultation de nombreuses archives et la quête d'informations techniques, cette étonnante 780 B a été complètement démontée et restaurée par Horch Classic sur une période de sept années. Le but était d'effectuer une restauration complète, en conservant le maximum d'éléments d'origine chaque fois que cela était possible. Ce qui a été fait comme en atteste le radiateur, l'avertisseur dans le compartiment moteur, le carburateur et le collecteur d'échappement.

Le châssis a été nettoyé et l'épaisseur du métal vérifié, ainsi que les traces de corrosion. Les parties trop corrodées ou trop fines ont été remplacées, apprêtées et ont reçu plusieurs couches de peinture. Compte tenu de sa rareté et du fait que la structure en bois, les panneaux de carrosserie et l'armature de capote étaient remarquablement bien conservés, on a décidé de les conserver partout où cela était possible.

According to information supplied to the vendor, the car was found partly dismantled in a dry barn in 2005, and then exported to Germany where it was acquired by Horch Classic. According to the records, only 82 examples of the 780 B were built, including coachbuilt cars bodied by the likes of Erdmann & Rossi and Bauer, making this one of the rarest of Horch models.

After lengthy research, consulting numerous archives and obtaining detailed technical information, this stunning 780 B was completely disassembled and restored by Horch Classic over a period of seven years. The aim was a total restoration while at the same time taking care to retain original components wherever possible. This has been achieved, as evidenced by the radiator, the horn in the engine bay, the carburettor, and the exhaust manifold.

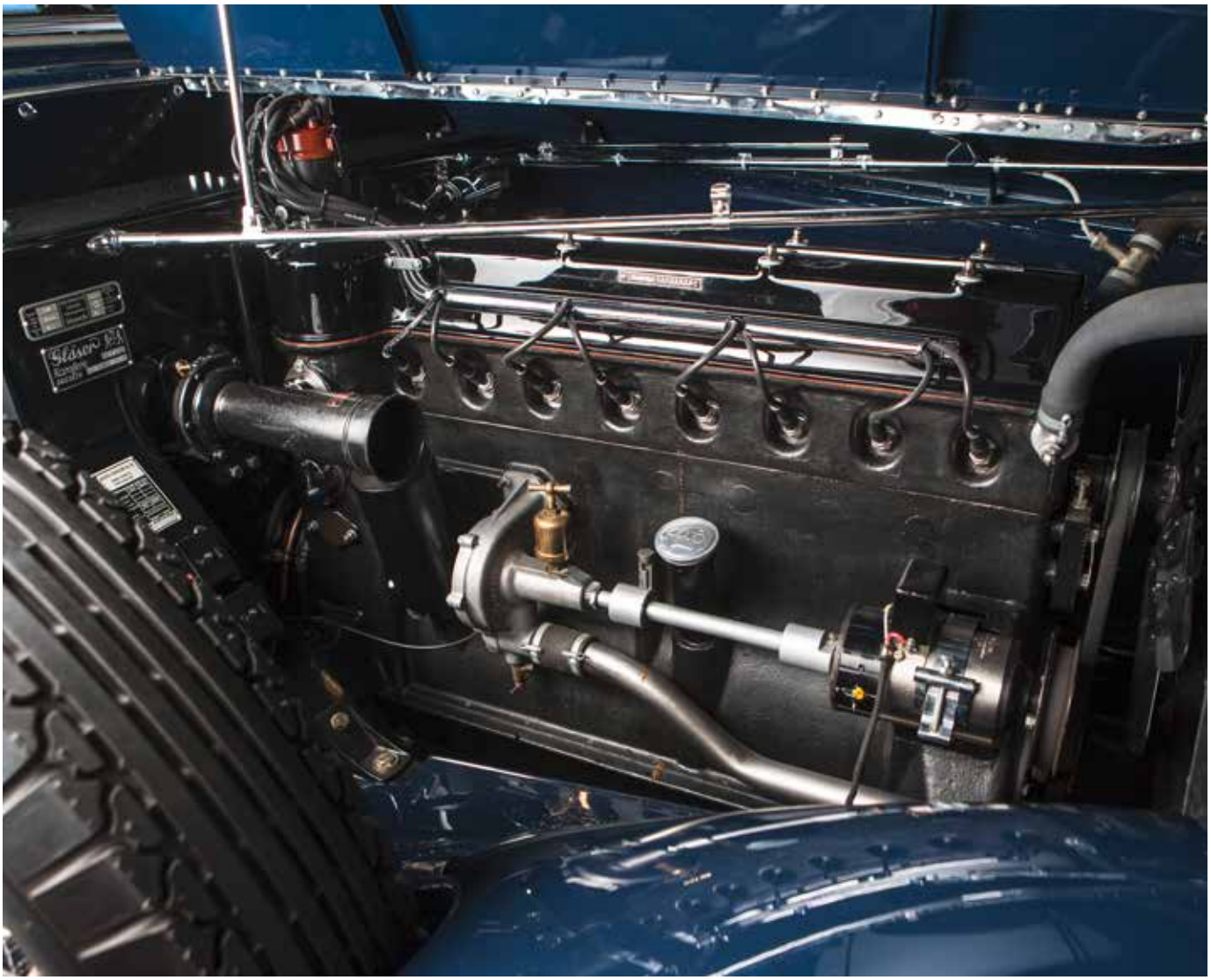
The Horch chassis frame has been cleaned, measured and the metal checked for thickness and corrosion. Parts of the frame which showed either excessive corrosion or were deemed too thin were replaced and then primed and painted with several coats. Due to its uniqueness, and the fact that the car's timber frame, body panels, and hood frame were in remarkably good condition, it was decided to preserve these wherever possible.

La structure en bois a été nettoyée par les spécialistes maison qui en ont pris les cotes. Les parties abimées ont été remplacées soit par du frêne sec soit par du chêne, avant d'être traitées avec un apprêt de protection. Puis les panneaux de carrosserie ont été restaurés et reposés sur la structure de bois. On a pratiquement pu réutiliser tous les panneaux d'origine, seuls les deux capots et les marchepieds ont dû être remplacés. L'armature de la capote a été restaurée et habillée d'une nouvelle toile avec une doublure en velours de laine gris. Enfin, la carrosserie a été repeinte en bleu roi avec un vernis de surface et l'intérieur habillé de cuir gris.

Les éléments mécaniques tels que le moteur, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesses et la direction ont été démontés et révisés quand cela était nécessaire. Il va sans dire que tous les éléments de sécurité des freins et de la direction ont été rénovés et que toutes les surfaces vitrées ont été remplacées par du verre feuilleté. La voiture étant entièrement d'origine avant sa restauration signifie que les phares, les feux, les pièces chromées, les sièges et les mécanismes de portes ont pu être restaurés plutôt que remplacés.

The timber frame was cleaned by the in-house specialists and measured. Rotten sections were replaced with either seasoned ash or oak before being treated with a protective coating. Then the body panels were restored and fitted to the wooden frame. Almost all of the original panels were reused; only the two bonnets and the running boards had to be replaced. The hood frame was restored also and fitted with a new hood, which is lined in grey woollen velour. Finally, the body was painted in Königsblau (Royal Blue) with a clear topcoat, and the interior re-trimmed in grey leather.

Mechanical parts such as the engine, front and rear axles, differential, gearbox and steering were dismantled, measured and overhauled where necessary. It goes without saying that safety critical components of the brakes and steering were renewed, while all glazing was replaced with laminated glass. The car's completely original condition prior to the restoration meant that all lights, headlamps, chromed trim, and the seat and door mechanisms could be refurbished rather than replaced.



Le moteur a été entièrement démonté et toutes les pièces calibrées et vérifiées. De nouveaux roulements ont été montés, de nouveaux pistons, l'entrainement des arbres à cames et le vilebrequin révisés et des joints de soupapes installés. Des joints modernes à lèvres d'étanchéité ont été montés sur le moteur à l'avant et à l'arrière. Le vilebrequin et le volant moteur une fois remonté ont été équilibrés et le moteur passé au banc pendant une vingtaine d'heures, avant d'être réinstallé dans la voiture. Il tourne parfaitement tout en douceur. Tous les tuyaux d'essence sont en cuivre et les conduits de freins en Kunifer, tandis que l'échappement est en inox.

Une boîte Getrag à cinq rapports a été choisie (le modèle suivant, la Horch 853, pouvait recevoir une boîte à cinq rapports) et cette transmission moderne synchronisées rend la conduite de la voiture très facile. De nouvelles roues à rayons chromées ont été fabriquées pour accentuer l'élégance de la voiture. Le prix de la meilleure restauration, obtenu par la voiture au concours d'élégance des Classic Days au château de Dyck, en Allemagne, en 2013, donne une idée de la qualité exceptionnelle du travail de reconstruction effectué sur ce cabriolet.

The engine was completely dismantled, and all parts measured and checked. Then new bearings were fitted, new pistons installed, the camshaft drive and crankshaft overhauled, and seals fitted to the valve guides. Modern radial oil seals were fitted to the engine at front and rear. The crankshaft was balanced together with the flywheel, and the reassembled engine tested on a dynamometer for some 20 hours before fitting to the car. The engine is reported to run very smoothly. All fuel pipes are made from copper and the brake pipes from Kunifer, while the exhaust system is stainless steel.

A Getrag five-speed gearbox was chosen (the later Horch 853 models could be ordered with a five-speed 'box), and this modern all-synchromesh transmission makes the car very easy to drive. New chrome wire wheels were manufactured to enhance the car's elegant appearance. A measure of the rebuild's exceptional quality may be gained from the fact that this Horch cabriolet received the award for 'Best Restoration' at the 'Jewels in the Park' Concours d'Élégance at Classic Days, Schloss Dyck, Germany in 2013.
€600,000 - 900,000

CARROSSERIE H.GLÄSER
DRESDEN

HORCH

26 †

HORCH 853 SPEZIALROADSTER C.1937

Chassis no. 853177
Engine no. 851234

- *Premier German marque*
- *One of only 950 made*
- *Five-speed gearbox*

August Horch, l'un des pères fondateurs de l'industrie automobile allemande, était né à Winningen en 1868 et, après des études techniques dans une école d'ingénieur, avait travaillé pour un constructeur de moteurs marins à Leipzig. Il dirigea ensuite l'usine de moteurs de Kral Benz à Mannheim, mais sa frustration devant l'approche conservatrice de son patron le poussa à chercher des fonds pour monter sa propre entreprise.

