



THE CHANTILLY SALE

– 10.09.17 –

AUTOMOBILES D'EXCEPTION

Dimanche 10 Septembre 2017
Château de Chantilly, France



Bonhams



LOT 123

FERRARI 328 CONCISO CONCEPT CAR 1989





J'ai le très grand plaisir de vous présenter cette troisième vente aux enchères tenue lors de cette édition 2017 du concours Chantilly Art et Élégance Richard Mille organisé dans le magnifique décor de ce lieu chargé d'histoire. Déjà présent les deux premières années à cette manifestation en tant que juge de classe, 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 nos deux ventes précédentes. 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 comme le roadster Mercedes-Benz 300 SLS ou la Ferrari 'Conciso' avec ce catalogue de l'édition 2017.

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 troisième vente, une partie intégrale de cet événement 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 third auction sale to you during the 2017 edition of the Chantilly Art et Élégance Richard Mille concours to be held in the spectacular surroundings of this historical venue. After attending the first two years' events as a class judge I immediately realized the enormous potential and guessed right away that it would turn out to be a resounding success – which was also the case for last year's second 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 such as the 300 SLS Mercedes-Benz roadster or the Ferrari 'Conciso' in the catalogue of the 2017 edition.

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 third 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 sommes particulièrement heureux et flattés que Bonhams associe son nom et sa réputation pour la troisième année consécutive à Chantilly Arts & Elegance Richard Mille. Dans le cadre d'un événement 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 ou encore Haute Horlogerie... - la présence de cette célèbre maison de vente aux enchères parmi les plus anciennes dans les domaines des arts et des antiquités s'imposait.

Après une première vente orchestrée dans l'enceinte des Grandes Ecuries, Bonhams plante depuis l'an dernier son chapiteau dans les Jardins Le Nôtre du château de Chantilly pour effectuer une vente mobile très appréciée des enchérisseurs et amateurs présents. Ainsi les deux dernières ventes Bonhams ont-elles été couronnées de succès et ont vu plusieurs voitures exceptionnelles changer de propriétaires.

Cette année, la vente Bonhams se tiendra dimanche en fin de matinée et constituera de nouveau l'un des temps forts de notre événement grâce aux nombreuses automobiles d'exception réunies par les éminents spécialistes de cette prestigieuse maison. Il s'agit assurément d'un rendez-vous très attendu des collectionneurs venus du monde entier pour l'occasion.

Patrick Peter

Organisateur de Chantilly Arts & Elegance Richard Mille

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

We are extremely pleased and honoured, that for the third year running, Bonhams has associated its name and reputation to Chantilly Arts & Elegance Richard Mille. In the context of an event celebrating not only exceptional cars, but also the values which make up the French art de vivre (Fine Arts, Fine Dining, Fashion or even Fine Watchmaking), it appeared evident that the presence of this renowned auction house, among the oldest in the field of art and antiques, was the right decision.

After a first auction organized in the Grand Ecuries, Bonhams have, since last year, installed their marquee in the Le Nôtre gardens of the Chantilly castle to hold a drive-through sale. This is highly appreciated by bidders and amateurs attending the event. Incidentally, the last two auctions held by Bonhams were crowned with success, and a great number of exceptional cars passed into the hands of new owners.

This year, the sale will be held on Sunday late morning, and will once again be a major highlight of our event. Especially considering the fact that for this event, a large number of exceptional cars will be assembled by our distinguished specialists from this prestigious auction house. It is without a doubt a much-awaited event for collectors from all around the world.

Patrick Peter

Organiser of Chantilly Arts & Elegance Richard Mille





LOT 133

HORCH 853 CARROSSERIE TYPE SPEZIALROADSTER 1936



THE CHANTILLY SALE

AUTOMOBILES D'EXCEPTION

Dimanche 10 Septembre 2017
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

Dimanche 10 septembre 2017
à 11h00

EXPOSITION PUBLIQUE

Vendredi 8 septembre
de 14h00 à 18h00
Samedi 9 septembre
de 10h00 à 18h00
Dimanche 10 septembre
de 9h30 à 17h30

Entrée libre

Dimanche 10 septembre
de 8h30 à 9h30

INFORMATIONS ET TÉLÉPHONES PENDANT L'ÉVÉNEMENT

Du samedi 9 au lundi 11
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

24129

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

Sunday 10 September 2017
at 11am

VIEWING

Friday 8 September
from 2pm to 6pm
Saturday 9 September
from 10am to 6pm
Sunday 10 September
from 9:30am to 5:30pm
Free entrance
Sunday 10 September
from 8:30am to 9:30am

CONTACT DETAILS DURING THE SALE PERIOD

From Saturday 9 to Monday 11
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

24129

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

Estimations

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

Exposition publique

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

Frais d'adjudication à la charge de l'acheteur

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

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

Certificat d'exportation

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

Lots hors catalogue

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

Mise à prix

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

Ordre d'achat

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

Paiement

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

Le paiement peut être effectué:

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

Nous recommandons ce mode de paiement par transfert bancaire:

Bonhams France SAS

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

– En espèces en Euros dans les limites suivantes

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

– Par cartes bancaires VISA/MASTERCARD

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

– Par chèque

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

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 absentee bid or by telephone bid. Bonhams reserves the right, at its discretion and through an authorised auctioneer, to refuse to allow any person to participate in auctions. Bidding will close at the moment when the auctioneer's hammer falls and they pronounce the word "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 than Euros may have been rounded up and the exchange rate may have changed since the catalogue was prepared. Certain lots are marked "estimate on request," please contact someone in the relevant department regarding these items.

Public viewing

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

Buyer's premium

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

Export licence

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

Lots not included in the catalogue

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

Starting price

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

Bidding orders

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

Payment

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

The payment may be made:

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

Bonhams France SAS

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

- In cash in Euros within the following limits

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

- By VISA/MASTERCARD bank cards

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

- By cheque

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

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

Lots shall only be delivered after receipt of cleared funds.

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

Pre-emption

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

Reserve price

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

VAT

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

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

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

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

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

AVIS

Delivrance, transport et gardiennage des lots

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

Automobilia

Les lots pourront être retirés dès la réception du paiement le jour de la vente jusqu'au dimanche 10 septembre 18h. 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 10 septembre 2017 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 Valerie Simonet avant dimanche 10 septembre 18h, s'ils viennent retirer leur véhicule dimanche 10 septembre à partir de 18h. Faute d'avoir été informé par les clients dimanche 10 septembre avant 18h, 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.

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

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 11 septembre 2017:
€35 + TVA par automobile et par jour

Notice importante:

Les facilités de stockage seront possibles jusqu'au mercredi 27 septembre 2017.

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 10 September 2017**, after the payment of funds or upon the presentation of the receipt of payment to the sale representatives.

Customers must however notify Valerie Simonet of Bonhams no later than 6pm on Sunday 10 September, if they will be collecting their vehicle from 6pm on Sunday 10 September.

Unless Bonhams hear from you by 6pm Sunday 10 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.

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

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 11 September 2017:
€35 + TVA per motor car per day

Important Notice:

The storage facility will remain operational until Wednesday 27 September 2017.

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

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mckenzie@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
Clément Charton
Léon Compas
Eddie Daepp
Christian Dasy
Christian Descombes
Anthony Forshaw - Aston Service Dorset
Laurent Greteau
David Hawtin
Gerhard Heidbrink - Mercedes-Benz AG
Céline Jehan - Peter Auto
Thomas Kamm
Pierre-Yves Laugier
Basil Lefay
Marcel Massini
Eric Minoff
Frédéric Nancel - Domaine de Chantilly
Berthold Ollmann
Nitesh Patel
Patrick Peter - Peter Auto
Sylviane Peter - Peter Auto
Marc Rabineau
Marc Sonnery
Marc Souvrain
Céline Tardy - Domaine de Chantilly
Nicolas Timonier

PHOTO CREDITS:

Simon Clay
Mathieu Damiens
Dirk de Jager
Elsevier Stokmans Fotografie
Erik Lasalle
Marco Leibetseder
Francis Vermeulen

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

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

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

Administrateur Administrator

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

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

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

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

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

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

Administrateur Administrator

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

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

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

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

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

Gregory Coe
+1 (212) 461 6514
gregory.coe@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

Poppy McKenzie Smith
+44 (0) 20 7468 8363
poppy.mckenzie@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

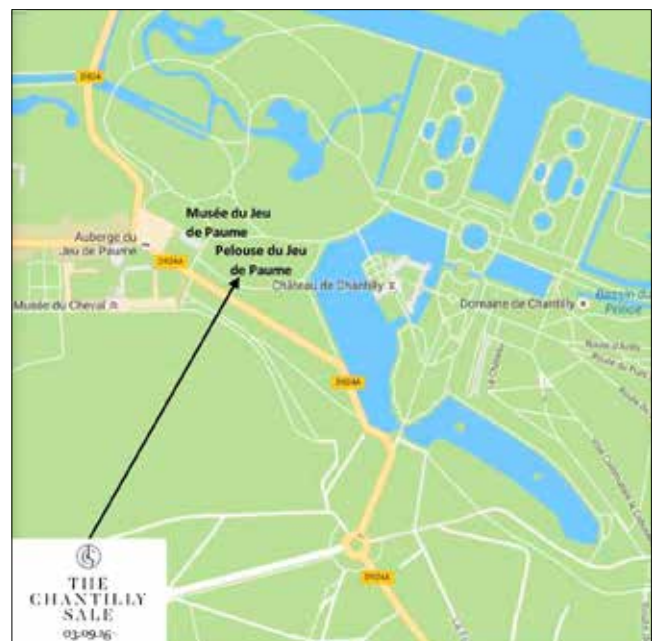
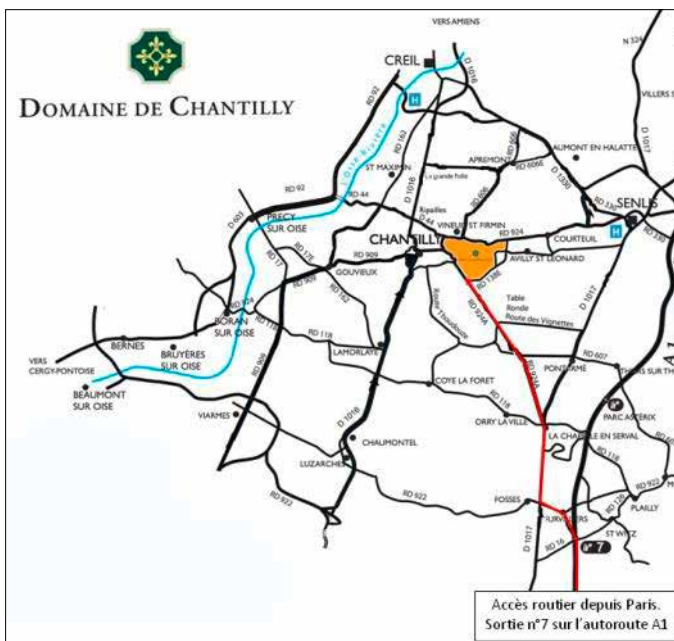
The Chantilly Estate is located 42 minutes away from Paris.

- 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



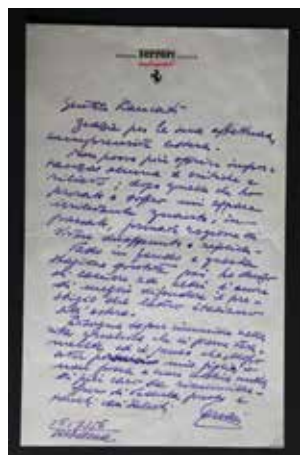


AUTOMOBILIA

LOTS 1 - 12



1
LETTRE DACTYLOGRAPHIÉE
signée Enzo Ferrari
Datée 29 Marzo 1956
16x21 cm, (Encadrée)
€800 - 1,200
No Reserve



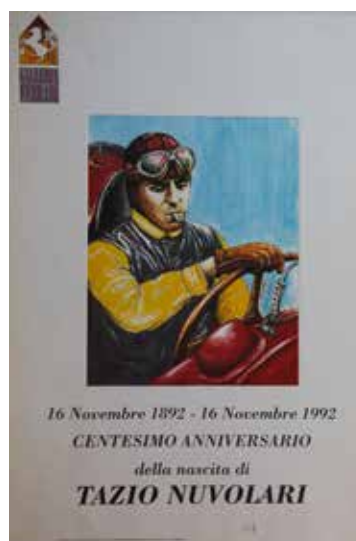
2
LETTRE MANUSCRITE
et signée par Enzo Ferrari
Datée 16/7/1956
16x21 cm, (Encadrée)
€2,000 - 3,000



3
AQUARELLE DE LA FERRARI TESTAROSSA '57
signé par Adriano Piovano (1984), plus tard designer
de renom avec FIAT, Lancia et Ferrari
25x37cm, (Encadrée)
€400 - 600
No Reserve



4
HIDEKI YOSHIDA (1949 -)
3 grands posters Ferrari, 62x90cm, (Encadrés)
Ferrari 275 GTB, Lithographie signée en bas à droite et numérotée 48/50, 23x30cm
Ferrari 250 LM, Lithographie signée en bas à droite et numérotée 26/50
Ferrari 250 GTO, 6 lithographies signées et numérotées, 38x56cm, (Encadrées)
(11 pièces au total)
€1,200 - 1,800
No Reserve