Horch jugeait la « voiture sans chevaux » à moteur arrière de Benz archaïque et sa première voiture, en 1900, arborait un moteur bicylindre installé à l'avant et un arbre de transmission aux roues arrière, une première en Allemagne. Des modèles à moteur quatre et six cylindres suivirent et Horch devint incontournable dans les compétitions et les courses de côtes de l'époque, mais cette pratique l'amena par la suite à entrer en conflit avec sa direction et entraina son départ en 1909 pour fonder Audi.

En 1923, Horch embaucha Paul Daimler, le fils de Gottlieb, comme ingénieur en chef, la première voiture à porter sa griffe étant la 300. Elle était animée par un huit cylindres en ligne à double arbre à cames en tête de 3, 2 litres, un type de moteur qui allait avoir les faveurs de Horch tout au long des années 1920 et 1930. Après le départ de Daimler, Fritz Fiedler (qui allait ensuite s'illustrer chez BMW) prit sa succession et conçut une huit cylindres en ligne à simple arbre à cames – la Horch 450 – qui fut suivi par les modèles 600 et 670 à moteur V12 de 6 litres en 1931 et par la 830 B à moteur V8 de 3, 5 litres en 1933.

One of the founding fathers of the German automobile industry, August Horch was born in Winningen in 1868, and following an technical education at engineering school, worked for a marine engine manufacturer in Leipzig. His next job was managing Karl Benz's motor works at Mannheim, but frustration with his employer's conservative approach prompted Horch to seek financial backing for his own venture.

Horch regarded Benz's rear-engined 'horseless carriages' as outdated, and his first automobile of 1900 featured a front-mounted, twin-cylinder engine and shaft-driven rear axle, the first time this latter innovation had been seen in Germany. Larger four- and six-cylinder models followed, and Horch became active in the trials and competitions of the day, though ultimately this policy would bring August into conflict with his fellow directors and force his departure in 1909 to found Audi.

In 1923 Horch engaged Paul Daimler, son of Gottleib, as Chief Engineer, the first car to bear his stamp being the '300'. This was powered by a 3.2-litre, double-overhead-camshaft, straight eight engine, and power units of this type would be favoured by Horch throughout the 1920s and 1930s. After Daimler's departure Fritz Fiedler (later of BMW fame) took over, designing a single-overhead-cam straight-eight - the Horch 450 - which was followed by 6-litre V12-powered 600 and 670 models in 1931 and the 3.5-litre V8-engined 830B in 1933.

En 1932, la société fut intégrée à Auto Union qui réunissait Audi, DKW et Wanderer. Horch sortit une véritable pléthore de versions de ses modèles dans les années 1930, avec des choix incroyables de cylindrées, d'empattements et de styles de carrosseries, tous destinés au marché du luxe sur lequel Horch était le seul concurrent national sérieux face à Mercedes-Benz. La 853 de 4, 9 litres, dévoilée pour l'année-modèle 1936, était propulsée par un huit cylindres en ligne simple arbre reposant sur dix paliers, conçu par Fiedler et installé dans un robuste châssis doté d'une transmission à quatre rapports avec overdrive et de freins hydrauliques assistés. La 853/853a, un élégant cabriolet sportif, fut produite jusqu'à l'entrée en guerre, date à laquelle 950 de ces voitures très exclusives avaient été construites.

Après la seconde guerre, l'usine Horch de Zwickau se retrouva dans la partie est de l'Allemagne où elle fut utilisée pour la construction des utilitaires Trabant, une bien triste fin pour cette marque aristocratique qui avait figuré parmi les meilleures du monde.

In 1932 the company became part of the Auto Union together with Audi, DKW and Wanderer. Horch produced a veritable plethora of model variations in the 1930s, ringing the changes on engine capacity, wheelbase and styles of coachwork, but all were aimed squarely at the prestige end of the market, where Horch was the only serious domestic rival to Mercedes-Benz. Introduced for the 1936 season, the 4.9-litre Type 853 was powered by a Fiedler-designed, SOHC, ten-bearing straight eight mounted in a solidly built chassis boasting a four-speed overdrive gearbox and servo-assisted hydraulic brakes. A stylish sports cabriolet, the 853/853a was produced up to the outbreak of war, by which time a mere 950 of these exclusive cars had been built.

After WW2, Horch's Zwickau factory ended up on the eastern side of the border where it would eventually be pressed into service manufacturing the utilitarian Trabant - a sad end to a once noble marque that had ranked among the very best.

Malheureusement la carrosserie d'origine de cette 853 a été perdue pendant la seconde guerre ou peu après. Selon les informations fournies par le vendeur, le dernier propriétaire de la voiture l'avait équipée d'une carrosserie pick up et l'avait utilisée pour transporter des denrées sur son exploitation agricole en Ukraine. On ne sait donc pas si elle avait reçu la carrosserie Sportcabriolet d'usine ou une carrosserie réalisée par un artisan indépendant à l'origine.

La voiture a été achetée en Ukraine en 2009 par Horch Classic qui a aussitôt entrepris une restauration de sept années qui a demandé des milliers d'heures de travail. On décida de construire une réplique de leur légendaire carrosserie Spezialroadster. Horch Classic a fait des recherches dans diverses archives (mais aussi dans des documentations privées) pour retrouver des photos d'usine d'époque.

Grâce à la longue expérience de Horch Classic, à la documentation photographique et aux gabarits maison, une forme en trois dimensions fut construite. On la recouvrit de tissu pour visualiser les lignes et les volumes de la carrosserie. De nombreuses modifications furent apportées à cette forme de départ, avant de trouver les bonnes proportions. C'est seulement à ce stade que l'on put commencer à construire la structure en bois de la carrosserie.

Unfortunately, the original body of this Horch 853 was lost either during WW2 or soon after. According to information supplied by the vendor, this car's last owner had fitted a pick-up body, and used the car to transport materials on his farm in Ukraine; thus it was not possible to tell whether a factory Sportcabriolet or an independently coachbuilt body had been fitted originally.

The car was purchased in the Ukraine in 2009 by Horch Classic, which then embarked on a seven-year restoration that took thousands of working hours to complete. It was decided to build a replica body in the style of the legendary Spezialroadster. Horch Classic researched in numerous archives (and also private sources) to find original factory photographs.

Utilising Horch Classic's long term experience, researched photographic documentation, and in-house made templates, a three-dimensional body buck was fabricated. This buck was then covered in fabric to create a first impression of the body's lines and proportions. Numerous changes had to be made to the original buck before the form and proportions were right; only then could the construction of the wooden body frame begin.

Des gabarits furent à nouveau utilisés pour reporter les volumes de la forme et réaliser la structure avec de nombreux essais pour ajuster et trouver les bonnes lignes. À l'aide d'un niveau laser, on a assemblé et collé les composants de la structure entre eux et on les a vissés au châssis. Puis, les panneaux métalliques de la carrosserie ont été fabriqués, ajustés et soudés ensembles. Le châssis Horch avait auparavant été nettoyé et l'épaisseur de son métal et son éventuelle corrosion vérifiées. Les parties trop corrodées ou jugées trop fines avaient été remplacées apprêtées puis recouvertes de plusieurs couches de peinture.

Dès le départ, on considéra de la plus haute importance, non seulement de trouver l'harmonie de couleurs parfaite entre la carrosserie et l'intérieur, mais aussi de trouver un aspect conforme à celui de l'époque pour l'ensemble de la voiture.

En conséquence, une couleur de base gris métallisé fut donc choisie, changeant en fonction de l'éclairage, du gris métal pur à un gris avec une légère pointe de rouge. Pour accentuer les lignes fluides de la voiture, des filets furent tracés à la main sur les garde-boue, sur le capot, les portes et l'arrière de la carrosserie.

Templates were again used to transfer the buck's shape to the wooden frame, with lots of trial fittings until the right shape and form had been achieved. Using a laser spirit level, the frame components were then glued together and screwed onto the chassis. Then the individual components of the metal body were fabricated, measured again and welded together. The Horch chassis frame had already been cleaned, measured and the metal checked for thickness and corrosion. Parts of the frame which showed either too much corrosion or were deemed too thin were replaced and then primed and painted with several coats.

From the start it was considered very important, not only to achieve perfect harmony of the body colour and interior, but also to arrive at a period-correct look for the car as a result.

Accordingly, a base colour of silver metallic was chosen, which changes under different lighting conditions from a pure silver to a silver with a slight red tinge. To emphasise the car's flowing lines, a coach line was applied by hand to the mudguards, bonnet, doors and the rear of the body.

L'intérieur de la voiture a été tendu de velours noir de haute qualité avec un passepoil du même cuir rouge que les sièges. Le cuir des sièges a été choisi car son aspect ressemble à celui des cuirs utilisés à l'époque. Le logotype Horch a été brodé sur le dos des sièges avant et sur les contre-portes au fil noir. De gros efforts ont été consentis pour le ciel de capote en Alcantara. Le tableau de bord, constitué d'une seule pièce de bois, a été plaqué de ronce du Canada, laquée et polie pour obtenir un effet miroir. Les boiseries intérieures ont un léger reflet rouge qui s'harmonise à merveille avec les couleurs de l'intérieur et de l'extérieur. Les écussons Horch, sur le radiateur et le coffre, ont été plaqués en or 24 carat par un joailler. Tous les chromes ont été préparés et rechromés ou ont été reconstruits et chromés quand c'était nécessaire.

Le moteur d'origine, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesses et la direction ont été démontés et révisés quand cela était nécessaire. Le moteur a été entièrement démonté et toutes les pièces calibrées et vérifiées. De nouveaux roulements ont été montés, de nouveaux pistons installés, l'arbre à cames et les commandes de soupapes révisés. Des joints de soupapes neuf ont été montés et des joints modernes à lèvres d'étanchéité ont été montés sur le moteur, à l'avant et à l'arrière. Le vilebrequin et le volant moteur ont été équilibrés avec précision.

The car's interior was clad in high quality black velour carpet, which was piped in the same red leather as was used for the seats. The leather for the seats itself was chosen for its period-authentic surface texture. The Horch logo has been stitched into the back of the front seats and the door cards with a black thread. A great deal of effort went into the Alcantara hood lining. The dashboard, made from a single piece of wood, has been covered with Canadian burr veneer that has been lacquered and polished to provide a mirror-like finish. The interior woodwork also shows a slight red tinge, which harmonises beautifully with the interior and exterior colours. The Horch Logo on the radiator and the boot lid were plated with 24 carat gold by a jeweller. All chromed parts were either prepared and re-chromed, or where necessary newly fabricated and plated.

The original engine, front and rear axles, differential, gearbox and steering were dismantled, measured and overhauled where necessary. The engine was completely dismantled and all parts measured and checked. New bearings were fitted, new pistons installed, and the camshaft and valve gear overhauled. New seals were fitted to the valve guides, and modern radial oil seals fitted to the engine at front and rear. The crankshaft was finely balanced together with the flywheel.

Le moteur, essayé au banc pendant une vingtaine d'heure avant d'être réinstallé dans la voiture, tourne parfaitement avec douceur, tandis qu'une boîte a cinq rapports révisée vient augmenter le plaisir de conduite et permet de tenir une bonne vitesse de croisière à des régimes peu élevés. Un faisceau électrique neuf a été refait et recouvert de coton vernissé pour reproduire l'aspect d'époque. Il va sans dire que tous les éléments de sécurité des freins et de la direction ont été rénovés. Un système d'allumage additionnel a été installé.

La voiture est vendue avec un reportage photographique de la restauration, ses papiers d'immatriculation allemands et un contrôle technique (TüV) daté du 11 juillet 2014. Un grand nombre d'articles et de publications sur la marque accompagnent la voiture, ainsi que son manuel du propriétaire (copie), une liste des pièces détachées (copie), un atlas Horch des routes secondaires allemandes, Horch: Typen-Technik-Modelle de Peter Kirchberg et Jürgen Pönisch et The Coachwork of Erdmann & Rossi, Berlin de Rupert Stuhlemmer. Une plaque émaillé Horch Dienste, un thermomètre Horch et un parapluie Horch Classic font également partie du lot.

Dynamometer tested for some 20 hours before fitting to the car, the engine is reported to run very smoothly, while a comprehensively overhauled five-speed gearbox enhances the already pleasurable driving experience and helps to keep the engine revs low at cruising speeds. A new wiring loom has been made and covered with woven cotton to replicate the appearance of the original. It goes without saying that safety-critical components for the steering and hydraulic brakes were renewed also. An additional ignition system is fitted.

The car is offered with photographic documentation of the restoration; German registration papers; and an historic TüV dated 11.07.14. A quantity of marque-related literature comes with it to include an owner's manual (copy); spare parts list (copy); Horch B-Road Atlas Germany; 'Horch: Typen-Technik-Modelle' by Peter Kirchberg and Jürgen Pönisch; and 'The Coachwork of Erdmann & Rossi, Berlin' by Rupert Stuhlemmer. A 'Horch Dienste' advertising enamel sign; a Horch thermometer; and an umbrella with Horch Classic print are included in the sale.
€1,000,000 - 1,300,000

HORCH

27

LANCIA AURELIA B20 GT (SÉRIE 4) COUPÉ 1955

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 3279
Engine no. 5411

- *Landmark Gran Turismo design*
- *One of 1,880 2½-litre cars*
- *Prepared for historic rallying*
- *Offered with full Nardi kit equipment*
- *Eligible for many of the most prestigious historic motoring events*

La première voiture de Vincenzo Lancia, dévoilée en 1907, démontrait une liberté d'esprit et un rejet des conventions qui allaient restés associés à la marque jusqu'à l'époque moderne. Après la seconde guerre, Lancia avait repris la production avec l'Aprilia et sa petite cousine l'Ardea, mais attendant son heure, se profilait un autre concept révolutionnaire, l'Aurelia. La classique Aurelia de Lancia, première voiture à faire usage d'un moteur V6, fut dévoilée au Salon de Turin en 1950. Le V6 à 60° de 1 754 cm3, conçu par Francesco de Virgilio pendant la guerre, était entièrement en aluminium et faisait appel à des soupapes en tête actionnées par des poussoirs très courts, à la place des traditionnels arbres à cames en tête de Lancia. De construction monocoque en avance sur son temps, l'Aurelia reprenait la suspension avant indépendante « télescopique », inaugurée par la Lambda, mais recevait un demi-arbre tiré à l'arrière, une autre première mondiale. La transmission était, elle aussi, inhabituelle, composé d'un arbre en deux parties et d'un système transaxle regroupant boîte et différentiel sur lequel était monté des freins inboard, même si, pour une fois, il ne s'agissait pas d'une première.

La berline B10 était rejointe l'année suivante par le coupé B20, dessiné par Pinin Farina, une 2+2 fastback sur un empattement raccourci qui combinait les performance d'une sportive et l'aspect pratique d'une berline, inaugurant le concept de Gran Turismo. Le moteur de l'Aurelia avait été porté à 1 991 cm3 en 1951 et c'est cette mouture dans une version dopée qui trouvait place dans la B20. Plus légère et avec un rapport de pont plus long que la berline, la B20 atteignait un bon 160 km/h.

Introduced in 1907, the Vincenzo Lancia's first car showed an independence of thought and defiance of convention that would remain associated with the marque well into the modern era. Lancia recommenced production after WW2 with the Aprilia and its smaller cousin the Ardea, but waiting in the wings was yet another groundbreaking design: the Aurelia. Lancia's classic Aurelia, the first car ever to employ a V6 engine, was launched at the 1950 Turin Motor Show. Designed in wartime by Francesco de Virgilio, the 1,754cc 60-degree V6 was of all-aluminium construction and 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 prop-shaft and combined gearbox/rear transaxle on which were mounted the inboard brakes, though for once this was not an entirely new departure.

The B10 saloon was joined the following year by the Pinin Farina-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. The Aurelia engine had been increased to 1,991cc in 1951 and it was this unit in up-rated form that went into the B20. Lighter and higher geared than the saloon, the B20 was good for a top speed of over 100mph.

Éblouissant le monde sportif, une B20 légèrement préparée et pilotée par le fumeur invétéré et grand buveur de Brandy Giovanni Bracco terminait 2e des Mille Miglia en 1951, seulement devancée par la Ferrari 4, 1 litres d'usine de Luigi Villoresi ! Il est à noter que l'agile Aurelia s'était montrée plus rapide que la Ferrari dans les cols au nord de Florence.

La B20 troisième série qui suivit était animée par une version culbutée de 2 451 cm3 du V6 de 118 ch, alors que la quatrième série recevait une suspension arrière type De Dion à la place du l'original demi-arbre tiré. L'ouvrage publié par Lancia, The History of Lancia 1906-1989, affirme que 1 231 exemplaires de B20 GT 2 litres (séries 1 et 2) ont été produites, suivis de 1 880 modèles 2, 5 litres (série 3 à 6). La B20, chef-d'œuvre d'ingénierie habillé par le plus brillant des carrossiers italiens, représente pour beaucoup le point culminant des Lancia d'après-guerre.

Longtemps conservée dans une collection espagnole privée, cette B20 GT appartient au vendeur depuis sept ans. La voiture a été restaurée (les travaux concernent les freins, l'embrayage et les carburateurs) et préparée pour les rallyes historiques. Les factures sont disponibles. L'Aurelia, décrite comme étant en très bon état général, est peinte en rosso corsa avec intérieur gris et sera vendue avec un kit de boîte Nardi à levier décalé (non installé). La documentation vendue avec la voiture comprend la carte grise française, le contrôle technique et les factures mentionnées plus haut.

Stunning the motor racing world, a mildly race-developed B20 driven by chain-smoking, brandy-swigging Giovanni Bracco finished 2nd in the 1951 Mille Miglia, beaten only by Luigi Villoresi's 4.1-litre works Ferrari! It is worth noting that the nimble Aurelia was actually faster than the Ferrari over the mountain passes north of Florence.

Introduced in 1953, the 3rd and subsequent series B20s were powered by a 2,451cc, 118bhp version of the pushrod V6, while 4th-series onwards cars had De Dion rear suspension instead of the original semi-trailing-arm arrangement. The Lancia factory publication, 'The History of Lancia 1906-1989', states that 1,231 2.0-litre B20 GTs were produced (Series I and II) plus a further 1,880 2½-litre cars (Series III to VI). An engineering tour de force clothed in sublime coachwork by Italy's foremost carrozzeria, the Aurelia B20 represents for many the zenith of Lancia's post-war production.

Previously part of a Spanish private collection, this B20 GT has been owned by the current vendor for the last seven years. The car has been restored (including works to the brakes, clutch, and carburettors) and prepared for historic rallies. Invoices are available. Described as in generally very good condition, the Aurelia is finished in Rosso Corsa with grey interior, and comes with a Nardi remote gear change kit (not fitted). Accompanying documentation consists of French Carte Grise, Contrôle Technique, and the aforementioned invoices.

€100,000 - 150,000

28

ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD III CABRIOLET 1965

Coachwork by H J Mulliner, Park Ward Ltd

Chassis no. LCSC85B
Engine no. B42CS

- *Rare coachbuilt soft-top model*
- *Delivered new to the USA*
- *Previous titled ownership in the UK*
- *Recently extensively refurbished*

Lancée en 1962, la Silver Cloud III et son équivalente la Bentley S3 utilisaient le V8 dévoilé sur les Cloud II/S2 – mais avec un plus gros carburateur, un nouveau distributeur et un taux de compression plus élevé – et recevait une transmission automatique à quatre rapports, dérivée d'une transmission GM, en série. Le changement le plus évident, parmi beaucoup d'autres, par rapport à leurs devancières était l'adoption d'un éclairage à quatre phares, l'absence de feux de position au sommet des ailes et une calandre légèrement plus basse. À l'intérieur, on trouvait des sièges séparés à l'avant et une habitabilité améliorée aux places arrière. Dernière des Rolls-Royce à châssis séparé, la Silver Cloud III resta en production jusqu'à son remplacement par la Silver Shadow à structure monocoque, à la fin de 1965.

À côté des modèles d'usine à carrosserie en acier de série, les remarquables créations de James Young et des deux maisons fusionnées H. J. Mulliner et Park Ward Ltd (désormais propriété de Rolls-Royce) restaient offertes sur châssis Silver Cloud III pour les passionnés suffisamment fortunés pour se les offrir. En fait, l'usine ne proposant pas de carrosserie cabriolet, une carrosserie à façon était le seul moyen de satisfaire sa passion du tourisme au grand air au volant d'une Rolls-Royce. Dévoilé en 1958, le cabriolet de H. J. Mulliner, construit jusqu'en 1963, fut celui qui rencontra le plus grand succès. La ligne « ponton », plus moderne, eut plus tard la préférence. Parmi ces dernières, les plus spectaculaires étaient celles carrossées dans un style inauguré par Park Ward.