5
SANDRA MALAGOLLE & ROMOLO FONTANA
4 lithographies
34x50cm, (Encadrées)
€300 - 500
No Reserve



6
L'IDEA FERRARI
Berlin, Neue National galerie 1994
3 affiches
60x84cm, (Encadrées)
€400 - 600
No Reserve





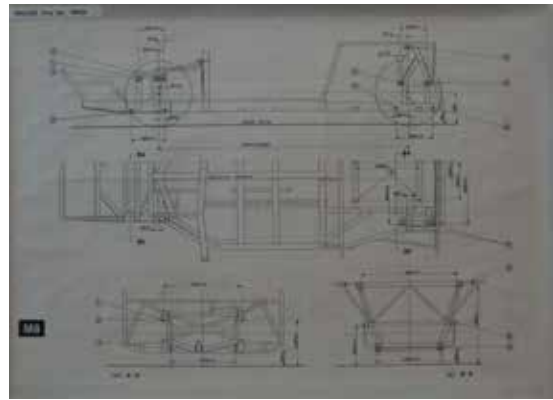
7

MARCO COLLINI

Quatre lithographies en noir et blanc signées
25x35cm, (Encadrées)

€400 - 600

No Reserve

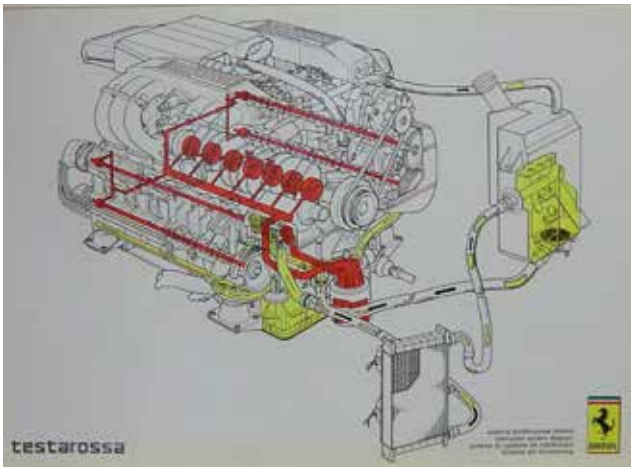


8

CINQ PLANS CHASSIS

originaux d'usine réservés aux garages agréés Ferrari pour
les modèles 308/328, 328, 512TR, Mondial T, Testarossa
39x57cm, (Encadrés)

€2,000 - 3,000



9

HUIT SCHÉMAS MOTEUR

et une série de neuf fiches réparation Ferrari
47x67cm

€2,000 - 3,000

No Reserve



10

LUIGI CHINETTI

Menu du 90e anniversaire signé par les participants dont de
nombreux personnalités du monde Ferrari
21x59cm, (Encadré)

€2,000 - 3,000



11

MICHEL RAIMON - ALAIN PROST FERRARI F1 641

Impression couleur

48x67cm

€250 - 350

No Reserve



12

MAQUETTE AU 1/7E DE CITROËN B14 LIMOUSINE PAR BREPSOM,

production suisse, 1985, produite par les jouets Brepsom, réplique
du Jouet Citroën original de 1924 exposé au Musée de Compiègne,
carrosserie en tôle emboutie peinte en jaune à toit et marchepieds noirs
ornements nickelés et marchepieds en aluminium, câblée pour fonctionner
avec moteur électrique et pour les éclairages, longueur totale 54 cm.

€1,500 - 2,500

No Reserve



MOTOR CARS

LOTS 101 - 136

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





NORTON 920 CM3 ATLAS « CAFÉ RACER » 1967

Frame no. 20/125130

Engine no. 850/335296

- Norton Commando engine
- Outstanding specification
- Beautifully constructed
- Danish registration papers



.Dévoilée sous forme de prototype en 1962, la 745 cm3 Atlas représentait le plus gros progrès du moteur bicylindres Norton. Destinée d'abord à l'exportation, - le marché intérieur ne fut honoré qu'à partir de 1964 - l'Atlas était fondamentalement une version de la 650SS dotée d'un plus gros moteur, utilisant le même ensemble cadre/fourche Featherbed. Les essais routiers contemporains enregistrent tous une vitesse maximale de 115-120 miles à l'heure (185-190 km/h) avec une consommation de l'ordre de 60 miles par gallon (environ 4 litres/100 km). L'arrivée de la Commando de même cylindrée mais à cadre Isolastic en 1967 marqua la fin de l'Atlas, qui disparut de la gamme Norton à la fin de 1968. Pratiquement la dernière des bicylindres Norton à cadre Featherbed (la version 650 cm3 se prolongea jusqu'en 1970) cette mangeuse de bitume musclée est aujourd'hui très recherchée par les collectionneurs avertis.

Construite par l'un des spécialistes danois les plus réputés, cette magnifique Atlas se présente sous la forme classique d'un « café racer », un style qui refait surface sur la scène de la customisation d'aujourd'hui. Elle prend pour base une Atlas de 1967 et utilise un moteur de Norton Commando 850 porté à 920 cm3. Autres caractéristiques remarquables, son réservoir « Manx » en alliage, ses freins bilatéraux Grimeca 4LS à l'avant, ses carburateurs Amal Concentric Mk2, ses tés de fourche en alliage, son guidon clipsé, ses repose-pieds arrière, son réservoir d'huile central en alliage, ses instruments Smiths, ses jantes en alliage, ses bras de suspension en alliage et son système d'échappement spécial. En d'autres termes, cette étonnante œuvre d'art sur deux roues remplit toutes les cases du parfait « café racer ».

'When it was launched the Atlas was hailed as a machine that would accelerate from 10mph to more than 100mph in top gear, and 20 years later the bike remains capable of squirting past most vehicles at the flick of the rider's right wrist.' – Mike Nicks, Classic Bike magazine, 1988.

First seen in prototype form in 1962, the 745cc Atlas represented the biggest stretch yet applied to Norton's parallel twin engine. Built for export only initially - home market deliveries commenced in 1964 - the Atlas was fundamentally a larger-engined version of the existing 650SS, using the same Featherbed frame/Roadholder fork cycle parts. Contemporary road tests typically recorded a top speed in the region of 115-120mph with fuel consumption approaching 60 miles per gallon. The arrival of the similar-capacity but Isolastic-framed Commando in 1967 spelled the end for the Atlas, which disappeared from the Norton range towards the end of 1968. Almost the last of Norton's traditional Featherbed-framed twins (the 650cc version lasted into 1970) this muscular road-burner is today highly sought after by discerning collectors.

Built by one of Denmark's foremost Norton specialists, this beautiful Atlas is presented in the classic 'Café Racer' style, a look that is currently undergoing a healthy resurgence as part of the modern customising scene. It is based on a 1967 Atlas and incorporates a Norton Commando 850 engine, enlarged to 920cc. Other noteworthy features include an alloy 'Manx' fuel tank; Grimeca double-sided 4LS front brake, Amal Concentric Mk2 carburetors, alloy fork yokes, clip-on handlebars, rear-set footrests, central alloy oil tank, matching Smiths instruments, alloy wheel rims, alloy swinging arm, and a special exhaust system. In other words: this stunning two-wheeled work of art ticks all the 'Café Racer' boxes.

€20,000 - 25,000



ALPINE A310 V6 COUPÉ 1979

Chassis no. A310 45788

- *Iconic French GT*
- *Fleischmann 'Group 4' body kit*
- *Gotti wheels*
- *EU registered*



Avec ses 150 ch, l'A 310 était le vaisseau amiral de Renault en matière de performances, abattant le 0 à 100km/h en 7, 8 secondes pour une vitesse maximale de 220km/h. En Groupe 4 l'A 310 rencontra un joli succès en rallye au niveau national, Guy Frèquelin le pilote d'usine remportant le championnat de France des rallyes en 1977. Un peu plus de 9 000 A 310 V6 avaient été construites lorsque la production prit fin en 1984.

Immatriculée neuve en Allemagne en 1979, cet exemplaire est resté dans une collection privée la plus grande partie du temps, avant son arrivée au Royaume-Uni en 2015. On pense qu'il s'agit là de l'un des rares exemplaires encore en existence doté du très recherché kit carrosserie Fleischmann Groupe 4 et de jantes Gotti à trois goujons. Rouge avec l'intérieur en tissu noir, la voiture affiche 64 000 kilomètres que l'on pense d'origine au compteur et se présente en bon état, très agréable à conduire. Avec le récent retour de la marque Alpine, il s'agit là d'une rare occasion d'acquérir un exemplaire unique de cette séduisante classique. La documentation accompagnante comprend diverses factures, un certificat d'immatriculation UK V5C, le certificat du MoT du précédent propriétaire, le manuel d'origine et un manuel d'atelier.

With around 150bhp on tap, the A310 was Renault's performance flagship, racing to 100km/h in 7.8 seconds on its way to a top speed of 220km/h. In Group 4 specification the A310 enjoyed considerable success in rallying at national level, works driver Guy Frèquelin winning the French Rally Championship in 1977. A little over 9,000 V6-engined A310s had been made when production ceased in 1984.

Registered new in 1979 in Germany, this example remained there in a private collection for much of the time before arriving in the UK in 2015. It is believed to be one of only a handful of examples in existence fitted with the sought-after Fleischmann Group 4-style body kit and Gotti three-stud wheels. Finished in red with black cloth interior, the car displays a believed-correct circa 64,000 kilometres on the odometer and is described as in good condition and hugely fun to drive. With the recent return of Alpine as a brand, this is a rare opportunity to acquire a unique classic example with a growing appeal. Accompanying documentation consists of sundry invoices, a UK V5C Registration Certificate, MoTs from previous ownership, the original handbook, and a workshop manual.

€30,000 - 40,000

No Reserve



FIAT 500 JOLLYCAR 2009

Chassis no. ZFA31200000351543

- An evocation of the 1950s beach car
- One of a limited edition built in Italy
- Circa 200 kilometres since conversion in 2015
- Previously registered in Austria



Aussi évocatrice de la La Dolce Vita italienne que l'immortel scooter Vespa, le concept de la voiture de plage est incarné à merveille par la « Jolly » de Ghia. Une nouvelle et quintessentielle idée italienne apparue dans les années 1950, la Jolly faisait passer d'humbles berlines comme les Fiat 500 et 600 de simple transport de base à voyant indicateur de fortune. La Jolly trouvait la faveur des patrons d'hôtels de luxe et des cours de golf comme véhicule de courtoisie ou pour un usage terrestre lorsqu'on avait amarré son yacht sur la Riviera italienne ou française. Dépourvue de portes et équipée de sièges en vannerie, elle n'était destinée qu'au transport de loisirs confirmant par là le statut de son propriétaire comme quelqu'un qui pouvait s'offrir une voiture juste pour le plaisir.

Vu le succès de la Fiat 500 Jolly originale de Ghia, il n'est pas surprenant que certains aient eu l'idée de faire une interprétation moderne de la légendaire voiture de plage Jolly sur base de la Fiat 500 moderne, comme celle présentée ici. Elle fait partie d'une toute petite série convertie par un carrossier italien spécialisé. Pour accroître la rigidité structurelle, la coque a été renforcée par des plaques d'acier et des tubes, identiques à ceux des arceaux des voitures de rallye, découpés au laser. La carrosserie a été découpée à la main. Les sièges, habillés d'osier, sont équipés d'une sous-structure en acier et conservent les ceintures de sécurité d'origine. Chromes et boiseries sont de type marine et la voiture est vendue avec un dais pare-soleil (elle peut être utilisée avec ou sans).

Convertie en 2015, cette Jolly prend pour base une berline Fiat 500 de série de 2009, équipée d'un moteur essence de 1,2 litre de 68 ch et d'une boîte manuelle à cinq rapports. Vendue avec des papiers d'immatriculation autrichienne, temporairement désimmatriculé et un Einzelgenehmigungsbescheid (passage aux mines individuel), cette adorable voiture n'a couvert que 200 km depuis sa conversion et est décrite par le vendeur comme étant en excellent état général. Signalons que le moteur ne répond pas aux normes anti-pollution américaines et que le véhicule ne peut donc pas être exporté aux États-Unis.

As redolent of La Dolce Vita Italy as the immortal Vespa scooter, the 'beach car' concept is most famously embodied by Ghia's 'Jolly'. A novel and quintessentially Italian idea that first emerged in the 1950s, the Jolly transformed humble saloons such as Fiat's 500 and 600 from basic transport into conspicuous indicators of wealth. The Jolly found favour as courtesy transport for patrons of luxury hotels and golf courses or for use ashore after one had docked one's yacht on the Italian or French Riviera. Lacking doors and equipped with wickerwork seats, it was only practical as leisure transport, thus confirming its owner's status as someone who could afford a car 'just for fun'.

Given the success of the original, it is not at all surprising that someone would attempt an interpretation of the legendary Jolly beach car using a modern FIAT 500, as seen here. This car belongs to a very limited number converted by a specialist Italian carrozzeria. To increase the stiffness of the open body, the shell has been reinforced with laser-cut steel plates and steel tubes, as used in roll-bars for rally cars; the body has then been contoured by hand. The seats have a steel underlying structure and are clad in wicker, while the original seatbelts have been retained. The woodwork and chromework is in marine style, and the car comes with a portable sun shade (it can be used without or without this).