Launched in 1962, the Rolls-Royce Silver Cloud III and its Bentley S3 equivalent employed the 6.2-litre V8 engine introduced on the 'Cloud II/S2 - though with larger carburettors, new distributor and raised compression ratio - and came with a four-speed GM-derived automatic transmission as standard equipment. Most obvious among many changes from the preceding models was the adoption of four-headlamp lighting, the absence of sidelights from the wing tops, and a slightly lower radiator shell. Inside there was improved accommodation with separate front seats and increased room for rear passengers. Notable as the last mainstream Rolls-Royce to employ a separate chassis, the Silver Cloud III proved immensely successful both at home and abroad, remaining in production until the autumn of 1965.

As well as the factory-bodied cars, bespoke creations from James Young and the recently merged firm of H J Mulliner, Park Ward Ltd (by this time Rolls-Royce-owned) continued to be available on the 'Cloud III chassis for those discerning enthusiasts wealthy enough to afford them. Indeed, as the factory did not offer a convertible or drophead coupé, a coachbuilt car was the only option if one's preference was Rolls-Royce-style fresh air motoring. First introduced in 1958, H J Mulliner's was the most successful of its type, lasting into 1963; more modern 'straight-through wing' designs became the preferred style thereafter. Of the latter, by far the most striking were those bodied in a style originated by Park Ward.

Ce dessin du Norvégien Vilhelm Koren avec sa ligne de caisse continue de l'avant à l'arrière apparut pour la première fois sur une Bentley Continental S2, en 1959, mais ne fut pas proposé sur d'autres modèles que la Continental (Bentley et Rolls-Royce) jusqu'à l'arrivée des Silver Cloud III et S3, en 1962. Ces modèles « chinese eye » (yeux bridés) - ainsi surnommés en raison de leur bloc optique incliné – constituent la majorité des versions carrossées, construites entre 1962 et 1966.

Cette Siver Cloud III « chinese eye » a été livrée neuve aux États-Unis par Rolls-Royce Incorporated de New York à son premier propriétaire, Mr J. Kluge de Metre Media Inc sur Park Avenue à New York. La fiche de construction fournie atteste qu'elle a été construite aux caractéristiques américaines et avec des particularités spécifiques telles qu'un châssis renforcé, des pneus à flanc blanc Firestone, une antenne électrique Radiomobile, une capote électrique, des sangles pour les bagages, des vitres sundym, un avertisseur Windtone, des vitres électriques et une plaque « made in England ». Les couleurs d'origine étaient vert velours avec intérieur en cuir fauve, sous lesquelles elle se présente encore aujourd'hui.

La Rolls-Royce a été immatriculée pour la première fois au Royaume-Uni en septembre 2003 (sous le numéro KYY 373C) et a appartenu les huit années suivantes à un propriétaire titré. Jusqu'à ce qu'elle trouve un nouveau propriétaire en décembre 2011, la voiture a été l'objet d'une rénovation complète aux mains de divers spécialistes européens dont les factures fournies avec la voitures totalisent plusieurs milliers d'euros (méritent une attention particulière).

This design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, first appeared, on the Bentley S2 Continental, in 1959 but did not become available on non-Continental models (both Bentley and Rolls-Royce) until after the arrival of the Silver Cloud III and S3 in 1962. These 'Chinese Eye' models - so called because of their slanting headlamp nacelles - constituted the majority of coachbuilt variants completed between 1962 and 1966.

This left-hand drive 'Chinese Eye' Silver Cloud III was delivered new in the USA via Rolls-Royce Incorporated of New York to its first owner, Mr J Kluge of Metre Media Inc, Park Avenue, New York City. Accompanying copy build sheets record the fact that it was built to USA specification and with special features that included a heavy gauge frame, Firestone whitewall tyres, Radiomobile electric aerial, power operated hood, luggage straps, plain Sundym glass, wind-tone horns, electric windows and 'Made in England' name plate. The original colour scheme was Velvet Green with tan leather interior trim, which it still is today.

The Rolls-Royce was first registered in the UK in September 2003 (as 'KYY 373C') and for the next eight years belonged to a titled owner. Since finding a new owner in December 2011, the car has benefited from extensive refurbishment at the hands of various European specialists, and comes with related invoices totalling many thousands of euros (inspection recommended).
€160,000 - 220,000

29

LINCOLN-ZEPHYR V12 COUPÉ 1939

Chassis no. AA46-1181816300198

- *Historically significant design*
- *Restored in the USA in the 1990s*
- *Imported into Europe in 1998*
- *Registered in Spain as an historic vehicle*

Marque associée plus abordable que Lincoln, le porte-drapeau de Ford, Lincoln-Zephyr débuta en novembre 1935 avec une gamme de trois modèles équipés d'un nouveau moteur V12. Sur ce point, elle était unique dans sa catégorie, toute la concurrence n'offrant que des moteurs à huit cylindres. Avec Mercury, introduite en 1939, Lincoln-Zephyr combla l'écart entre les Ford V8 très abordables et la très coûteuse Lincoln Série K. Conçue par Edsel Ford et supervisée par le « maître styliste » Eugene « Bob » Gregorie, la Lincoln-Zephyr mérita amplement le qualificatif de « révolutionnaire », sa structure unitaire moderne (châssis et caisse monocoque) – étudiée par Tom Tjaarda et construite par Briggs Manufacturing – représentant une première chez Ford Motor Company.

Sa ligne profilée en goutte d'eau à l'avant-garde aussi de l'esthétique automobile contemporaine séduisait avec son pare-brise très incliné, ses phares totalement intégrés, ses roues arrière recouvertes par un carénage et son capot court précédé par une élégante calandre. Si l'aérodynamique Airflow de Chrysler pionnière du genre avait rencontré une résistance certaine de la part de la clientèle, la Lincoln-Zephyr connut immédiatement le succès, les 15 000 exemplaires ou presque vendus dès la première année représentant 80 pour cent des ventes de Lincoln. Et jusqu'au Musée d'Art Moderne de New York qui, dressant sa liste des concepts automobiles les plus significatifs, retint la Lincoln-Zephyr comme la « première automobile aérodynamique réussie ».

The lower-priced companion to Ford's flagship Lincoln marque, Lincoln-Zephyr made its debut in November 1935 as a three-model range powered by a new V12 engine. As such, it was unique in its class, all the opposition having eight-cylinder engines. Together with Mercury, introduced in 1939, Lincoln-Zephyr bridged the gap between the affordable Ford V8 and the expensive Lincoln K Series. Conceived by Edsel Ford and overseen by styling maestro Eugene 'Bob' Gregorie, the Lincoln-Zephyr well deserved the description 'revolutionary', its advanced unitary body/chassis - designed by Tom Tjaarda and built by Briggs Manufacturing - being a first for the Ford Motor Company.

Its streamlined 'teardrop' styling too was at the cutting edge of contemporary automotive design, being extremely attractive with a low raked windshield, fully integrated wings, enclosed rear wheels, and a short bonnet fronted by an attractive grille. Whereas Chrysler's pioneering Airflow 'streamliner' had met with serious customer resistance, the Lincoln-Zephyr was an instant success, the almost 15,000 sold in the first year of production amounting to 80% of Lincoln's sales. Indeed, when New York's Museum of Modern Art drew up its list of the most significant automobile designs, the Lincoln-Zephyr was hailed as the 'First Successful Streamlined Car'.

Le moteur latéral de 4, 4 litres développé à partir de l'excellent V8 à 90 degrés de Ford se présentait essentiellement comme une version ouverte à 75 degrés. Les 110 ch aisément disponibles transmis à la route via une boîte manuelle à trois rapports conféraient à la Lincoln-Zephyr une vitesse maximale mesurée de 145 km/h.

Peinte en vert avec intérieur beige, la voiture offerte ici, un des 2 500 coupés deux portes trois glaces seulement construits en 1939, possède les freins hydrauliques récemment adoptés pour ce millésime. La voiture a été importée de Toronto au Canada en 1998 par un négociant spécialiste de modèles haut de gamme qui l'acheta dans une vente publique pour le compte d'un collectionneur privé résidant à Valence en Espagne. Ce collectionneur céda ensuite la voiture à un négociant de Majorque qui ne la garda que quelques années. En 2008, la voiture fut acquise par l'intermédiaire d'un marchand par le vendeur actuel, membre du Lincoln-Zephyr Owners Club.

Cette Lincoln-Zephyr a été totalement restaurée aux Etats-Unis au début des années 1990 et il n'est pas sans intérêt de noter qu'elle a été peinte avec une laque automobile Duco créée par DuPont au début des années 1920. La voiture est présentée comme étant en excellent état après avoir récemment bénéficié d'une réfection des freins et du montage d'une pompe à essence neuve tandis que le carburateur était amélioré. La voiture a passé le contrôle technique ITV valable pendant cinq ans. Actuellement immatriculée en Espagne comme véhicule de collection, ce superbe coupé deux portes représente une rare occasion d'acquérir une des automobiles américaines les plus représentatives des années 1930.

The 4.4-litre sidevalve engine was developed from Ford's successful 90-degree V8, being basically as 75-degree version of the latter with four additional cylinders and aluminium heads. The 110 horsepower on tap was transmitted to the road via a three-speed manual transmission, making the Lincoln-Zephyr a genuine 90mph car.

Finished in green with beige interior, the car offered here is one of only 2,500 two-door, three-window coupés built in 1939, and has the hydraulic brakes newly introduced for that year. The car was imported from Toronto, Canada in 1998 by a dealer in high-quality motor cars, who had purchased it at auction on behalf of a private collector, resident in Valencia, Spain. The collector subsequently sold the car to a dealer in Mallorca, who kept it for only a few years. In 2008 the car was purchased through a dealer by the current vendor, a member of Lincoln-Zephyr Owners Club.

This Lincoln-Zephyr was completely restored in the USA in the early 1990s, and it is worthwhile noting that it has been painted using the Duco automotive lacquer developed by DuPont during the 1920s. The car is described as in generally excellent condition, benefiting from recently overhauled brakes and a new fuel pump, while the carburetor has been upgraded and the car has passed the ITV (technical inspection), which is valid for five years. Currently registered in Spain as an historic vehicle, this beautiful two-door coupe represents a rare opportunity to acquire one of the most iconic American cars of the 1930s.
€80,000 - 120,000

CONDITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

- 'Acquéreur' ou 'Acheteur' ou 'Adjudicataire': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.

- 'Commissaire-priseur' ou 'Commissaire-priseur habilité': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.

- 'Enchérisseur': la personne qui enchérit lors de la vente ou dans le cas d'une enchère intervenant par l'intermédiaire d'un représentant de Bonhams France SAS en vertu d'un ordre d'achat.

- 'Lot': tout bien meuble ou véhicule à moteur inclus dans le catalogue en vue de sa vente aux enchères publiques.