Converted in 2015, this Jolly is based on a standard FIAT 500 Saloon dating from 2009, which is powered by the 1.2 litre, 68 bhp, petrol engine driving via a five-speed manual gearbox. Offered with (cancelled) Austrian registration documents and Einzelgenehmigungsbescheid (single vehicle approval), this lovely and fun car has covered only some 200 kilometres since conversion and is described by the vendor as in generally excellent condition. It should be noted that the engine does not meet the US emissions standards and thus the vehicle cannot be exported to the USA.
€35,000 - 45,000
No Reserve



LOTUS ELAN S4 CABRIOLET 1969

Chassis no. 8583

- *Iconic early Lotus road car*
- *Sold new in the USA*
- *Extensively restored in 2012*
- *EU registered*



L'Elite, une monocoque en fibre de verre, s'étant montré insuffisamment rigide pour être transformée en cabriolet, le patron de Lotus, Colin Chapman, conçut un châssis-poutre simple et efficace pour la nouvelle sportive de la marque, l'Elan. Le moteur de l'Elan, un 1 498 cm³ (puis 1 558 cm³) emprunté à la Ford Cortina, était profondément modifié avec une culasse à double arbre à cames en tête Lotus, le différentiel et la boîte de vitesses étant également d'origine Ford. Au fur et à mesure de son développement l'Elan devint plus civilisée, la dernière série, la S4 – présentée en mars 1968 – bénéficiant d'aérateurs au tableau de bord, de garnitures intérieures et d'une finition améliorées. La coque était légèrement plus fine – et plus légère – que celle de la S3 et présentait des passages de roues élargis, pour recevoir des roues plus larges, des feux latéraux et des feux arrière plus grands dans le style de la Plus 2. Suffisamment puissante, légère et dotée d'une tenue de route et d'un comportement exceptionnels, l'Elan s'avéra un immense succès commercial pour Lotus, un peu moins de 9 000 ayant été produites lorsque prit fin la production en 1973. Encore aujourd'hui il existe peu de voitures de conducteur aussi gratifiantes.

Cette Elan S4 a été livrée neuve aux États-Unis et a été restaurée là-bas en 2012 par un spécialiste Lotus. L'intérieur, le châssis et la peinture ont été restaurés, tandis que le moteur est en parfait état. L'Elan a été achetée dans une vente aux enchères américaine par un collectionneur anglais, auprès duquel elle a été rachetée par un Italien vivant près de la frontière française qui l'a vendue à l'actuel propriétaire. Les précédents propriétaires sont connus. La voiture est vendue avec sa carte grise de collection, son contrôle technique, un énorme dossier de factures et de photographies de la restauration et son manuel d'origine.

An Elite-type glassfibre monocoque having proved insufficiently rigid when applied to an open car, Lotus boss Colin Chapman came up with a simple but effective steel backbone frame for the company's new Elan sports car. The Elan's engine was a highly-modified 1,498cc (later 1,558cc) Ford Cortina unit topped with Lotus's own twin-camshaft cylinder head, and both gearbox and differential came also from Ford. As development progressed the Elan became more civilised, the final Series 4 - introduced in March 1968 - benefiting from dashboard fresh-air vents and improved interior trim and fittings. The bodysell was slightly thinner - and lighter - than the S3's and featured flared wheelarches accommodating wider wheels, side repeaters, and larger Plus 2-style rear lights. Adequately powerful, light in weight, and endowed with exceptional roadholding and handling, the Elan proved an immense commercial success for Lotus, slightly fewer than 9,000 being produced by the time production ceased in 1973. Even today there are few more rewarding driver's cars around.

This Elan S4 was delivered new to the USA and restored there in 2012 by a Lotus specialist: the interior, chassis, and paintwork have been restored, while the engine is in excellent condition. The Elan was purchased at a US auction by an English collector, after which it was bought by an Italian who lives close to the French border and sold to the current owner. Previous owners are known. The car is sold with a French Carte Grise de Collection, contrôle technique, a huge file of invoices, photographs of the restoration and original instruction books.
€30,000 - 40,000

105 *

MERCEDES-BENZ 280 SL BOÎTE MANUELLE ZF 5 RAPPORTS CABRIOLET AVEC HARDTOP 1968

Chassis no. 113.044-10-005703

- Delivered new to Switzerland
- Rare ZF five-speed manual gearbox
- Long-term single family ownership
- Highly original example
- Registered in Switzerland



« Certaines voitures ne changent pas elles ne font que s'améliorer. La Mercedes-Benz 280 SL, dernière d'une lignée populaire à grand succès inaugurée par la 230 SL de 1963, est toujours la même, en mieux » concluait Road & Track après l'essai de la 280 SL en 1968. « Pour ceux qui apprécient le raffinement mécanique et la qualité de construction, elle est seule dans sa catégorie » s'enthousiasmait le très respecté magazine américain, tandis que le constructeur considérait la 280 SL comme « une Grand Tourisme dans le sens traditionnel du terme » et « un cocktail exclusif entre les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives et de nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran eurent une 280 SL.

Ces qualités expliquent le succès phénoménal de la Mercedes-Benz 280 SL, notamment sur le très important marché nord américain où la transmission automatique, proposée en option, était considérée comme un élément primordial par la majorité des clients. Son allure de « bombe sexuelle sur roues » y contribua également beaucoup. La satisfaction affichée par les usagers de la 280 SL élargissait son attrait au-delà du cercle habituel des amateurs de sportives et de nombreuses célébrités et des vedettes du grand écran eurent une 280 SL.

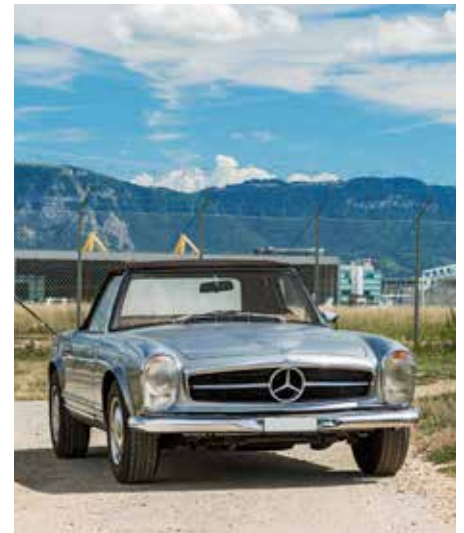
Dernière de la populaire lignée à succès inaugurée par la 230 SL de 1963, la 280 SL a été dévoilée en 1967 équipée d'un nouveau six cylindre de 2,8 litres de 180 ch, soit 20 de plus que sa devancière 250 SL. La vitesse de pointe de 190 km/h de la 280 SL n'était pas supérieure, mais elle s'avérait plus nerveuse, son 0 à 100 km/h en 10 secondes améliorant d'une bonne seconde celui de sa devancière.

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

These attributes help explain the 280 SL's phenomenal success, particularly in the all-important North American market where the optional automatic transmission was considered an essential feature by the majority of customers. The fact that it looked like 'sex on wheels' helped enormously too, of course. The 280 SL's essential user friendliness broadened its appeal beyond the traditional sports car-enthusiast market, and many celebrities and film stars owned 280 SLs.

The last of a popular and extremely successful line begun with the 230 SL of 1963, the 280 SL was introduced in 1967 powered by a new 2.8-litre six-cylinder engine that produced 180bhp, 20 horsepower more than the preceding 250 SL's. The 280 SL's 193km/h top speed was no greater but it was significantly quicker off the mark, its 0-100km/h time of 10 seconds being a whole second better than its predecessor's.





Surnommées « pagode » en raison de la forme caractéristique de leur pavillon - dessiné par le styliste français et passionné d'automobiles, Paul Bracq - les SL faisaient partie des grands tourisimes les plus appréciées de l'époque et restent encore aujourd'hui très recherchées des collectionneurs.

Cette 280 SL a été vendue neuve en Suisse à un résident américain qui l'a conservée sur place où elle a été achetée il y a une trentaine d'années par le père du vendeur (son second propriétaire) à la concession Pius Buchs de Genève. Gris argent avec intérieur en cuir brun, la voiture conserve sa très désirable boîte manuelle ZF à cinq rapports d'origine, comme le confirme Mercedes-Benz (voir courriel au dossier). Présentée dans cette excellente et très recherchée version de la « pagode », elle est vendue avec ses papiers d'immatriculation et son certificat de circulation suisses daté de 2014 (valide jusqu'en 2021).

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux bas de la TVA à l'importation locale. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise suisse, veuillez noter que la voiture sera soumise à une taxe de réimportation si elle retourne en Suisse avec un nouveau propriétaire.

Cette voiture restera sous la responsabilité de Bonhams jusqu'à l'apurement des formalités douanières et ne pourra donc pas être récupérée directement par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Christened 'Pagoda' after their distinctive cabin shape - devised by French designer and classic car enthusiast, Paul Bracq - these SL models were amongst the best-loved sports-tourers of their day and remain highly sought after by collectors.

This 280 SL was sold new in Switzerland to an American resident who kept it there, and some 30 years ago was purchased by the current vendor's father (its second owner) from the Pius Buchs dealership in Geneva. Finished in silver grey with brown leather interior, the car retains its original and highly desirable ZF five-speed manual gearbox, as confirmed by Mercedes-Benz (see email printout on file). Presented in the best and most sought version of the Pagoda, it is sold with a Swiss registration document and Swiss roadworthiness certificate dated 2014 (valid until 2021).

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remain in the EU. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.

Bonhams will stay liable of this motor car until the clearance of the customs duties: consequently, this motor car cannot be released directly to the buyer or his transporter immediately after the sale.
€80,000 - 120,000



MASERATI BORA 4,7 LITRES COUPÉ 1977

Chassis: 117/944

- One of 524 Boras built
- Matching numbers and colours
- Circa 77,000 kilometres from new
- Offered from the private collection of a prominent Maserati aficionado
- EU registered



Sortie d'usine le 12 octobre 1977, cette Bora à numéros concordants a été expédiée à Doha, au Qatar, un peu plus tard le même mois. Elle est parvenue au Royaume-Uni en 1981 et en mai 1983 était immatriculée avec un MoT affichant 10 995 kilomètres. Le vendeur a acheté cette Bora en 1984. Elle est restée dans sa collection jusqu'en 1992 quand elle est partie dans une collection en France, où elle est restée jusqu'en 2011. C'est alors que le vendeur qui regrettait d'avoir vendu la Bora rapatria la voiture au Royaume-Uni où elle est depuis restée en sa possession.

Depuis le retour de la Maserati au Royaume-Uni, le vendeur l'a entretenu avec soin, la dotant récemment d'amortisseurs, de ressorts, d'un alternateur et de moteurs de phares rétractables neufs, ainsi que de pneumatiques de la bonne taille, des Michelin XWX 215-70 VR. L'entretien de la voiture est parfaitement documenté. Cette Bora à conduite à gauche est restée conforme aux caractéristiques d'origine et est parfaitement authentique, ayant seulement été repeinte dans son gris Argento Auteuil d'origine, tandis que l'intérieur rouge conservait toute sa patine.

Completed by the factory on 12th October 1977, this matching-numbers Bora was despatched to Doha, Qatar later that same month. It came to the UK in 1981 and in May 1983 was issued with an MoT recording 10,995 kilometres. The vendor first purchased this Bora in 1984. It remained in his collection until 1992 when it went to a collection in France, remaining there until 2011. That was when the vendor, having regretted selling the Bora, brought the car back to the UK where it has been in his possession ever since.

Since the Maserati's return to the UK, the vendor has documented and maintained the car with care, recently fitting new shock absorbers, springs, alternator, and headlamp raisers, as well as correct size 215-70 VR Michelin XWX tyres. The car's maintenance is fully documented. This left-hand drive Bora remains in factory specification and is highly original, having only been re-sprayed in the correct Argento Auteuil, while the red leather interior possesses a unique patina.





Le vendeur, un particulier, nous avertit qu'elle roule et se comporte extrêmement bien et qu'elle a désormais parcouru 77 000 kilomètres, plus de 16 000 depuis 2011 lorsqu'il a racheté la voiture. Ces dernières années, elle a été conduite et engagée dans plusieurs manifestations Maserati internationales dont le 100e anniversaire Maserati à Modène.

Le vendeur est un amateur de Maserati de longue date bien connu. Il a acheté sa première Maserati – un Spyder 3500 GT – en 1970 et fait partie des membres fondateurs du Maserati Club du Royaume-Uni, fondé en 1972. Pendant 20 ans il a été le trésorier et secrétaire du Club, ainsi que le rédacteur en chef du magazine Trident et du bulletin. Depuis 45 années, il a possédé de nombreuses Maserati classiques dont deux 5000 GT, deux Bora, une Indy, une Mexico, un spyder Mistral, un coupé et un spyder Ghibli, parmi de nombreuses autres voitures.

Cette Bora est vendue avec sa certification Maserati Classiche, son certificat d'origine, une copie de sa fiche d'usine d'origine et la facture de sa vente lorsqu'elle était neuve. Elle est accompagnée de ses papiers d'immatriculation UK V5, de son manuel d'origine, ainsi que du catalogue de pièces détachées.