- 'Prix d'adjudication' ou 'Prix au Marteau»: le prix sans les frais, exprimé dans la devise du pays dans lequel la vente a lieu, auquel un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité à l'acheteur.

- 'Prix de réserve': le prix minimum auquel un Lot peut être vendu et convenu entre Bonhams et le Vendeur.

Les Lots marqués d'un (#) sont mis en vente par un membre de Bonhams.

Etat des Lots

- Bonhams conseille aux enchérisseurs d'examiner avec attention avant la vente aux enchères publiques le ou les Lots pouvant les intéresser. Des 'conditions reports' sur l'état des Lots sont disponibles sur demande auprès du département concerné.

- Tous les renseignements concernant l'état d'un Lot dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' ainsi que toute déclaration orale constituent l'expression d'une opinion. Les références faites dans les descriptions du catalogue ou dans les 'conditions reports' concernant l'état d'un Lot, relatives à un accident ou une restauration, sont données afin d'attirer l'attention de l'acheteur.

- L'état d'un Lot peut varier entre le moment de sa description dans le catalogue et celui de sa présentation à la vente. Toute variation de ce type sera annoncée au moment de la vente et consignée au procès-verbal de vente.

Les enchères

- Toute personne désireuse d'enchérir sera tenue avant la vente de remplir auprès de Bonhams un formulaire d'enregistrement. Elle remettra à Bonhams une pièce d'identité ainsi que ses références bancaires. Le formulaire dûment rempli, signé et daté sera remis à Bonhams avant que la vente ne commence et un numéro d'enregistrement sera affecté à chaque enchérisseur potentiel.

- Tout enchérisseur sera considéré et présumé avoir agi pour son propre compte, à moins que, avant la vente, il n'ait expressément porté à la connaissance de Bonhams, par écrit, qu'il agissait pour le compte d'un tiers et que ce tiers ait été agréé par Bonhams.

- Le fait d'enchérir impliquera automatiquement pour l'enchérisseur qu'il aura lu, compris et accepté les conditions de vente générales.

- La vente se déroulera en français qui est la langue qui fait autorité d'un point de vue juridique.

- Les enchères sont effectuées en euros. Les conversions dans les différentes monnaies affichées sur un tableau électronique peuvent légèrement différées des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.

- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.

- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.

- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.

- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.

- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

- Bonhams offre la possibilité aux acheteurs potentiels n'assistant pas à la vente d'enchérir par l'intermédiaire d'un ordre écrit ou par téléphone. Pour ce faire, des formulaires sont à disposition sur place et annexés au catalogue.

- Le défaut ou une erreur d'exécution d'un ordre d'achat n'engagera pas la responsabilité de Bonhams. Cette faculté ne constituant qu'un service proposé gracieusement à l'acheteur potentiel.

- Si Bonhams reçoit plusieurs ordres écrits pour des montants identiques sur un même Lot et si, lors des enchères, ces ordres représentent les enchères les plus élevées, celui-ci sera adjugé
à l'enchérisseur dont l'ordre aura été reçu en premier.

- Bonhams ne pourra voir sa responsabilité engagée si la liaison téléphonique n'est pas établie pour cause d'un problème technique, d'une erreur ou d'une omission.

Les incidents de la vente

- Dans le cas où un litige surviendrait entre deux enchérisseurs simultanés après l'adjudication, la vente serait annulée et le Lot faisant l'objet du litige serait immédiatement remis aux enchères au prix proposé par les enchérisseurs et tout le public présent sera admis à enchérir de nouveau. En tout état de cause, l'enchère est close dès le coup de marteau et la prononciation du mot 'adjugé'.

- Conformément à l'article 321-14 alinéa 3 du Code de Commerce, à défaut de paiement par l'acheteur, après mise en demeure restée infructueuse, le bien est remis en vente à la demande du vendeur sur fausse enchère de l'acheteur défaillant. Si le vendeur ne formule pas cette demande dans un délai d'un mois à compter de l'adjudication, la vente est résolue de plein droit. De plus, Bonhams se réserve le droit de réclamer à l'adjudicataire défaillant des intérêts au taux légal majoré de cinq points, le remboursement des frais supplémentaires du fait de cette défaillance et le paiement de la différence entre le prix d'adjudication initial, le prix d'adjudication sur fausse enchère s'il est inférieur et éventuellement les dommages et intérêts en fonction du préjudice subi..

Adjudication

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

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

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

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

Préemption de l'état français

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

Le paiement

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

- Concernant les lots de Automobiles at de Motos
15% sur chaque vehicule

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

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

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

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

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

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

Symboles précédents les numéros de Lot :

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

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

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

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

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

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

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

Automobiles et Motos de collection

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

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

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

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

Exportations des Lots

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

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

Certificat d'exportation

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

Espèces En Voie De Disparition

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

Droits de reproduction

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

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

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

Loi et compétence juridictionnelle

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

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

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

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

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

GENERAL CONDITIONS

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

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

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

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

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

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

- **"Acquirer"** or **"Buyer"** or **"Winning bidder"**: the person who makes the last bid, and to whom a Lot is awarded by the authorised auctioneer.

- **"Auctioneer"** or **"Authorised auctioneer"**: the representative of Bonhams France SAS who is authorised to manage the sale.

- **"Bidder"** the party who bids during an auction sale or bidding, through an intermediary or representative of Bonhams France SAS pursuant to a purchase order.

- **"Lot"**: any item (goods or motor vehicles) included in the catalogue, or the list of added Lots, which are on view and to be presented for auction.

- **"Auction price"** or **"Hammer price"**: the price, excluding costs, given in the currency in which the sale takes place, at which a Lot is awarded by the authorised auctioneer to the Buyer.

- **"Reserve Price"**: the minimum price at which a Lot may be sold, and agreed between Bonhams and the Vendor.

The Lots marked by **(#)** belong to a member of Bonhams company.

Condition of Lots

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

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

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

Auctions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Absentee bids

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

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

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

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

Incidents affecting the sale

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

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

Sale

- Sales are closed once the auctioneer has simultaneously struck his hammer and pronounced the word "adjugé" ("sold").

- If the reserve price has not been met, the Lot will be awarded merely by the strike of a hammer.

- At the moment of sale, the Buyer must show the auctioneer the number allotted to them.

- After the sale, all risks pertaining to the Lot shall be transferred to the Buyer in full, unreservedly. It is the responsibility of the Buyer to have purchases insured. Bonhams rejects any liability for damage that the Buyer may suffer between the moment of sale and removal of the Lot in the event of breach of this requirement by the Buyer.

Pre-emption right of the French state

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

Payment

- In addition to the Hammer price the Buyer agrees to pay Bonhams a Buyer's Premium of:

- Motor Cars and Motorcycles
  15% of the Hammer Price on each vehicle

- Automobilia
25% up to €50,000 of the Hammer Price
20% from €50,001 to €500,000 of the Hammer Price
12% from €500,001 of the Hammer Price

-TVA at the standard rate is payable on the Buyers Premium by all Buyers.

- Additional costs or special taxes may be owed on certain Lots, on top of usual fees and taxes. This will be indicated in the sale catalogue or by an announcement made at the time of sale by the auctioneer.

- The Buyer must immediately pay the total purchase price, comprising the sale price and applicable fees and taxes.

- Bonhams reserves the right to hold on to Lots sold until full payment and effective encashment of the sales price, plus applicable fees and taxes.

- Payment may be made in cash to the legal limit, by cheque in euros from a French bank, by bank card subject to a surcharge of 4% of costs if not French, and by bank transfers
in euros. (See also Important Information For Buyers).

Symbols beside Lot numbers:

†	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 preceeding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.

- The clauses in these general conditions are independent from each other. The nullity of one clause will not give rise to the nullity of another.

- Only the French version of these general conditions has legal force. Any version in another language will be deemed merely ancillary.

THE **ROBERT WHITE** COLLECTION

Fine Motor Cars, Motorcycles, Automobilia, Mascots, Watches, Lalique and Cameras

Monday 19 September 2016
New Bond Street, London

GEORGE DANIELS.
A very rare and fine 18K gold limited series manual wind instantaneous calendar wristwatch Daniels Annniversary Edition, No.24/35
£70,000 - 100,000

A FINE AND RARE 'HIBOU' GLASS MASCOT
by René Lalique, French
£55,000 - 65,000

A FINE 'LOCUST' MASCOT
by E.G., French, 1930s,
£2,500 - 3,500

LEICAVIT MP NO.294
Introduced by Leitz in 1956 with a total run of around 320 units, this camera no. 294 was produced in 1957.
£15,000 - 20,000

ENQUIRIES
Ben Walker (UK)
+44 (0) 20 8963 2817
ukmotorcycles@bonhams.com

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

LOT PREVIEW: 23871

Bonhams

LONDON

bonhams.com/motorcycles

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 7th year in a row. From 6 to 9 october 2016, a crowd of more than 150,000 is expected to enjoy a weekend full of nostalgia with classic cars, a classic rally, a spectacular GT tour, a sale by Bonhams, 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® 2016
6 - 9 OCTOBER 2016

ZOUTE RALLY® by Chubb – **6-8 October 2016**
A regularity rally limited to 185 classic cars with first registration between 1920 and 1965, with start and finish in Knokke–le-Zoute.

ZOUTE TOP MARQUES® – **6-9 October 2016**
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 – **6-7 October 2016**
A prestigious international auction of fine and rare collectors' motor cars to be held on the central Albertplein in Le Zoute. Preview on Thursday 6, sale on Friday 7 October.

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE® by Bank Degroof - Petercam – **8-9 October 2016**
The sixth 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® by EY – **9 October 2016**
A tour for 150 of the most exclusive modern GT cars younger than 20 years, with start and finish in Knokke-Le-Zoute.

ZOUTE RALLY®
by CHUBB
6-8 October 2016

Register your car online
(Only for cars with 1° registration before 31.12.1965)

ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE®
by BANK DEGROOF PETERCAM
8-9 October 2016

Register your car online

Buy your tickets online
(25 EURO / day)

ZOUTE GT TOUR®
by EY
9 October 2016

Register your car online
(Only for cars younger than 20 years)

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE

GOODWOOD REVIVAL SALE

Important Collectors' Motor Cars and Automobilia
Saturday 10 September 2016
Chichester, Sussex

Catalogue now online

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

1933 DE HAVILLAND DH.60 GIPSY MOTH
£90,000 - 120,000

Bonhams

bonhams.com/motorcars

GOODWOOD REVIVAL SALE

Important Collectors' Motor Cars and Automobilia
Saturday 10 September 2016
Chichester, Sussex

Catalogue now online

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

Multiple in period Le Mans and Mille Miglia entrant, The ex-Works, Dick Seaman, Eddie Hertzberger, Dudley Folland, John Wyer, Jack Fairman
1936 ASTON MARTIN SPEED MODEL 'RED DRAGON'
£1,600,000 - 2,000,000

Bonhams

bonhams.com/motorcars

MODERN SPORTING GUNS, RIFLES AND VINTAGE FIREARMS

Thursday 1 December 2016
Knightsbridge, London

Entries now invited

ENQUIRIES
Patrick Hawes
+44 20 7393 3815
patrick.hawes@bonhams.com

Closing date for entries
Friday 14 October

A FINE PAIR OF 12-BORE ROUND-ACTION EJECTOR GUNS BY DAVID MCKAY-BROWN, NO. 7485/6
£30,000 - 40,000

Bonhams

BONHAMS FRANCE

EXPERTISES & RENSEIGNEMENTS
Catherine Yaiche
Commissaire-Priseur
paris@bonhams.com

Bonhams France
4 rue de la Paix
75002 Paris
Tel. : 01 42 61 10 10

Bonhams

bonhams.com/paris

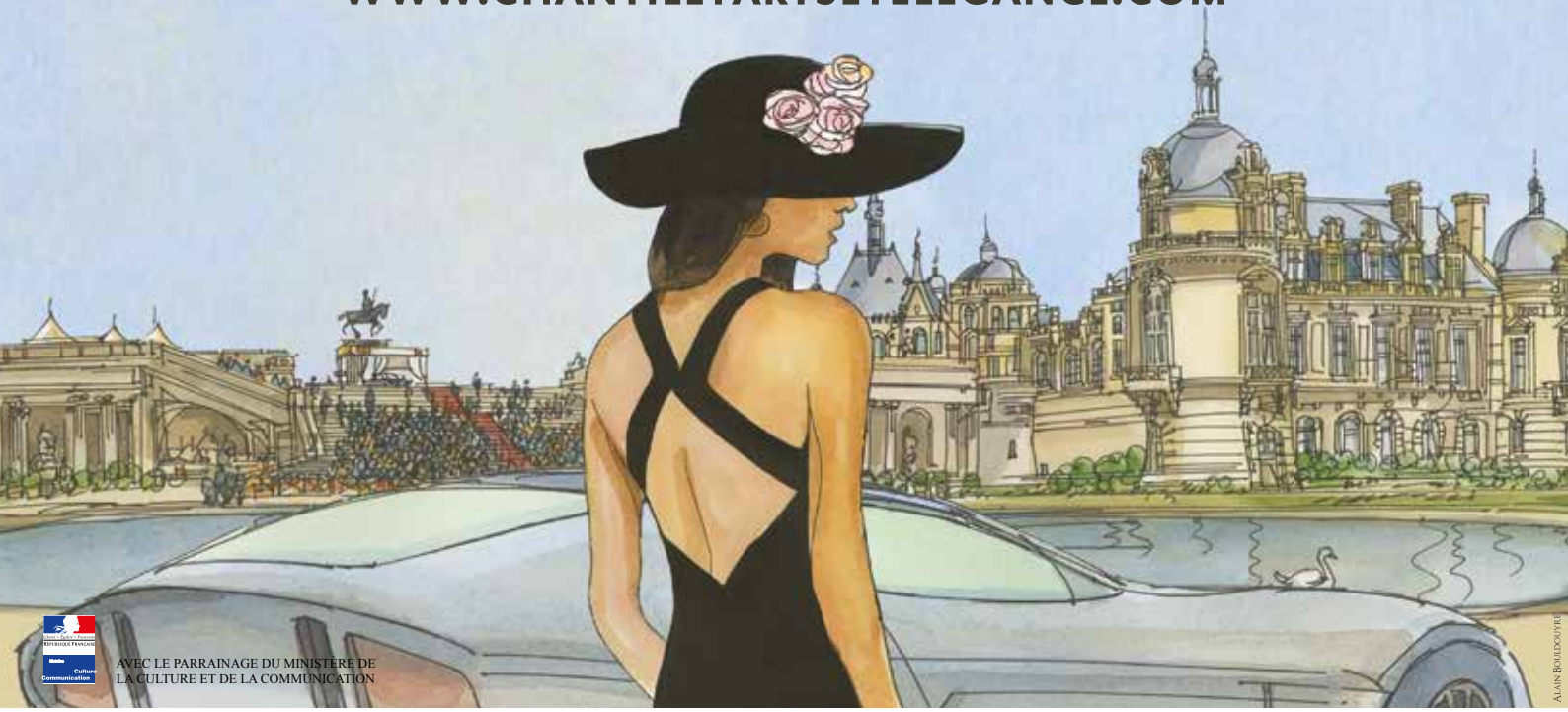
CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

DIMANCHE 4 SEPTEMBRE 2016

LA RENCONTRE DE L'ART & DE L'ELEGANCE

AU DOMAINE DE CHANTILLY

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM



AVEC LE PARRAINAGE DU MINISTÈRE DE
LA CULTURE ET DE LA COMMUNICATION

ALAIN BOULDOUYRE

RICHARD MILLE

DS AUTOMOBILES

ACJ Airbus Corporate Jets

Le Point

Bonhams

PETER auto

RELAIS & CHATEAUX.

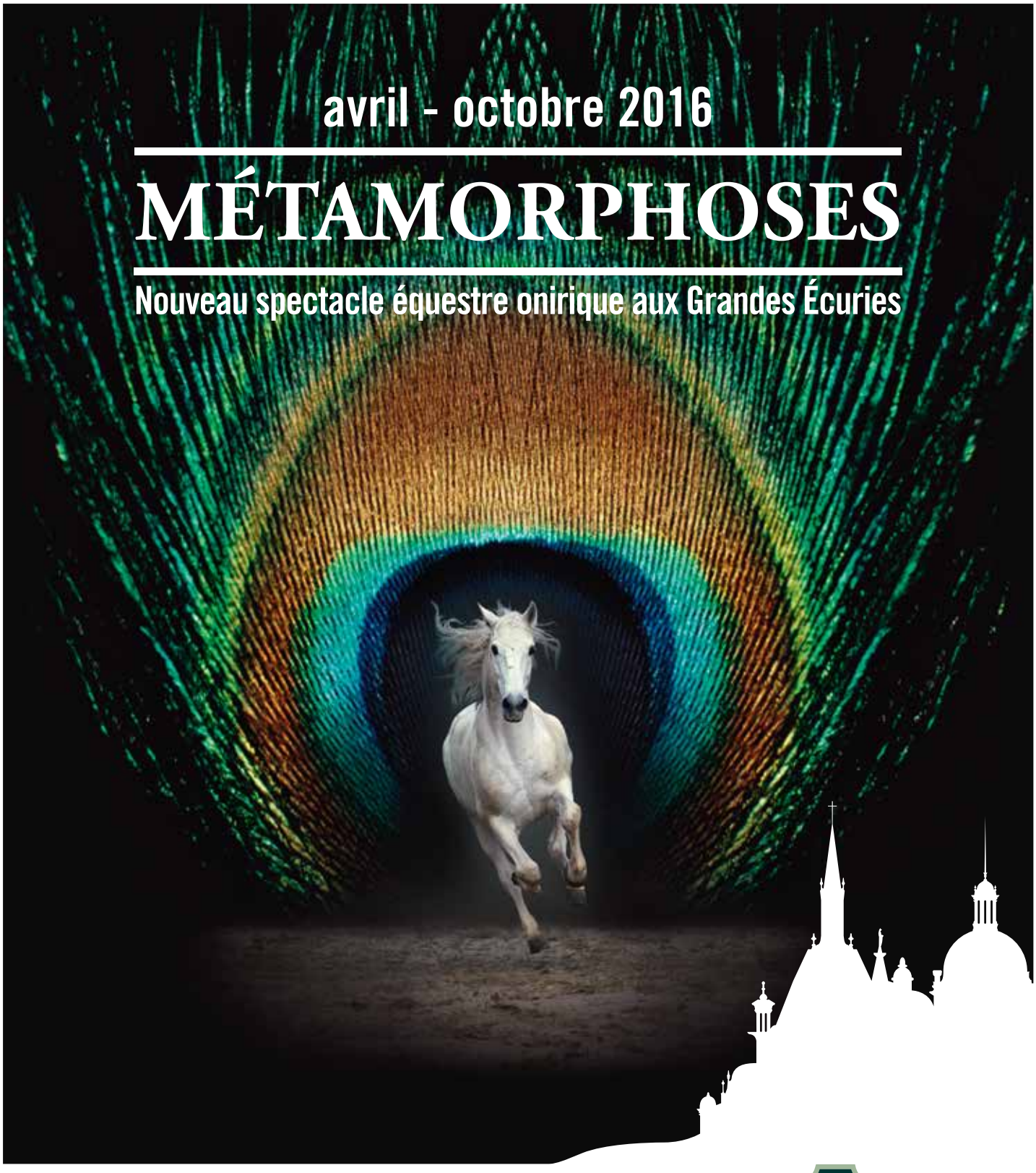
RADIO CLASSIQUE

IDEC GROUPE

avril - octobre 2016

MÉTAMORPHOSES

Nouveau spectacle équestre onirique aux Grandes Écuries



DOMAINE DE CHANTILLY

THE ZOUTE SALE®

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.

Important Collectors' Motor Cars

Friday 7 October 2016
Knokke-Le Zoute, Belgium

FINAL CALL FOR ENTRIES

The only one delivered new to Belgium
1955 PORSCHE 356 PRE-A SPEEDSTER 1600
€350.000 - 550.000

The ex-Derek Bell
1987 PORSCHE 928 CLUB SPORT COUPÉ
Chassis no. WPOZZZ99ZHS842014
€225.000 - 265.000

1 of only 991 examples
2016 PORSCHE 991 R LIMITED EDITION
Chassis no. WP0ZZZ99ZGS194097
€250.000 - 350.000

A SELECTION OF IMPORTANT PORSCHE AT THE 2016 ZOUTE SALE

Rare 5-speed gearbox, delivered new to Belgium
1989 PORSCHE 930 TURBO TARGA 5-SPEED
Chassis no. WP0ZZZ93ZKS010073
€250.000 - 300.000

ENQUIRIES
Europe
Philip Kantor
+32 (0) 476 879 471

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

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

Bonhams

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 · Goodwood Festival of Speed · Goodwood Revival Meeting · Goodwood Road Racing Club · Beaulieu · Louwman Museum · ISW · HRDC

Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)
Please circle your bidding method above.