The private vendor advises us that it runs and drives extremely well, and has now covered a total of 77,000 kilometres, and over 16,000 since 2011 when he repurchased the car. Over the past few years, it has been driven to and participated in several international Maserati events including the Maserati 100th Anniversary in Modena.

The vendor is a very long-term and well-known lover of Maseratis. He purchased his first Maserati – a 3500GT Spyder – in 1970 and is a founder member of the Maserati Club UK, formed in 1972. For about 20 years, he was the Club's treasurer and secretary as well as editor of the Trident Magazine and Newsletter. Over the past 45 years, he has owned many classic Maseratis including two 5000 GTs, two Boras, Indy, Mexico, Mistral Spyder, Ghibli Coupé and Spyder among numerous other cars.

This Bora is offered with its Maserati Classiche Certification, including the Certificate of Origin, a copy of the original Data Sheet, and the initial invoice when sold new. It also comes with a UK V5 registration document and the original factory handbook and parts book.

€100,000 - 150,000

107

BENTLEY S3 CONTINENTAL COUPÉ 1965

Coachwork by Park Ward Ltd

Chassis no. BC58LXE

- Only of circa 80 left-hand drive S3 Continentals
- One of only 27 two-door coupés
- Delivered new in the UK
- Extensive history file



La magnifique berline sportive Continental devint synonyme de performances faciles et de grande distinction, dès sa présentation sur châssis R-Type en 1952. Avec l'avènement de la dernière génération de six cylindres (la S type) en 1955, la Continental perdit un peu de son caractère, mais pas son exclusivité et cette tendance se prolongea après l'arrivée des S2 à moteur V8 en 1959. Bien que la Bentley S2 semblât extérieurement identique ses performances étaient considérablement améliorées par le nouveau moteur V8 de 6 230 cm³. La direction assistée était offerte en série et l'option boîte manuelle avait disparu, la boîte automatique Rolls-Royce étant désormais la seule proposée.

Les Bentley Continental était, bien sûr, exclusivement carrossée sur mesure. Les firmes comme H. J. Mulliner, Park Ward et James Young proposaient toutes des carrosseries sur le châssis de la Continental S2.

Bentley's 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 (S-Type) generation of six-cylinder cars in 1955, the Continental lost a little of its individuality but none of its exclusivity, and this trend continued after the arrival of the V8-engined S2 in 1959. Although the S2 appeared externally unchanged, its performance was considerably enhanced by the new 6,230cc V8 engine. Power-assisted steering was now standard and there was no longer the option of a manual gearbox, Rolls-Royce's own four-speed automatic being the sole offering.

The Bentley Continental was, of course, exclusively a coachbuilt automobile. The firms of H J Mulliner, Park Ward and James Young all offered bodies on the Continental S2 chassis.





A previous owner with 'BC58LXE' in the USA

Les Continental S2 de loin les plus remarquables étaient celles carrossées par Park Ward, la carrosserie intégrée de Rolls-Royce, et leur dessin à la ligne de caisse rectiligne continue, de l'avant à l'arrière, imaginé par le styliste Norvégien Vilhelm Koren, allait être reconduit sur la Continental S3. Les doubles phares étaient le trait stylistique le plus marquant des S3 et sur les Continental désormais construites par la firme née de la fusion de H. J. Mulliner et Park Ward, étaient nichés dans des logements inclinés qui devaient valoir à ce modèle son surnom de « chinese eye » (yeux bridés). En dehors de ces phares, le changement le plus évident se situait au moteur de la S3, qui recevait un taux de compression plus élevé et de plus gros carburateurs qui faisaient grimper la puissance maximale de quelque 7%.

Le châssis BC58LXE est l'un d'environ 80 modèles à conduite à gauche sur un total de 312 Continental S3 construites.

By far the most striking of these S2 Continentals were those bodied by Rolls-Royce's in-house coachbuilder Park Ward, and this design by Norwegian Vilhelm Koren, with its influential continuous front-to-rear wing line, would continue on the S3 Continental. Quad headlamps were the S3's major styling innovation, and on the H J Mulliner, Park Ward-bodied Continental were contained in slanting nacelles, giving rise to this model's 'Chinese Eye' sobriquet. Headlamps aside, the most significant change was to the S3's engine, which boasted an increased compression ratio and larger carburetors, modifications that raised peak power by some 7%.

Chassis 'BC58LXE' is one of approximately 80 left-hand drive cars out of a total of 312 S3 Continentals produced. It features electric windows and retains its original Blaupunkt radio.



La Bentley a été livrée neuve en septembre 1965 à M. Cass Hough, un pilote d'essai américain résidant au très luxueux hôtel Claridge de Londres, et immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro DGY 271C. Originaire de Palm Beach, en Floride, M. Hough garda la Continental jusqu'à son décès en 1992. La voiture fut alors achetée par son second propriétaire, M. John Meier de Vancouver au Canada qui fit procéder à une restauration complète. Menée pendant presque toute l'année 1993, la rénovation a donné lieu à un changement de couleur, du gris coquillage avec intérieur bleu à un vert foncé avec intérieur beige. Le troisième propriétaire, un couple résidant en Californie, aux États-Unis, a acheté la voiture à M. Meier en 2004.

Repeinte en noir en mars 2017, cette rare S3 Continental se présente en très bon état général. Elle est bien documentée et sera vendue avec deux classeurs contenant son manuel d'instruction d'origine, diverses factures, une sélection de photographies, un rapport d'état très favorable (daté juillet 2016) et un document UK V5 (la voiture n'est plus immatriculée là-bas).

The Bentley was delivered new in September 1965 to Mr Cass Hough, an American test pilot staying at London's exclusive Claridge's Hotel, and registered in the UK as 'DGY 271C'. Hailing from Palm Beach, Florida, Mr Hough kept the Continental until he passed away in 1992. The car was then purchased by its second owner, Mr John Meier of Vancouver, Canada, who commissioned a full restoration. Taking almost all of 1993 to complete, the refurbishment included a change of colour scheme from Shell Grey with blue interior to dark green with beige. The third owners, a couple living in California, USA, bought the Bentley from Mr Meier in 2004.

Repainted black in March 2017, this rare S3 Continental is presented in generally very good condition. It is well documented and comes with two folders containing its original instruction manuals, sundry maintenance invoices, a selection of photographs, a highly favourable condition report (issued July 2016), and a UK V5 document (the car is no longer registered there).

€180,000 - 260,000





PORSCHE 911 CARRERA RS TYPE 993 COUPÉ 1995

Chassis no. WP0ZZZ99ZTS390639

- *Rare limited-edition model*
- *Delivered new in Germany*
- *Two owners from new*
- *Full service history*
- *Circa 57,000 kilometres from new*



En 1993, Porsche présentait celle qui est aujourd'hui considérée comme la plus belle de toutes les 911, la type 993. Au fil des ans, la 911 avait reçu de nombreuses modifications touchant à son aérodynamisme et à la sécurité, gâchant sa pureté initiale. L'arrivée du type 993 marquait un retour aux principes de base, identifiable comme une 911, mais sur laquelle toutes les fonctions avaient été harmonieusement intégrées dans un exercice de design automobile exemplaire. La gamme restait à peu près la même que par le passé, offrant des modèles à deux et quatre roues motrices, la Turbo et le cabriolet, toutes animées par la dernière mouture 3,6 litres de l'éternel six cylindres à plat Porsche.

En janvier 1995 la gamme était étendue par l'introduction de la Carrera RS. Décrite par ses créateurs comme une « deux places homologuée route », la RS prenait pour base la Carrera à deux roues motrices et comme sa légendaire devancière RennSport des années 1970, elle était considérablement plus légère et plus puissante que la version de série. Tout ce qui n'était pas considéré comme nécessaire en compétition – vitres et rétroviseurs électriques, verrouillage central, lave-phares, haut-parleurs stéréo, etc – avait été éliminé, le couvercle du coffre à bagages avant faisait appel à l'aluminium et les vitres étaient plus minces. Les airbags étaient en option et les deux sièges baquets étaient plus légers que les sièges de série. Résultat, on avait gagné 100kg. Toutefois la direction assistée avait été conservée.

In 1993 Porsche had introduced what is regarded by many as the most beautiful 911 of all: the Type 993. Over the years the 911 had received numerous aerodynamic and safety-inspired add-ons, diluting the purity of the original form; the Type 993's arrival marked a return to basic principles, being recognisably a 911 but one in which all functions had been harmoniously integrated in a truly outstanding example of modern automotive styling. The range offered remained pretty much as before, comprising two- and four-wheel drive models, the legendary Turbo and the Cabriolet convertible, all powered by the latest 3.6-litre version of Porsche's perennial flat-six engine.

In January 1995 the range was extended by the introduction of the Carrera RS. Described by its maker as a 'street-legal two-seater', the RS was based on the two-wheel drive Carrera and like its legendary RennSport forebear of the 1970s, was considerably lighter and more powerful than the stock version. Everything considered unnecessary for competition purposes – electric windows, electric mirrors, central locking, headlight washers, stereo speakers, etc – was discarded, while aluminium was used for the front luggage compartment lid, and thinner window glass specified. Airbags were optional and the two bucket seats were lighter than the standard items; the result was a reduction in weight of around 220lb (100kg). Power assisted steering was retained.





Pour la Carrera RS 3.8, l'alésage du moteur avait été agrandi de 2 mm pour obtenir une cylindrée de 3 746 cm³. La puissance maximale passait à 300 ch, des suspensions abaissées amélioraient la tenue de route et la RS recevait le différentiel à glissement limité optionnel en série, ainsi que des roues type RS Cup de 18 pouces. Il y avait également du « hard », mais toujours « homologué route », la version Clubsport, dont 100 exemplaires furent construits pour les besoins de l'homologation FIA GT2 et la Carrera Cup RSR, destinée uniquement au circuit.

Cette Carrera RS, une des 1 014 de ce type produites, a été livrée neuve en Allemagne où son premier propriétaire était M. Anton Kerner. Les numéros de châssis, de moteur et de boîte de vitesses, vérifiés par Porsche Strasbourg, sont concordants et la voiture est vendue avec son certificat d'authenticité Porsche. Achetée par son actuel propriétaire (le second) en 2000, cette Carrera RS a parcouru seulement 57 000 kilomètres d'origine et est accompagnée de son livret d'entretien dûment tamponné. Grise avec un intérieur gris/noir et des sièges à rehauts rouge, elle représente une magnifique opportunité d'acquiescer un exemplaire relativement peu utilisé de cette très rare voiture, en excellent état. Cette voiture a figuré dans RS Magazine en mai 2016 et en 2003 (No. 26), ce dernier étant une édition spéciale célébrant le 40e anniversaire de la Porsche 911. La documentation fournie comprend la carte grise française, les factures de Porsche Strasbourg et de Berto Moteurs, et une copie de l'article de l'un des magazines.

For the Carrera RS '3.8', the engine's bore size was increased by 2mm for a capacity of 3,746cc. maximum power went up to 300bhp, lowered suspension improved the handling, and the RS came as standard with the optional dynamic limited-slip differential and RS Cup-type 18" wheels. There was also a more 'hardcore', though still road-legal, Clubsport version, 100 of which were built to meet the FIA GT2 homologation requirements, and the track-only Carrera Cup RSR.

One of only 1,014 of its type produced, this Carrera RS was delivered new in Germany and first owned by Mr Anton Kerner. The chassis, engine, and gearbox numbers have been verified as matching by Porsche Strasbourg, and the car comes with a Porsche Certificate of Authenticity. Purchased by the current (second) owner in 2000, this Carrera RS has covered only some 57,000 kilometres from new and comes with a fully stamped service book. Finished in grey with grey/black interior and red-accented seats, it represents a wonderful opportunity to acquire a relatively little-used example of this very rare car, in excellent condition. This car has been featured in the May 2016 and 2003 (No. 26) editions of 'RS Magazine', the latter being a special edition celebrating the Porsche 911's 40th anniversary. Accompanying documentation consists of a French Carte Grise, invoices from Porsche Strasbourg and Berto Moteurs, and a copy of one of the magazine articles.

€280,000 - 320,000



109

CITROËN DS 21 LE CADDY CABRIOLET 1965

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 4350010

Body no. 7553

- One of a mere 34 examples built
- Rare Chapron-built Décapotable
- Professionally restored in Italy circa 2006
- Semi-automatic transmission
- Rare Jaeger dashboard
- Recently serviced and updated
- EU Registered

Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction avant », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. Sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension hydropneumatique à quatre roues indépendante à assiette constante, des freins, un embrayage et une direction assistés. Aucune autre voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique de Citroën, en avance sur son temps, étant attestée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque encore aujourd'hui.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. The newcomer's startling appearance had been determined by the requirements of aerodynamic efficiency, while beneath the shark-like, low-drag bodyshell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension plus power-operated brakes, clutch and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, and the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension is demonstrated by its survival in top-of-the-range models until this year.