Bonhams

Paddle number (for office use only)

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the Important Information relating to this Sale. You should ask any questions you have about the Conditions before signing this form. These Conditions also contain certain undertakings by bidders and buyers and limit Bonhams' liability to bidders and buyers.

Data protection – use of your information
Where we obtain any personal information about you, we shall only use it in accordance with the terms of our Privacy Policy (subject to any additional specific consent(s) you may have given at the time your information was disclosed). A copy of our Privacy Policy can be found on our website (www.bonhams.com) or requested by post from Customer Services Department, 101 New Bond Street, London W1S 1SR United Kingdom or by e-mail from info@bonhams.com.

Credit and Debit Card Payments
There is no surcharge for payments made by debit cards issued by a French bank. All other debit cards and all credit cards are subject to a 3% surcharge on the total invoice price.

Notice to Bidders.
Clients are requested to provide photographic proof of ID - passport, driving licence, ID card, together with proof of address - utility bill, bank or credit card statement etc. Corporate clients should also provide a copy of their articles of association / company registration documents, together with a letter authorising the individual to bid on the company's behalf. Failure to provide this may result in your bids not being processed. For higher value lots you may also be asked to provide a bank reference.

Sale title: THE CHANTILLY SALE	Sale date: 3 SEPTEMBER 2016
Sale no. 23603	Sale venue: PARIS

If you are not attending the sale in person, please provide details of the Lots on which you wish to bid at least 24 hours prior to the sale. Bids will be rounded down to the nearest increment. Please refer to the Notice to Bidders in the catalogue for further information relating to Bonhams executing telephone, online or absentee bids on your behalf. Bonhams will endeavour to execute these bids on your behalf but will not be liable for any errors or failing to execute bids.

General Bid Increments:

€10 - 200 .....by 10s
€200 - 500 .....by 20 / 50 / 80s
€500 - 1,000 .....by 50s
€1,000 - 2,000 .....by 100s
€2,000 - 5,000 .....by 200 / 500 / 800s
€5,000 - 10,000 .....by 500s
€10,000 - 20,000 .....by 1,000s
€20,000 - 50,000 .....by 2,000 / 5,000 / 8,000s
€50,000 - 100,000 .....by 5,000s
€100,000 - 200,000 .....by 10,000s
above €200,000 .....at the auctioneer's discretion

The auctioneer has discretion to split any bid at any time.

Customer Number	Title
First Name	Last Name
Company name (to be invoiced if applicable)	
Address	
City	County / State
Post / Zip code	Country
Telephone mobile	Telephone daytime
Telephone evening	Fax
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)	
E-mail (in capitals)	

By providing your email address above, you authorise Bonhams to send to this address information relating to Sales, marketing material and news concerning Bonhams. Bonhams does not sell or trade email addresses.

I am registering to bid as a private buyer ☐	I am registering to bid as a trade buyer ☐
If registered for TVA in the EU please enter your registration here: ☐☐ / ☐☐☐ - ☐☐☐☐ - ☐☐	Please tick if you have registered with us before ☐

Please note that all telephone calls are recorded.

Telephone or Absentee (T / A)	Lot no.	Brief description	MAX bid in EUR (excluding premium & TVA)	Covering bid*

BY SIGNING THIS FORM YOU AGREE THAT YOU HAVE SEEN THE CATALOGUE AND HAVE READ AND UNDERSTOOD OUR GENERAL CONDITIONS AND WISH TO BE BOUND BY THEM, AND AGREE TO PAY THE BUYER'S PREMIUM, TAX AND ANY OTHER CHARGES MENTIONED IN THE NOTICE TO BIDDERS. THIS AFFECTS YOUR LEGAL RIGHTS.

Your signature:	Date:

* Covering Bid: A maximum bid (exclusive of Buyers Premium and TVA) to be executed by Bonhams only if we are unable to contact you by telephone, or should the connection be lost during bidding.

NB. Payment will only be accepted from an account in the same name as shown on the invoice and Auction Registration form.
Please email or fax the completed Auction Registration form and requested information to:
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, London, W1S 1SR. Tel: +44 (0) 20 7447 7447 Fax: +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
Bonhams SAM Le Beau Rivage, 9 Avenue d'Ostende, Monte Carlo, MC 98000 Monaco

Formulaire d'inscription et d'enchère

(Ordre d'achat en personne / en absence / en ligne / par téléphone)
Veuillez entourer le mode d'enchère ci-dessus.

Bonhams

Numéro d'identification (réservé à l'administration)

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions generales de vente de Bonhams et les enchères et les achats lors de la vente aux enchères seront réglementés par ces conditions. Vous devez lire les conditions conjointement avec les informations importantes relatives aux ventes aux enchères. Avant de signer le présent formulaire, veillez à poser toutes les questions que vous pourriez avoir concernant les conditions. Ces conditions contiennent également certains engagements de la part des enchérisseurs et des acheteurs et limitent la responsabilité de Bonhams envers les enchérisseurs et les acheteurs.

Protection des données – utilisation de vos renseignements personnels Lorsque nous obtenons des renseignements personnels vous concernant, nous les utiliserons uniquement conformément aux conditions de notre Politique relative à la confidentialité (sous réserve des consentements particuliers supplémentaires que vous aurez pu nous donner au moment de la communication de tels renseignements). Vous pouvez consulter notre Politique relative à la confidentialité sur notre site Internet (www.bonhams.com) ou demander à en recevoir un exemplaire par la poste en contactant notre service client à l'adresse suivante : Customer Services Department, 101 New Bond Street, Londres W1S 1SR Royaume-Uni ou par courriel à info@bonhams.com

Paiements par carte de débit et de crédit
Aucun frais supplémentaire ne s'applique aux paiements effectués par cartes de débit émises par une banque Francais. Toutes les autres cartes de débit et cartes de crédit entraînent le paiement d'une commission égale à 3 % du prix total facturé.

Avis aux enchérisseurs.
Nous demandons à nos clients de fournir une pièce d'identité comportant une photo telle qu'un passeport, un permis de conduire ou une carte d'identité, accompagnée d'un justificatif de domicile tel qu'une quittance d'eau/électricité ou un relevé bancaire ou de carte de crédit, etc. Les clients commerciaux doivent également fournir un exemplaire de leurs statuts/ documents d'enregistrement de la société, ainsi qu'une lettre autorisant la personne à enchérir au nom de la société. Tout manquement à fournir ces documents pourra entraîner le non-traitement de vos enchères. Pour les lots de plus grande valeur, une lettre de référence de votre banque pourra également vous être demandée.

Titre de la vente aux enchères: THE CHANTILLY SALE	Date de la vente: 3 SEPTEMBER 2016
N° de la vente: 23603	Lieu de la vente: PARIS

Si vous n'assistez pas à la vente en personne, veuillez fournir les coordonnées des lots pour lesquels vous souhaitez faire une enchère au moins 24 heures avant la vente. Les enchères seront arrondies à la surenchère inférieure la plus proche. Veuillez consulter l'avis aux enchérisseurs publié dans le catalogue pour tout complément d'information se rapportant aux offres par téléphone, en ligne ou par écrit que Bonhams peut accepter en votre nom. Bonhams fera tout son possible pour exécuter ces ordres d'achat en votre nom mais ne sera pas tenu pour responsable en cas d'erreurs ou de manquement à exécuter ces offres d'achat.

Paliers d'enchère généraux:

€10 - 200 .....10s
€200 - 500 .....20 / 50 / 80s
€500 - 1,000 .....50s
€1,000 - 2,000 .....100s
€2,000 - 5,000 .....200 / 500 / 800s
€5,000 - 10,000 .....500s
€10,000 - 20,000 .....1,000s
€20,000 - 50,000 .....2,000 / 5,000 / 8,000s
€50,000 - 100,000 .....5,000s
€100,000 - 200,000 .....10,000s
au-delà de €200,000 ....à la discrétion du commissaire-priseur

Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.

Numéro client	Titre
Prénom	Nom
Nom de la société (pour l'envoi de la facture le cas échéant)	
Adresse	
Ville	Département/Région
Code postal	Pays
N° de téléphone portable	Téléphone (jour)
Téléphone (soir)	Télécopie
Numéro(s) préféré(s) pour les ordres d'achat par téléphone (indicatif de pays compris)	
Adresse courriel (en lettres majuscules)	

En fournissant votre adresse courriel ci-dessus, vous autorisez à Bonhams d'envoyer à cette adresse des informations vis-à-vis nos ventes, des matériaux de marketing et des nouvelles concernant Bonhams. Bonhams ne vend pas et n'échange pas d'adresses courriels.

Je m'inscris pour faire des offres en tant que particulier ☐	Je m'inscris pour faire des offres en tant que client professionnel ☐
Si vous êtes inscrit à la TVA au sein de l'UE, veuillez saisir ici votre numéro : ☐☐ / ☐☐☐ - ☐☐☐☐ - ☐☐	Veuillez cocher la case ci-contre si vous vous êtes déjà inscrit chez nous ☐

Remarque : tous les appels téléphoniques sont enregistrés.

Téléphone ou ordre d'achat en cas d'absence (T/A)	N° de lot	Description succincte	Offre d'achat maximale en Euros (hors prime et TVA)	Ordre d'achat de sécurité*

EN SIGNANT CE FORMULAIRE, VOUS RECONNAISSEZ AVOIR VU LE CATALOGUE DE VENTE, AVOIR LU ET COMPRIS NOS CONDITIONS DE VENTE ET VOUS ACCEPTEZ QU'ELLES VOUS SOIENT OPPOSABLES ET VOUS ACCEPTEZ DE PAYER LES FRAIS DE VENTE, TVA ET TOUTES AUTRES CHARGES MENTIONNÉES DANS LES AVIS AUX ENCHÉRISSEURS. CECI AFFECTE VOS DROITS LÉGAUX.

Votre signature:	Date:

*Ordre d'achat de sécurité : une enchère maximale (hors prime et TVA de l'acheteur) devant être exécutée par Bonhams au cas où nous serions dans l'impossibilité de vous joindre par téléphone ou si la connexion venait à être coupée pendant les enchères.

N.B. Seuls les paiements provenant d'un compte dont le titulaire porte le même nom que celui indiqué sur la facture et le formulaire d'inscription aux enchères seront acceptés. Veuillez envoyer par courriel ou télécopie le formulaire d'inscription aux enchères et les renseignements demandés à l'adresse suivante :
Bonhams, Customer Services, 101 New Bond Street, Londres, W1S 1SR. Tél. : +44 (0) 20 7447 7447 Fax : +44 (0) 20 7447 7401, bids@bonhams.com
Bonhams SAM Le Beau Rivage, 9 Avenue d'Ostende, Monte Carlo, MC 98000 Monaco

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

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159

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
mike.jackson@
bonhams.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

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) 857 840
roger.etcell@
bonhams.com

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983

Home Counties
Colin Seeley
3 Whiteoak Gardens
The Hollies
Sidcup Kent
DA16 8WE
Tel: (020) 8302 7627
colin.seeley@
bonhams.com

Herts, Beds & Bucks
Martin Heckscher
April Cottage,
Cholesbury, near Tring,
HP23 6ND
Tel: (01494) 758 838
martin.heckscher@
bonhams.com

Lancashire, Cumbria & Yorkshire
Mark Garside
Knarr Mill
Oldham Road
Delph, Oldham
OL3 5RQ
Tel: (01457) 872 788
Mob: 07811 899 905
mark.garside@
bonhams.com

Alan Whitehead
Pool Fold Farm
Church Road
Bolton,
BL1 5SA
Tel: (01204) 844 884
Fax: (01204) 401 799

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
Hans Schede
An St Swidbert 14
D-40489 Düsseldorf
Tel: +49 211 404202
Fax: +49 211 407764
hans.schede@bonhams.com

Thomas Kamm
Maximilianstrasse 52
80538 Munich
Tel: +49 89 24 205812
Mob: +491716209930
Fax: +49 8924207523
thomas.kamm@
bonhams.com

Italy
Gregor Wenner
Tel: +39 049 651305
Mob: +39 333 564 3610
gregor.wenner@
bonhams.com

Denmark
Henning Thomsen
Tel: +45 4051 4799
henning.thomsen@
bonhams.com

The Netherlands
Koen Samson
De Lairessestraat 154
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
Eric Minoff
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
eric.minoff@
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

Rest of the World

Australia
97-99 Queen Street
Woollahra
Sydney NSW 2025
+61 2 8412 2222
+61 2 9475 4110 fax
info.au@bonhams.com

Japan
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
tokyo@bonhams.com

Hong Kong
Suite 2001
One Pacific Place
88 Queensway
Admiralty
Hong Kong
+852 2918 4321
+852 2918 4320 fax
hongkong@bonhams.com

Beijing
Suite 511,
Chang An Club,
10 East Chang An Avenue,
Beijing 100006, China
Tel: +86 10 6528 0922
Fax: +86 10 6528 0933

Singapore
Bernadette Rankine
11th Floor, Wisma Atria
435 Orchard Road
Singapore 238877
+65 (0) 6701 8038
+65 (0) 6701 8001 fax
singapore@
bonhams.com

Bonhams Specialist Departments

To e-mail any of the below use the first name dot second name @bonhams.com eg. charles.obrien@bonhams.com

19th Century Paintings
UK
Charles O' Brien
+44 20 7468 8360
U.S.A
Madalina Lazen
+1 212 644 9108

20th Century British Art
Matthew Bradbury
+44 20 7468 8295

Aboriginal Art
Francesca Cavazzini
+61 2 8412 2222

African, Oceanic & Pre-Columbian Art
UK
Philip Keith
+44 2920 727 980
U.S.A
Fredric Backlar
+1 323 436 5416

American Paintings
Alan Fausel
+1 212 644 9039

Antiquities
Madeleine Perridge
+44 20 7468 8226

Antique Arms & Armour
UK
David Williams
+44 20 7393 3807
U.S.A
Paul Carella
+1 415 503 3360

Art Collections, Estates & Valuations
Harvey Cammell
+44 (0) 20 7468 8340

Art Nouveau & Decorative Art & Design
UK
Mark Oliver
+44 20 7393 3856
U.S.A
Frank Maraschiello
+1 212 644 9059

Australian Art
Merryn Schriever
+61 2 8412 2222
Alex Clark
+61 3 8640 4088

Australian Colonial Furniture and Australiana
+1 415 861 7500

Books, Maps & Manuscripts
UK
Matthew Haley
+44 20 7393 3817
U.S.A
Christina Geiger
+1 212 644 9094

British & European Glass
UK
Simon Cottle
+44 20 7468 8383
U.S.A.
Suzy Pai
+1 415 503 3343

British & European Porcelain & Pottery
UK
John Sandon
+44 20 7468 8244
U.S.A
Peter Scott
+1 415 503 3326

California & American Paintings
Scot Levitt
+1 323 436 5425

Carpets
UK
Mark Dance
+44 8700 27361
U.S.A.
Hadji Rahimipour
+1 415 503 3392

Chinese & Asian Art
UK
Asaph Hyman
+44 20 7468 5888
U.S.A
Dessa Goddard
+1 415 503 3333
HONG KONG
+852 3607 0010
AUSTRALIA
Yvett Klein
+61 2 8412 2222

Clocks
UK
James Stratton
+44 20 7468 8364
U.S.A
Jonathan Snellenburg
+1 212 461 6530

Coins & Medals
UK
John Millensted
+44 20 7393 3914
U.S.A
Paul Song
+1 323 436 5455

Contemporary Art
UK
Ralph Taylor
+44 20 7447 7403
U.S.A
Jeremy Goldsmith
+1 917 206 1656

Costume & Textiles
Claire Browne
+44 1564 732969

Entertainment Memorabilia
UK
+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 Pipiros
+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

International Salerooms, Offices and Associated Companies (• Indicates Saleroom)

UNITED KINGDOM

London
101 New Bond Street •
London W1S 1SR
+44 20 7447 7447
+44 20 7447 7400 fax

Montpelier Street •
London SW7 1HH
+44 20 7393 3900
+44 20 7393 3905 fax

South East England

Guildford
Millmead,
Guildford,
Surrey GU2 4BE
+44 1483 504 030
+44 1483 450 205 fax

Isle of Wight
+44 1273 220 000

Representative:
Brighton & Hove
Tim Squire-Sanders
+44 1273 220 000

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

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 and Bury St. Edmunds
Michael Steel
+44 1284 716 190

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

Bonhams West of Scotland
Kirkhill House
Broom Road East
Newton Mearns
Glasgow
G77 5LL
+44 141 223 8866
+44 141 223 8868 fax

Representatives:
Wine & Spirits
Tom Gilbey
+44 1382 330 256

Wales

Representatives:
Cardiff
Jeff Muse
+44 2920 727 980

EUROPE

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

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 - Geneva
Rue Etienne-Dumont 10
1204 Geneva
+41 (0) 22 300 3160
geneva@bonhams.com

Switzerland - Zurich
Andrea Bodmer
Dreikönigstrasse 31a
8002 Zürich
+41 44 281 9535
zurich@bonhams.com

MIDDLE EAST

Israel
Joslynne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslynne.halibard@
bonhams.com

NORTH AMERICA

USA

San Francisco •
220 San Bruno Avenue
San Francisco
CA 94103
+1 (415) 861 7500
+1 (415) 861 8951 fax

Los Angeles •
7601 W. Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
+1 (323) 850 7500
+1 (323) 850 6090 fax

New York •
580 Madison Avenue
New York, NY
10022
+1 (212) 644 9001
+1 (212) 644 9007 fax

Representatives:
Arizona
Terri Adrian-Hardy
+1 (480) 994 5362
arizona@bonhams.com

California Central Valley
David Daniel
+1 (916) 364 1645
sacramento@bonhams.com

Colorado
Julie Segraves
+1 (720) 355 3737
colorado@bonhams.com

Florida
Jon King
Palm Beach
+1 (561) 651 7876
Miami
+1 (305) 228 6600
Ft. Lauderdale
+1 (954) 566 1630
florida@bonhams.com

Georgia
Mary Moore Bethea
+1 (404) 842 1500
georgia@bonhams.com

Illinois
Ricki Blumberg Harris
+1 (773) 267 3300
+1 (773) 680 2881
chicago@bonhams.com

Massachusetts
Amy Corcoran
+1 (617) 742 0909
boston@bonhams.com

Nevada
David Daniel
+1 (775) 831 0330
nevada@bonhams.com

New Jersey
Alan Fausel
+1 (973) 997 9954
newjersey@bonhams.com

New Mexico
Michael Bartlett
+1 (505) 820 0701
newmexico@bonhams.com

Oregon
Sheryl Acheson
+1(503) 312 6023
oregon@bonhams.com

Pennsylvania
Alan Fausel
+1 (610) 644 1199
pennsylvania@bonhams.com

Texas
Amy Lawch
+1 (713) 621 5988
texas@bonhams.com

Virginia
Gertraud Hechl
+1 (540) 454 2437
virgina@bonhams.com

Washington
Heather O'Mahony
+1 (206) 218 5011
seattle@bonhams.com

Washington DC
Martin Gammon
+1 (202) 333 1696
washingtonDC
@bonhams.com

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

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
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
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
tokyo@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 8758 2897 fax
summer.fang@
bonhams.com

AUSTRALIA

Sydney
97-99 Queen Street,
Woollahra, NSW 2025
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
Australia
+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
14	1962	Alfa Romeo 2600 Spider
17	1964	Alfa Romeo Giulia 1600 Spider
3	1972	Alfa Romeo Montreal Coupé
19	1956	Bentley S1 Continental Sports Saloon
5	1990	BMW Z1 Roadster
18	1938	British Salmson 20/90hp 2.6-Litre Roadster
20	1964	Ferrari 330 GT 2+2 Coupe Serie 1
22	1973	Ferrari Dino 246 GT Coupé
2	1969	Ferves Ranger 4x4
26	c.1937	Horch 853 Spezialroadster
24	1937	Horch 853 Stromlinien Coupé
25	1934	Horch 780 B Cabriolet
23	1938	Horch 853A Sportcabriolet
12	1984	Jaguar XJ-S V12 Lynx 'Eventer'
27	1955	Lancia Aurelia B20 GT Series IV Coupé
29	1939	Lincoln Zephyr Coupé
10	1967	Maserati Mistral 4000 Coupé
21	2014	McLaren 650 S 'Edition Chantilly'
16	1935	Mercedes-Benz 500 K Special Roadster
1	1962	Nash Metropolitan 1500 Convertible
9	1962	OSCA 1600 GT Coupé
6	1958	Panhard Panhard HBR5 Coupé
15	1965	Porsche 911 2.0-Litre 'SWB' Coupé
8	1993	Porsche 911 Turbo 3.6-Litre Type 964 Coupé
11	1994	Porsche 928 GTS
4	1975	Range Rover 4x4
7	1984	Renault 5 Turbo 2
28	1965	Rolls-Royce Silver Cloud III Drophead Coupé

LOT 19

BENTLEY CONTINENTAL S1 COUPÉ 1956

526 YUF

Bonhams
4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11