Le moteur original de la DS, un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm³ également proposé dans des versions 2 175 cm³ et 2 347 cm³, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes. Cette dernière, une des plus élégantes voitures des années 1960, était une création de ce très renommé carrossier parisien, Henri Chapron, qui avait baptisé son premier modèle du genre « La Croisette ». Natif de Nouan-le-Fuzelier en Sologne, Henri Chapron avait fondé son atelier de carrosserie en 1919 à Levallois-Perret, près de Paris. Contrairement à de nombreux carrossiers français, Chapron ne possédait pas ce bagage mental remontant à une expérience acquise dans la fabrication des voitures à cheval, en conséquence de quoi son travail avait une fraîcheur et un sens inné des proportions qui correspondait parfaitement aux châssis de qualité.

L'interprétation des Citroën DS et ID de Chapron était tout à fait différente des versions de production. Dès 1965, Chapron ajoutait des ailerons aux ailes arrière et lançait sa propre version d'une DS haut de gamme au Salon de l'Auto, Porte de Versailles à Paris, en octobre 1964 sous le nom de « Majesty ».

In 1966 the DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible). One of the most stylish cars of the 1960s, the latter was the creation of that most celebrated Parisian coachbuilder, Henri Chapron, who called his first such model 'La Croisette'. A native of Nouan-le-Fuzelier in the Sologne region of France, Henri Chapron founded his coachbuilding company in 1919 at Levallois-Perret, Paris. Unlike so many fashionable French coachbuilders, Chapron carried none of the mental baggage that came from having graduated to cars from building horse-drawn carriages; consequently, his work had a freshness and innate sense of proportion that was well suited to chassis of quality.

Chapron's interpretations of the Citroën DS and ID were quite different from the regular production versions. Chapron added fins to the rear wings as early as 1965 and launched his own version of an upmarket DS at the Porte de Versailles Salon de l'Auto in October 1964 using the name 'Majesty'.



Au début, la version décapotable de Chapron ne fut pas approuvée par Citroën, le forçant à utiliser des voitures complètes plutôt que des châssis roulants, mais l'usine finit par construire sa propre version « usine » sur le châssis plus long du break ID.

Chapron continua de fabriquer ses propres versions cabriolets Le Caddy et Palm Beach aux côtés de différentes limousines et coupés. Le deuxième cabriolet DS de Chapron, Le Caddy fut dévoilé en 1959 et représentait un considérable progrès par rapport à La Croisette. Là où cette dernière utilisait des ailes arrière de berline nécessitant un couvre-joint pour cacher le raccord entre les ailes et le prolongement de porte de la berline, Le Caddy faisait appel à un unique panneau bien plus élégant. Les portes avant de berline furent utilisées jusqu'en 1960, lorsque des portières plus longues furent adoptées, marquant un nouveau progrès dans les proportions. Seulement 34 exemplaires de cabriolets Le Caddy furent construits entre 1959 et 1968. Inutile de préciser qu'ils sont tous très recherchés. Construits aux standards d'équipement du modèle haut de gamme, cette voiture-ci possède le séduisant tableau de bord Jaeger et des phares Carello et c'est l'une des très rares fabriquées avec ces caractéristiques.

Entièrement restaurée niveau concours, cet exemplaire de l'une des rares Citroën construites par Chapron est marron avec intérieur en cuir fauve et possède l'ingénieuse transmission semi-automatique. Autrefois propriété d'un passionné italien, la voiture a été restaurée professionnellement en Hollande, le travail ayant été achevé en 2006.

At first, Chapron's décapotable conversion was not approved by Citroën, forcing him to buy complete cars rather than rolling chassis, but eventually the factory relented and went on to produce its own usine version on the longer chassis of the ID Break (estate) model.

Chapron continued to build his own Le Caddy and Palm Beach cabriolets together with various limousines and coupés. Chapron's second take on a soft-top DS, Le Caddy first appeared in 1959 and represented a considerable improvement over La Croisette. Whereas the latter had used saloon-type rear wings, necessitating a covering strip for the join between the wing and the redundant rear 'door' panel, Le Caddy used a much neater one-piece wing. The saloon's front doors were used until 1960 when longer ones were adopted, resulting in a further improvement in the design's proportions. Only 34 examples of the Le Caddy convertible were built between 1959 and 1968. Needless to say, they are all highly desirable. Built to the top-of-the-range trim level, this particular car has the most desirable Jaeger dashboard and Carello lights, and is one of very few made to this ultimate specification.

Fully restored to concours standard, this example of one of Chapron's rare coachbuilt Citroëns is finished in maroon with tan leather and has the ingenious semi-automatic transmission. Previously owned by an Italian enthusiast, the car was professionally restored in Holland, the work being completed in 2006.





Témoignant de la haute qualité de la restauration, elle a fait la couverture du numéro d'octobre 2007 du magazine italien Ruote Classiche (numéro au dossier) et en 2015 a été présentée au Concours d'Élégance de Chantilly.

Depuis son acquisition par le vendeur la voiture a été entretenue et mise à jour par le spécialiste réputé, Andrew Brodie Engineering Ltd, qui a installé un allumage moderne pour assurer une meilleure fiabilité. Un nouveau pare-brise pour remplacer le précédent, légèrement voilé, a également été installé selon les instructions du pointilleux propriétaire.

Décrite par le vendeur comme en excellent état, cette magnifique Citroën construite par Chapron est vendue avec un substantiel dossier historique contenant la facture d'achat originale et ses papiers d'immatriculation française, des informations historiques sur Chapron, ses anciens papiers d'immatriculation italienne, la facture d'Andrew Brodie Engineering, des photographies de la restauration, des instructions détaillées pour la mise en route, le programme et les informations du concours de Chantilly, un MoT et un certificat d'immatriculation V5C britanniques, etc. Elle est également vendue avec son cric et sa trousse à outil, un double jeu de clés et le manuel du propriétaire d'origine (pour une voiture construite en Angleterre), ainsi qu'une boîte de pièces de rechange bien utiles comprenant un alternateur, les sphères de suspension d'origine, une tête de delco neuve, un bras de rotor neuf, des courroies neuves, etc.

Une occasion magnifique de posséder un superbe exemplaire d'un modèle emblématique de cette icône du XXe siècle par Citroën et Chapron.

Testament to the high quality of the restoration, it featured as the cover-story car for the October 2007 edition of the Italian motoring magazine 'Ruote Classiche' (copy on file) and in 2015 was presented at the Chantilly Concours d'Élégance.

Since acquisition by the current owner the car has been serviced and updated by the renowned marque specialists, Andrew Brodie Engineering Ltd, who fitted modern charging and ignition systems to ensure reliability. A new windscreen to replace the slightly clouded original has been fitted also on the instruction of the fastidious owner.

Described by the private vendor as in excellent condition, this beautiful Chapron-built Citroën is offered with a substantial history file containing copies of the original bill of sale and French registration papers; historical Chapron information; old Italian registration papers; Andrew Brodie Engineering invoice; restoration photographs; detailed starting and operating instructions; Chantilly Concours programme and information; UK MoTs and V5C Registration Certificate, etc. It also comes complete with jack and tools; spare keys; an original driver's handbook (for a UK-built car); and a box of useful spare parts to include the original alternator, original front suspension spheres, new distributor cap, new rotor arm, new drive belts, etc.

A wonderful opportunity to own a superb example of Citroën's and Chapron's 20th Century motoring icon.

€340,000 - 380,000



ROLLS ROYCE 20/25HP CABRIOLET**MYLORD 1933**

Coachwork by Barker & Co

Chassis no. GTZ48

- *Highly versatile and practical design of coachwork*
- *Ownership history largely known*
- *Outstandingly original*
- *Nearly £70,000 spent with P&A Wood 2007-2010*
- *EU registered*



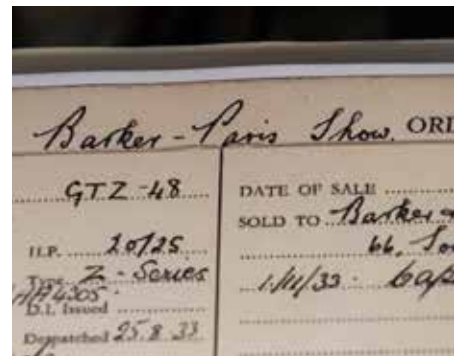
L'arrivée d'une plus petite Rolls-Royce, la 20 HP, en 1922 permettait à la marque de satisfaire le marché de plus en plus important des propriétaires conducteurs qui appréciaient la qualité technique de Rolls-Royce mais n'avaient pas besoin d'une voiture aussi grande que la 40/50 HP Silver Ghost ou la Phantom. La Twenty s'avéra éminemment adaptée à un usage individuel mais pouvait aussi permettre les longs voyages « continentaux » au besoin. Son héritière, la 20/25 HP, présentée en 1929, rafraîchissait le concept avec des améliorations importantes, notamment une version plus grosse du six cylindres à soupapes en tête de la Twenty (3, 7 litres au lieu de 3, 1 litres) et plus puissante. La puissance accrue du moteur donnait aux carrossiers à façon une plus grande liberté dans leurs efforts à satisfaire une clientèle éclairée qui exigeait des modèles plus grands et plus opulents. En dehors du moteur, les premiers châssis 20/25 étaient identiques à ceux des dernières Twenty, les deux modèles étant produits au cours de l'année 1929. La 20/25 héritait donc du levier de vitesses à droite et des freins servo-assistés adoptés par sa devancière en 1926, ainsi que de volets de radiateur verticaux dans le style de la Phantom.

Produite simultanément avec la Phantom II, la 20/25 bénéficiait de nombreux éléments, comme les vitesses synchronisées et la lubrification centralisée du châssis de sa grande sœur et allait devenir la meilleure vente de Rolls-Royce de l'entre-deux-guerres.

The introduction of a smaller Rolls-Royce, the 20hp, in 1922 enabled the company to cater for the increasingly important owner-driver market that appreciated the quality of Rolls-Royce engineering but did not need a car as large as a 40/50hp Silver Ghost or Phantom. The 'Twenty' proved eminently suited to town use yet could cope admirably with Continental touring when called upon. Its successor, the 20/25hp, introduced in 1929, up-dated the concept with significant improvements, featuring an enlarged (from 3.1 to 3.7 litres) and more-powerful version of the Twenty's six-cylinder overhead-valve engine. The revised motor's increased output allowed the bespoke coachbuilders greater freedom in their efforts to satisfy a discerning clientele that demanded ever larger and more opulent designs. Apart from the improved engine, early 20/25 chassis were identical to those of the last 20s, both models being produced during 1929. Thus the 20/25 inherited the right-hand gearchange lever and servo-assisted brakes introduced on its predecessor for 1926, as well as Phantom-style vertical radiator shutters.

Produced contemporaneously with the Phantom II, the 20/25 benefited from many of the features, such as synchromesh gears and centralised chassis lubrication, developed for the larger model, and would become the best-selling Rolls-Royce of the inter-war period.





Cette 20/25 est dotée d'une carrosserie cabriolet Mylord à trois positions de Barker & Co de Londres, l'un des carrossiers les plus réputés et associé à Rolls-Royce depuis ses origines. Il s'agit d'un type de carrosserie très versatile et pratique, offrant les positions fermées, semi-fermée et ouverte et qui est donc particulièrement apprécié. Certains sont parfois handicapés par une capote qui se replie de façon peu esthétique sur la carrosserie. Dans ce cas présent, les stylistes de Barker ont dégagé suffisamment d'espace à l'intérieur de façon à ce que la capote se replie complètement, à fleur de carrosserie. On reconnaîtra qu'il s'agit là d'un remarquable travail de carrosserie avec ses lignes souples et élégantes, ses ailes fuyantes et ce subtil décrochement après les portes pour loger la capote.

À juste titre fier de sa réalisation, Barker choisit d'exposer GTZ48 sur son stand au Salon de l'Automobile de Paris en 1933. La fiche de construction de la carrosserie est intitulée « Barker – Paris Show » et précise que la voiture est destinée à un usage à la fois au Royaume-Uni et sur le continent. Figurent également au dossier deux photographies de presse originales prises en 1933 au Salon de Paris et tamponnées par Barker au dos.

This 20/25 carries three-position drophead coupé coachwork by Barker & Co of London, one of the finest of all British coachbuilders and a firm associated with Rolls-Royce from the latter's earliest days. This is a supremely versatile and practical type of body, providing enclosed, semi-enclosed or open accommodation, and one that consequently is highly prized. Some designs, though, are let down by a hood that sits uncomfortably proud of the body when folded down. In this case, however, Barker's designers have provided sufficient room within the body so that the hood sits perfectly flush. Few would dispute that this is a spectacular work of coachbuilding, with its elegant flowing lines, sweeping wings, and subtle dip aft of the doors to accommodate the retracted hood.

Rightly proud of its achievement, Barker chose to display 'GTZ48' on the company's stand at the 1933 Paris Salon de l'Automobile. The accompanying copy build sheet is headed 'Barker – Paris Show', and states that the car was intended for use in 'UK and Continent'. Also on file are two original press photographs taken at the 1933 Paris Salon and stamped on the reverse by Barker.





Le Salon de Paris eut lieu peu après l'achèvement de la voiture en octobre 1933 et le 1er novembre GTZ48 était vendue au capitaine Francis Purchas de Steyning, dans le Sussex, son immatriculation d'origine étant PO 8383. Le capitaine Purchas était un ancien officier du 5e lanciers irlandais Royal (le régiment avait été dissous en 1921). Son nom est gravé sur la base du Spirit of Ecstasy de la voiture.

Aux environs de 1975, GTZ48 fut achetée par Jim Denne, propriétaire du West Hoathly Garage, dans le Sussex. À cette époque la Rolls-Royce appartenait à un gentleman d'Eastbourne, dans le Sussex – peut-être son premier propriétaire – et était encore entièrement d'origine, y compris la peinture et l'intérieur. Après plusieurs années de relances assidues, le propriétaire suivant – éminent collectionneur et grand connaisseur – pouvait enfin acheter la voiture à Jim Denne. Il commanda alors au West Hoathly Garage – spécialiste Rolls-Royce et Bentley de longue date – une légère et bienveillante restauration. La mécanique fut révisée lorsque nécessaire et la voiture repeinte mais le bel intérieur ne fut pas touché. C'est à ce moment-là que l'overdrive fut installé.

The Paris show took place shortly after the car's completion in October 1933, and on 1st November 'GTZ48' was sold to Captain Francis Purchas of Steyning, Sussex, its original registration being 'PO 8383'. Captain Purchas was formerly an officer of the 5th Royal Irish Lancers (the regiment was disbanded in 1921); his name is engraved on the base of the car's 'Spirit of Ecstasy' mascot.

Around 1975, 'GTZ48' was purchased by Jim Denne, proprietor of West Hoathly Garage in Sussex. At that time the Rolls-Royce belonged to a gentleman in Eastbourne, Sussex – possibly its first owner – and was still completely original, even down to the paintwork and interior. After several years of persistent persuasion, the next owner – a prominent private collector and connoisseur – was able to buy the car from Jim Denne. He then commissioned West Hoathly Garage – long-established Rolls-Royce and Bentley specialists – to carry out a gentle and sympathetic restoration. The mechanicals were overhauled wherever necessary and the car repainted, while the beautiful original interior was left untouched. An overdrive unit was fitted at this time.





Élément d'une grande collection, la Rolls-Royce a connu un usage limité mais régulier, dont quelques voyages sur le continent et a bien sûr été méticuleusement entretenue. Après le décès de son propriétaire, GTZ48 resta remise pendant une dizaine d'années avant d'être remise en marche par un professionnel et vendue aux enchères en 2005, le reste de la collection ayant déjà été dispersé. Au cours de ces dernières années, la voiture a bénéficié de l'attention des spécialistes de la marque P&A Wood, comme en attestent les factures de la période 2007 à 2010 pour un total de presque 70 000 livres.

Aujourd'hui le compteur affiche un kilométrage que l'on pense d'origine de 87 000 miles. Le dossier historique contient également de la correspondance, des papiers d'immatriculation UK V5 et la fiche de construction mentionnée plus haut, etc. Logée dans le le capot du coffre, il faut mentionner le jeu d'outils presque complet. D'une élégance remarquable et incroyablement préservée, il s'agit là de l'une des meilleures Rolls-Royce d'avant-guerre que nous ayons croisées ces dernières années.

Forming part of sizeable collection, the Rolls-Royce saw limited but regular use, including occasional tours of the Continent, and was, of course, carefully maintained. Following the death of its owner, 'GTZ48' remained off the road for some ten years before being professionally re-commissioned and sold at auction in 2005, the rest of the collection having been dispersed. In more recent years the car has benefited from the expert attention of marque specialists P&A Wood, as evidenced by bills on file for the period 2007 to 2010 totalling nearly £70,000.

Today the odometer reads a believed genuine mileage of only 87,000 miles from new. The history file also contains correspondence, a UK V5 registration document, and the aforementioned copy build sheet, etc. Housed in the boot lid, the almost complete set of original tools is particularly worthy of note. Supremely elegant and outstandingly original, this is one of the best pre-war Rolls-Royces we have seen in recent years.

€200,000 - 300,000



111

BUGATTI TORPÉDO GRAND SPORT 1928

Chassis no. 44366 (see text)

- Bugatti front axle, gearbox, and rear axle
- Engine by Ventoux Moteurs and Laurent Rondoni
- Pierre Yves Laugier report on file
- EU registered





Au début des années 1930, Ettore Bugatti s'était fait une réputation sans équivalent dans le domaine des voitures à hautes performances pour la route ou le circuit, les plus grands pilotes du monde rencontrant d'innombrables succès sur les voitures produites à l'usine de Molsheim et les choisissant souvent comme transport quotidien.

Sans ignorer ses premiers modèles, l'inégalable réputation de Bugatti s'était faite avec sa famille de modèles à moteur huit cylindres dont la première – la Type 30 – était apparue en 1922. La Type 30 partageait son châssis, ses essieux et sa boîte de vitesses avec sa devancière la Type 13 Brescia et était propulsée par un huit cylindres en ligne de 1 991 cm³. L'évolution de ce superbe moteur avec son simple arbre à cames en tête et ses trois soupapes par cylindre allait se retrouver sur la Type 35 de Grand Prix, la Type 38 de tourisme et la sportive Type 43.

Présentée en 1927, la Type 43 était, en principe, une version routière de la voiture de Grand Prix la plus réussie de Bugatti, la Type 35. La Type 43 reprenait le moteur de 2 262 cm³ avec compresseur Roots monté sur la Type 35B, installé dans un nouveau châssis, similaire à celui de la voiture de Grand Prix. Les roues de la Type 35 étaient également reprises, de même que le grand radiateur et les freins que l'on trouvait aussi sur la Type 38. Sans surprise, compte tenu de son ascendance en compétition, la Type 43 rencontra un énorme succès en course, engagée tant par l'usine que par nombre de privés.

By the early 1930s Ettore Bugatti had established an unrivalled reputation for building cars with outstanding performance on road or track; the world's greatest racing drivers enjoying countless successes using the Molsheim factory's products and often choosing them for their everyday transport.

His earlier efforts notwithstanding, the foundation of Bugatti's not inconsiderable reputation was his family of eight-cylinder cars, the first of which – the Type 30 – appeared in 1922. The Type 30 shared its chassis, axles and gearbox with the later four-cylinder Type 13 Brescia model and was powered by an inline eight displacing 1,991cc. Developments of this superb engine, with its single overhead camshaft and three valves per cylinder, would go on to power the Type 35 Grand Prix car, the Type 38 tourer and Type 43 sports car.

Introduced in 1927, the Type 43 was, in essence, a road-going version of Bugatti's most successful Grand Prix racing car, the Type 35. The Type 43 used the 2,262cc engine, complete with Roots supercharger, introduced on the Type 35B, which was installed in a new chassis similar to that of the Grand Prix racer. Type 35 wheels were used, together with the larger radiator and brakes also found in the Type 38. Not surprisingly, considering its Grand Prix derivation, the Type 43 proved immensely successful in sports car racing, being campaigned by the factory and a host of private owners.





Cette Bugatti Type 43 a été construite sur un châssis moderne fabriqué selon les plans du modèle original. Il intègre trois composants d'époque majeurs, l'essieu avant, la boîte de vitesses et l'essieu arrière, tandis que son moteur a été construit par le plus réputé des spécialistes Bugatti de France, Ventoux Moteurs à Carpentras. Inutile de dire qu'avec un tel pedigree cette voiture a de meilleures performances qu'une voiture entièrement d'époque.

La plaque de châssis est du type Alsace (conforme à celle d'époque) et reçoit le numéro 44366. Ce numéro correspond à un torpédo Type 44 brun, vendu neuf au ministre Achille Fould en avril 1928. La plaque a été donnée au propriétaire par son ami François Chevalier et provient d'une voiture détruite dans le sud-ouest de la France

Le châssis a été construit en 1990 pour Laurent Rondoni et reçoit un empattement conforme à celui d'une Type 43 (2, 97 m). Spécialiste Bugatti, Laurent Rondoni avait accumulé de nombreuses pièces nécessaires à la construction d'une Type 43. Quoiqu'il en soit, il n'eut pas le temps de mener à bien le projet qui a été repris par le vendeur.

Des pièces mécaniques, l'essieu arrière est d'origine, tandis que la boîte de vitesses vient d'une Type 44 (numéro 255), une voiture produite au printemps 1928. Elle a été fournie par le spécialiste Bugatti le plus réputé du Royaume-Uni, Brineton Engineering de Walsall, dans les West Midlands. L'essieu avant (numéro 707) vient d'une Type 44.

This Bugatti Type 43 has been built on a recent chassis to the original pattern. It incorporates three major in-period components: the front axle, gearbox, and rear axle, while the engine has been built by France's foremost Bugatti Specialist: Ventoux Moteurs in Carpentras. Needless to say, with such a pedigree this car will perform better than an entirely original example.

The chassis plate is of the 'Alsace' type (correct for the period) and is numbered '44366'. This number corresponds with a brown Type 44 Torpedo, sold new to minister Achille Fould in April 1928. The plate was given to the owner by his friend, François Chevalier, and comes from a vehicle scrapped in the South West of France

The chassis had been built in 1990 for Laurent Rondoni and is of the correct wheelbase (2.97m) for a Type 43. A Bugatti specialist, Laurent Rondoni had accumulated many of the parts needed to build a Type 43. As it happened, he did not have time to complete the project, which was purchased by the current vendor.

Of the mechanical parts: the rear axle is original while the gearbox is a Type 44 (number '255') from a car produced in Spring 1928. It was supplied by the UK's foremost Bugatti specialist, Brineton Engineering of Walsall, West Midlands. The front axle (number '707') comes from a Type 44.





Le moteur 2, 3 litre a été entièrement fabriqué par Ventoux Moteurs à Carpentras et a été assemblé par Laurent Rondoni. L'embrayage est le type Bugatti classique. Le radiateur a été révisé et un radiateur d'huile supplémentaire a été installé sous le siège passager, comme sur les Bugatti de course. Le réservoir d'essence vient d'une Bugatti de tourisme.

La carrosserie en aluminium a été fabriquée en France vers la fin des années 1990 par le spécialiste Patrick Barrier. De style torpédo, elle est identique à celle de trois Bugatti Type 43 engagées au Tourist Trophy en août 1928. Il n'y a qu'une porte (côté pilote) tandis que des sièges de Type 57S ont été raccourcis pour entrer dans la carrosserie torpédo. Le tableau de bord est équipé d'instruments SEV d'origine, d'une horloge 8 jours Jaeger conforme à celle d'époque, d'une pompe Ki Gass et de compteurs de pression d'huile fournis par Vintage Restorations dans le Kent. Pesant environ 1 040 kg, cette voiture très particulière est 10km/h plus rapide que l'originale avec une vitesse maximale d'environ 170 km/h.

En conclusion, cette voiture a été construite avec de nombreuses pièces d'origine Bugatti. La plupart provenant d'une Type 44, un modèle très proche de la Type 43. Entretien régulièrement par Ventoux Moteurs, elle est en excellent état général et fait un bruit magnifique, grâce à son échappement très spécial. La documentation fournie comprend la carte grise française et un rapport détaillé compilé par une autorité en matière de Bugatti, Pierre Yves Laugier.

The 2.3-litre engine is entirely the work of Ventoux Moteurs in Carpentras, and has been assembled by Laurent Rondoni. The clutch is the classic Bugatti type. The radiator has been overhauled and an additional oil tank fitted beneath the passenger's seat, as on the Bugatti racing cars. The fuel tank comes from a touring Bugatti.

The aluminium coachwork was fabricated in France towards the end of the 1990s by the specialist, Patrick Barrier. Torpedo in style, it is similar to that of the three Type 43 Bugattis entered in the RAC Tourist Trophy in August 1928. There is only one door (on the driver's side) while the Type 57S seats have been cut down to fit the Torpedo body. The dashboard boasts original SEV instruments, a period-correct Jaeger 8-day timepiece, a Ki Gass pump, and pressure gauges supplied by Vintage Restorations in Kent. Weighing approximately 1,040kg, this particular car is some 10km/h faster than the original model, with a top speed of around 170km/h.

In conclusion: this car has been built with many original Bugatti parts, most of which come from Type 44, a model very similar to the Type 43. Serviced regularly by Ventoux Moteurs, it is in generally excellent condition and makes an amazing sound thanks to the very special exhaust. Accompanying documentation consist of a French Carte Grise and a detailed report compiled by Bugatti authority, Pierre Yves Laugier.
€500,000 - 700,000



TALBOT LAGO T23 BABY 4 LITRES COUPÉ 1937

Chassis no. 89028

- One of fewer than a dozen known survivors
- Original coachwork
- Partially restored circa 2001
- EU registered (previously in France)



Équipée d'une conduite à droite, comme toutes les voitures de luxe françaises d'avant-guerre, cet exemplaire de 3, 7 litres est l'un des coupés T23 les plus désirables. 89028 est un modèle Baby sur le châssis le plus court (2 950 mm) et c'est l'une des moins de douze voitures de cette série connues du club Talbot. La voiture est en grande partie dans son état d'origine en dehors de son moteur à numéros non concordants mais conforme au moteur Lago de 1937 (numéro 171750-C) qui tourne bien et indique une bonne pression d'huile. La boîte est une boîte pré-sélective Wilson à quatre rapports qui fonctionne parfaitement bien.

Autrefois immatriculée en France sous le numéro 23 ANS 77, la voiture a été achetée là et exportée vers le Royaume-Uni où elle a été immatriculée sous le numéro HSL 524 en décembre 1999. Elle a été la propriété d'un certain James Duncan en Écosse avant de passer aux mains de son actuel gardien à Southport, dans le Lancashire en août 2006. Cette même année, la Talbot a été conduite d'Écosse jusque dans le sud de la France sans aucun problème. Pendant ces dernières décennies, la Talbot a été peu utilisée. Son état général est bon. Sa peinture bleue foncée, soulignée par les chromes, a aujourd'hui une trentaine d'années et les panneaux de carrosserie sont parfaitement alignés. La sellerie de cuir brun est magnifiquement patinée, l'intérieur est spacieux et confortable, faisant de la voiture la monture idéale pour les longues distances. Le châssis paraît robuste, le moteur démarre au quart de tour et garde un bon ralenti sans fumée avec une bonne pression d'huile. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation UK V5, une grande quantité de correspondance concernant la voiture, diverses factures de travaux effectués et dix certificats du MoT expirés.

Talbot Lago se range aux côtés de Bugatti, Delage, Delahaye et Hispano-Suiza dans le panthéon des grandes marques françaises et la T23 châssis numéro 89028 représente une rare occasion d'acquiescer un remarquable exemplaire de l'une des classiques européennes les plus appréciées.

Right-hand drive, like all quality French sports cars of the pre-WW2 era, this 3.7-litre example is one of the most desirable of T23 coupés. '89028' is a 'Baby' model on the shorter (2,950mm) chassis, and is one of fewer than a dozen of this series known to the Talbot Club. The car is largely original, apart from its non-matching but period-correct 1937 Talbot Lago engine (number '171750-C') which runs well, displaying high oil pressure. The gearbox is a four-speed Wilson pre-selector that shifts well.

Previously registered in France as '23ANS77', the car was purchased there and brought to the UK where it was reregistered as 'HSL 524' in December 1999. It was owned in Scotland by one James Duncan before passing to the currently registered keeper in Southport, Lancashire in August 2006. That same year the Talbot was driven from Scotland to the South of France without any problems. For the past decade-or-so the Talbot has seen relatively little use. Condition throughout is generally good; the dark blue paintwork is around 30 years old, accented by chrome trim, while panel fit is excellent. Upholstered in wonderfully patinated brown leather, the interior is roomy and comfortable, making the car eminently suited to long-distance touring. The chassis seems solid, and the engine starts readily and idles smoothly, with no smoke and good oil pressure. Accompanying documentation consists of a UK V5 registration document, a quantity of correspondence concerning the car, sundry receipts for works carried out, and ten expired MoT certificates.

Talbot Lago ranks alongside Bugatti, Delage, Delahaye, and Hispano-Suiza in the pantheon of great French marques, and T23 chassis number '89028' represents a rare opportunity to acquire a fine example of one of the most prized of collectible European classics.

€70,000 - 95,000

No Reserve

113

NO LOT



FERRARI 550 MARANELLO COUPÉ 2001

Chassis no. ZFFZR49B000123091

- Delivered new in France
- Three owners from new
- Only circa 57,000 kilometres from new
- Service history



En dévoilant la 550 Maranello, Ferrari retournait à sa vieille tradition des sportives à moteur V12 avant, ressuscitant une lignée qui avait été suspendue depuis l'arrêt de la 365 GTB/4 « Daytona » en 1974. Le cœur de toute Ferrari, c'est son moteur et le V12 5, 5 litres à 48 soupapes de la 550 Maranello développait 485 ch à 7 000 tr/min, soit environ 100 de plus que celui de la Daytona. Ferrari avait depuis longtemps découvert que pour obtenir un équilibre optimal sur une sportive à moteur avant, il fallait utiliser une boîte transaxle sur l'essieu arrière et celle de la Maranello offrait six rapports. Les trains roulants étaient montés sur un châssis tubulaire en acier sur lequel était installée la carrosserie en aluminium, tandis que la suspension indépendante offrait deux modes d'amortissement (normal/sport), commandés par un bouton au tableau de bord et complétés par une assistance de direction couplée à la vitesse.

Gris argent avec intérieur en cuir noir, cette 550 Maranello a été livrée neuve le 21 mai 2001 par Charles Pozzi, l'importateur Ferrari en France, et vendue directement à SCS Desaeleer à Monaco. Elle a été immatriculée le 21 août 2002. Le second propriétaire était M. Mugneret de Dijon, en France. Le 31 janvier 2012, la voiture a fait sa révision des 50 000 km chez Ferrari Gauduel, à Lyon, avec changement des courroies d'arbres à cames (voir la facture de 7 426 € au dossier).

L'actuel propriétaire a acheté la Ferrari en 2014, date depuis laquelle elle a été peu utilisée et a bénéficié des soins d'un spécialiste à Dijon (voir la facture en date du 08/06/2016 à 56 000 km). La documentation additionnelle comprend le carnet d'entretien et la carte grise française.

With the introduction of the 550 Maranello in 1997, Ferrari returned to its tradition of building front-engined V12 sports cars, resurrecting a line that had remained dormant since the demise of the 365GTB/4 'Daytona' in 1974. The heart of any Ferrari is its engine, and the 550 Maranello's 48-valve, 5.5-litre V12 developed 485bhp at 7,000rpm, some 100-or-so horsepower more than the Daytona's. Ferrari had discovered long ago that providing optimum balance in a front-engined sports car necessitated the use of a rear transaxle, and the Maranello's came with six speeds. The power train was housed in a tubular steel chassis, to which was attached aluminium coachwork, while the all-independent suspension incorporated dual-mode (normal/sports) damping, switch-selectable by the driver, which was complemented by speed-sensitive power-assisted steering.

Finished in silver grey with black leather interior, this 550 Maranello was delivered new on 21st May 2001 via Charles Pozzi, the Ferrari importer for France, and sold directly to SCS Desaeleer in Monaco. It was first registered on 21st August 2002. The second owner was a Mr Mugneret in Dijon, France. On 31st January 2012, the car received a 50,000km service at Ferrari Gauduel, Lyon including a change of cam belts (see invoice for €7,426 on file).

The present owner purchased the Ferrari in 2014, since when it has seen relatively little use while benefiting from the expert attention of a specialist in Dijon (see invoice dated 08/06/2016 at 56,000km). Additional documentation consists of the service book and French Carte Grise.

€65,000 - 95,000
No Reserve



ALFA ROMEO GIULIA 1600 SPIDER AVEC HARDTOP 1963

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. AR 376081

- *Potential concours d'elegance preservation class contender*
- *Exceptionally original condition*
- *Rust free and 'on the button'*
- *Offered with original Alfa Romeo hardtop for the model*
- *EU registered*



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 de 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. 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.

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. 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.





Ce spider Alfa Romeo Giulia a été livré neuf à New York, aux États-Unis, et a passé la majeure partie de son temps au Canada en la possession du même propriétaire depuis 1981. Il a été utilisé avec parcimonie et entretenu avec amour, comme en témoigne son état. Il s'agit d'une remarquable « survivante » entièrement d'origine sans aucune trace d'oxydation. Elle peut être utilisée telle quelle ou traitée comme la candidate idéale pour une restauration concours, aucun de ses panneaux métalliques ne demandant la moindre attention ; en fait chaque élément est là et en parfait état de marche.

Pour s'assurer qu'elle peut partir par la route et être utilisée en toute confiance sans aucun problème, les travaux suivants ont été effectués dans les deux derniers mois : cylindres de freins refaits, carburateurs révisés et dotés de nouveaux joints et révision (huile de moteur, boîte et différentiel renouvelée, nouvelles bougies, liquide de refroidissement, etc...). De plus, les éléments suivants ont été changés : réservoir, filtres et conduits d'essence, maître-cylindre et conduits de freins, rotules de barre anti-roulis avant et échappement.

Cette Alfa Romeo a passé son MoT et est en passe d'obtenir ses papiers d'immatriculation au Royaume-Uni. Elle est accompagnée de son hardtop d'origine. Agréable à conduire, belle et parfaitement utilisable ce délicieux spider Giulia est vendu avec son certificat d'immatriculation UK V5C, son MoT en cours et une lettre d'authentification du Museo Storico Alfa Romeo. Une concurrente de première qualité pour n'importe quel concours dans la classe « d'origine ».

This Alfa Romeo Giulia Spider was supplied new to New York, USA and has spent most of its life in Canada under the ownership of the same gentleman since 1981. It has been used sparingly and been lovingly looked after, as evidenced by its condition. This is a remarkable 'survivor' car, totally original and with no rust anywhere. It could be used 'as is' and enjoyed, or treated as the ideal candidate to restore to concours condition as none of the metalwork requires attention; indeed, everything is present and in working order.

To ensure the car is 'on the button' and can be used with confidence, without any issues, the following works have been undertaken over the last two months: brake cylinders reconditioned; carburettor overhauled and fitted with a new gasket set; and a service (engine, gearbox, and differential oils changed, new plugs, fresh coolant, etc). In addition the following components have been renewed: fuel tank, filter and lines; brake master cylinder and brake lines; front anti-roll bar bushes; and the exhaust system.

The Alfa has just been MoT'd and is in the process of obtaining its UK registration document. It comes with an original factory hardtop. Fun to drive, beautiful and usable, this delightful Giulia Spider is offered with a UK V5C Registration Certificate, current MoT, and a letter of authentication from Museo Storico Alfa Romeo. A guaranteed contender in any concours 'preservation' class.

£55,000 - 75,000



116

FERRARI 365GTC/4 1973

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. F101 AC100 16287

- *One of the last five built (sequence 495/500)*
- *Desirable European version*
- *Delivered new in France via Charles Pozzi*
- *Striking original colour combination of Blu Ribot with Beige interior*





« Chaque nouvelle Ferrari apporte son lot d'améliorations par rapport à sa devancière. Pour la GTC/4, il s'agit de raffinements mécaniques. Moins de bruits parasites filtrent depuis le compartiment moteur que dans les précédentes Ferrari et les commandes sont plus douces et plus légères que jamais, faisant du modèle une voiture délicieusement facile conduire. Et l'absence de bruit mécanique ne nous prive d'aucun plaisir. Il y a juste la bonne dose de ronronnement en provenance des échappements et quand on pousse les régimes, le moteur distille la merveilleuse symphonie du V12. » Road & Track.

La 365 GTC/4, modèle intérimaire à la courte carrière, entre la 365 GT 2+2 et la 365 GT4 2+2, fut dévoilée au Salon de Genève en 1971. Contemporaine de l'emblématique « Daytona », la 365 GTC/4 reposait sur un châssis similaire et recevait une version à lubrification par carter sec du V12 à 4 arbres à cames en tête de 4 390 cm³ dans une préparation un peu moins poussée – 320 ch – associée à une transmission conventionnelle avec boîte à 5 rapports, à la place de la transmission transaxle de la « Daytona ». Les culasses, modifiées pour recevoir des carburateurs inversés, avaient permis aux stylistes de Pininfarina de dessiner un profil élégant avec un capot plat. « Résultat, un dessin pur et gracieux, sous-estimé, avec des subtilités que l'on apprécie en l'observant attentivement. On peut dire que ce modèle est une Ferrari faite pour l'amateur averti », faisait très justement remarquer R&T.

'Each new Ferrari model brings some noteworthy advance over previous ones. The GTC/4's is mechanical refinement. Less mechanical thrash comes through from the engine room than in any previous Ferrari, and the controls are smoother and lighter than ever, making the car deliciously easy to drive well. And the lack of mechanical clatter does not deprive us of entertainment; there's just the right amount of purr from the four tailpipes, and when working hard in its upper rev range the engine sings the familiar and beautiful V12 song.' - Road & Track.

A short-lived interim model that bridged the gap between production of the 365GT 2+2 and 365GT4 2+2, the 365GTC/4 was first shown at the Geneva Motor Show in 1971. A contemporary of the awe-inspiring Daytona, the 365GTC/4 used a similar chassis and a wet-sump version of the former's 4,390cc four-cam V12 in a slightly lower - 320bhp - state of tune, which was coupled to a conventional five-speed gearbox rather than the Daytona's transaxle. Cylinder heads revised to accommodate side-draught carburettors enabled stylist Pininfarina to achieve an elegant, low profile bonnet line. 'In all, a graceful, clean and understated design with subtleties one discovers only by looking it over carefully. One might say this model is a Ferrari for the mature enthusiast,' observed R&T.





Globalement plus civilisée et plus facile à conduire que la lourde « Daytona », la rapide 365 GTC/4 recevait une direction assistée ZF et des freins servo-assistés en série, l'air conditionné en option et un intérieur particulièrement luxueux avec des sièges avant séparés inclinables et des sièges arrière d'appoint. Malgré l'accent mis sur le raffinement, la 365 GTC/4 n'abandonnait rien à ses rivales en matière de performances, abattant le quart de miles (environ 400 m) en moins de 16 secondes pour une vitesse maximale de plus de 240 km/h. Quand le modèle fut retiré en octobre 1972, la production ne totalisait que 500 exemplaires, faisant de la 365 GTC/4 un modèle rare et recherché des collectionneurs.

L'exemplaire proposé ici, châssis numéro 16287, est l'une des dernières Ferrari 365GTC/4 construites, sur un total de 500 voitures. Celle-ci est la 495e dans la production et porte le numéro de carrosserie Pininfarina 492. Elle a été livrée neuve à l'importateur officiel de Ferrari en France, Charles Pozzi, à Levallois-Perret, en même temps que 16289. Il s'agit d'une séduisante version européenne à conduite à gauche avec ses compteurs en km/h. Le premier propriétaire, M. Parret du Val-de-Marne, en France, en a pris livraison le 24 avril 1974. Le dossier historique contient un exemplaire de la carte de garantie Ferrari confirmant que la voiture était Blu Ribot et a été livrée neuve à M. Parret par Pozzi. La fiche de contrôle de Pozzi indique que la voiture a été livrée avec des antibrouillards jaunes (obligatoires en France).

Altogether more civilised and easy to drive than the heavy Daytona, the rapid 365GTC/4 came with ZF power steering and servo-assisted brakes as standard, the option of air conditioning, and an especially luxurious interior featuring individual reclining front seats and occasional rear seats. In spite of the increasing emphasis on refinement, the 365GTC/4 gave nothing away to its rivals in the performance stakes, racing through the standing quarter mile in under 16 seconds on its way to a top speed in excess of 150mph. By the time the model was withdrawn in October 1972, production had totalled only 500 units, making the 365GTC/4 eminently collectible today.

The example offered here, chassis number '16287', is one of the last Ferrari 365GTC/4s built out of a total of 500 cars. This car is the 495th in the production sequence, and carries Pininfarina body number '492'. It was delivered new to the official Ferrari importer, Charles Pozzi in Levallois-Perret, France together with '16289'. This is a desirable European version, manufactured in left-hand drive configuration with instruments in km/h. The first owner, Mr Parret of Val de Marne, France, took delivery on 24th April 1974. The history file contains a copy of the Ferrari Warranty Card confirming the car was finished in Blu Ribot and delivered new to Mr Parret via Pozzi; and a copy of the Pozzi 'fiche de contrôle', which shows that the car was delivered with yellow fog lamps (obligatory in France).





On pense que la Ferrari est restée en France, passant aux mains de plusieurs propriétaires soigneux en Saône-et-Loire, Haute-Loire, puis Haut-Rhin. Ces informations et son historique d'origine ont été retracés avec l'aide de M. Marc Rabineau, auquel Bonhams adresse ses sincères remerciements. On pense que la voiture est restée en France jusqu'à son achat par le propriétaire actuel à Monaco en 2009. Le magnifique bleu Ribot est légèrement passé au fil des ans et se présente toujours très bien, tandis que l'intérieur en cuir beige joliment préservé est entièrement d'origine et en bon état.

La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation belge, les premières factures d'entretien (datées du 14/05/1974 à 1 568 km et du 06/08/1974 à 4 389kms), d'autres factures des travaux effectués, un jeu d'anciennes plaques françaises et un rapport Massini.

N'attendant qu'un nouveau gardien, 16287 représente une rare occasion d'acquérir une Ferrari 365GTC/4 aux spécifications européennes et largement d'origine dans une combinaison de couleur particulièrement séduisante.

The Ferrari is believed to have stayed in France, passing through the hands of several careful owners in Saône et Loire, Haute-Loire, and later Haut-Rhin. This information and early history has been traced with the help of Mr Marc Rabineau, to whom Bonhams extends its sincere thanks. The car is believed to have stayed in France until the current owner bought it in Monaco in 2009. The beautiful Bleu Ribot colour has faded slightly over the years but still presents very well, while the beautifully preserved beige leather interior appears totally original and in good condition.

Accompanying documentation consists of Belgian registration documents; copies of the first service invoices (dated 14/05/1974 at 1,568kms and 06/08/1974 at 4,389kms); other invoices for work carried out; a pair of old French numberplates; and a Massini Report.

Wanting only a new custodian, '16287' represents a rare opportunity to acquire a highly original European specification Ferrari 365GTC/4 in a particularly attractive colour combination.
€170,000 - 230,000



117 *

Rare pre-series example

MASERATI 3500 GT SPYDER 1960

Coachwork by Carrozzeria Vignale

Chassis no. AM101.775

Engine no. AM101.775

- One of some 20 known surviving 'pre-series' cars
- Desirable early long bonnet version
- Rare 'Verde Pavone' colour from new
- Delivered new to Dr Alberto Fassio



Malgré de nombreux succès en compétition, parmi lesquels le cinquième titre de champion du monde de Juan Manuel Fangio – au volant d'une 250 F – et le titre de vice-champion dans le championnat du monde Sport avec la fabuleuse 450 S, les deux fois en 1957, la saison la plus faste de la marque, Maserati faisait face à un futur bien sombre. Les difficultés financières de la société forcèrent la marque à se retirer de la compétition et sa stratégie pour assurer sa survie dans les années 1960 consista à devenir constructeur de voitures de tourisme.

La nouvelle ère de la marque de Modène débuta en 1957 avec le lancement de la 3500 GT à carrosserie Touring, sa première voiture de série construite en nombre significatif. Cette Luxueuse 2+2, dotée d'un châssis tubulaire et d'un moteur dérivé de celui de la 350 Sport de 1956, tirait profit de l'expérience de Maserati en compétition.

Despite numerous racetrack successes that included Juan Manuel Fangio's fifth World Championship - at the wheel of a 250F - and runner-up spot in the World Sportscar Championship with the fabulous 450S, both in 1957, the marque's most successful season, Maserati was by that time facing a bleak future. Its parent company's financial difficulties eventually forced a withdrawal from racing and Maserati's survival strategy for the 1960s centred on establishing the company as a producer of road cars.

The Modena marque's new era began in 1957 with the launch of the Touring-bodied 3500 GT, its first road model built in significant numbers. A luxury '2+2', the 3500 GT drew on Maserati's competition experience, employing a tubular chassis frame and an engine derived from the 350S sports car unit of 1956.





Son concepteur n'était nul autre que Giulio Alfieri, père de l'immortel Tipo 60/61 « Birdcage » de compétition, et celui à qui l'on devait aussi le développement de la 250 F qui devint championne du monde. Le six cylindres à double arbre à cames en tête était proche de celui utilisé sur la 250 F et développait près de 220 ch. D'abord proposée avec des freins à tambour et une transmission à quatre rapports, la 3500 GT fut progressivement modifiée et reçut un cinquième rapport et finalement des freins à disque aux quatre roues.

Une voiture affichant un tel pedigree ne manqua pas d'attirer l'attention des plus grandes carrozzerie de la péninsule. Allemano, Bertone et Frua imaginèrent des carrosseries pour le châssis de la 3500 GT. La plupart des coupés furent confiés à Touring, alors que les plus rares modèles Spyder, à part un (habillé par Frua), étaient tous l'œuvre de la carrozzeria Vignale. Présenté en 1959, les lignes du Spyder Maserati 3500 GT étaient signées Giovanni Michelotti, le styliste vedette de la firme à l'époque.

Construit sur un empattement légèrement plus court que celui du coupé – 2,50 m au lieu de 2,60 m – et faisant appel à des panneaux de carrosserie en acier, plutôt qu'en aluminium comme ceux du coupé, la production du Spyder perdura jusqu'en 1964, date à laquelle seulement 242 voitures (245 selon d'autres sources) avaient été construites, représentant un peu plus de 10% de la production des 3500 GT.

Its designer was none other than Giulio Alfieri, creator of the immortal Tipo 60/61 'Birdcage' sports-racer and the man responsible for developing the 250F into a World Championship winner. The twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine was a close relative of that used in the 250F and developed around 220bhp. Built initially with drum brakes and a four-speed gearbox, the 3500 GT was gradually improved, gaining five speeds, front disc brakes and, finally, all-disc braking.

A car possessing such impeccable antecedents not unnaturally attracted the attention of Italy's finest carrozzerie: Allemano, Bertone and Frua all created bodies for the 3500 GT chassis. Most coupés were the work of Touring, while all but one (a Frua-bodied example) of the much less common Spyder version were the work of Carrozzeria Vignale. Introduced in 1959, Vignale's Maserati 3500 GT Spyder was the creation of Giovanni Michelotti, at that time the company's star designer.

Built on a slightly shorter wheelbase - 250cm as opposed to 260cm - than the coupé and constructed of steel panels rather than the closed car's aluminium, the Spyder lasted in production until 1964, by which time 242 (some sources say 245) cars had been made, representing a little over 10% of 3500 GT production.





Le Spyder Vignale fit ses débuts internationaux le 10 novembre 1959 au Salon de Turin où le Dr Alberto Fassio fut fasciné par le nouveau cabriolet de Maserati et passa commande. Fils du magnat de la marine marchande Ernesto Fassio, Alberto était l'un des plus riches habitants de Gênes et, tandis qu'il prenait livraison de la voiture proposée ici (châssis numéro 101.775), on comptait déjà un second exemplaire dans la famille, son frère Giorgio étant propriétaire du prototype de pré-production, 101.504C.

Les archives de l'usine montrent que 101.775 a été commandée avec les caractéristiques suivantes : un pédalier articulé au plancher (préférré au pédalier suspendu d'origine), des sièges pliants, une commande de phares au pied, un extincteur, et des roues à rayons Borrani chaussées de pneus Continental Super Record.

Le 11 janvier 1960, le concessionnaire officiel Maserati Automar écrit à l'usine pour le compte du Dr Fassio demandant que la voiture soit peinte en noir, spécifiant également une sellerie en peccary, une capote crème et un système d'échappement spécial. À la suite d'échanges entre Automar et Maserati, le Dr Fassio modifia sa commande, optant pour l'option peinture spéciale Verde Pavone (vert paon) et des garnitures intérieures en cuir noir avec capote assortie. Il demanda aussi les équipements suivants : bougies Champion, klaxon Gerico, phares Lucas et radio Autovox.

The Vignale Spyder made its international debut on 10th November 1959 at the Turin Motor Show, where Dr Alberto Fassio was captivated by Maserati's new soft-top and placed an order for one. Son of shipping magnate Ernesto Fassio, Alberto was one of Genoa's wealthiest residents, and while he would take delivery of the car offered here (chassis number '101.775'), there was a second example in the family, as his brother, Giorgio, owned the pre-production prototype, '101.504C'.

Factory records show that '101.775' was ordered with the following special features: a floor-hinged control pedals (preferred to the standard hanging pedals), tip-up seats, foot-activated headlight switch, fire extinguisher, and Borrani wire wheels shod with Continental Super Record tyres.

On 11th January 1960, the official Maserati dealer Automar wrote to the factory on Dr Fassio's behalf requesting that the car be finished in black, and also specified pigskin upholstery, a cream soft-top, and a special exhaust system. Following exchanges between Automar and Maserati, Dr Fassio revised his order, opting instead for the special option Verde Pavone (Peacock Green) paintwork and black leather interior trim with a matching canvas soft-top. He also requested the following additional features: Champion spark plugs, Gerico horns, Lucas headlights, and an Autovox radio.





La Carrozzeria Vignale acheva 101.775 le 8 juin 1960, plus tard que prévu en raison du travail demandé pour le repositionnement du pédalier et Maserati envoya aussitôt une facture 5 130 000 Lire. La voiture de Fassio, un des premiers exemplaires produits, présente de nombreux particularismes dont le plus remarquable est le long capot qui s'étend jusqu'au pied du pare-brise. Maserati garda le Spyder Vignale jusqu'en avril 1962, lorsqu'il fut vendu à un nouveau propriétaire à Rome. La Maserati passa ensuite aux mains d'une succession de propriétaires italiens jusqu'en 1983, époque à laquelle elle appartenait à Luigi Chilò de Castelfranco. Une liste des propriétaires se trouve dans le livre de Walter Bäumer, *Maserati 3500 GT Spyder by Vignale* (extrait en photocopie au dossier).

Une restauration complète a été entreprise à la fin des années 1980, la Carrozzeria Garuti Elis de Reggio Emilia se chargeant de la rénovation de la carrosserie et Pietro Cremonini à la Carrozzeria Sports Car de la peinture de la voiture dans son Verde Pavone d'origine. La Tappezzeria Luppi s'est occupé des garnitures intérieures en cuir fauve. La réfection de la mécanique a été confiée à un spécialiste Maserati, Franco Tralli, de Modène. 101.775 a été immatriculée sous le numéro 01 au Registro Maserati (voir *Maserati 3500 GT Spyder by Vignale*).

Carrozzeria Vignale completed '101.775' on 8th June 1960, later than anticipated because of the work entailed in repositioning the control pedals, and Maserati immediately issued an invoice for Lire 5,130,000. A very early production example, the Fassio car has a number of distinctive features, the most notable being a long bonnet extending to the base of the windscreen. Maserati maintained the Vignale Spyder until April 1962 when it was sold to a new owner in Rome. The Maserati then passed through the hands of a succession of Italian owners until 1983, by which time it was owned by Luigi Chilò of Castelfranco. A list of the owners may be found in Walter Bäumer's book, *'Maserati 3500 GT Spyder by Vignale'* (photocopied extract on file).

A comprehensive restoration was carried out in the late 1980s, with Carrozzeria Garuti Elis of Reggio Emilia responsible for renovating the bodywork while Pietro Cremonini at Carrozzeria Sports Car repainted the Maserati in its original Verde Pavone colour scheme. Tappezzeria Luppi then re-trimmed the interior in tan leather. The mechanical rebuild was entrusted to Maserati specialist Franco Tralli of Modena. '101.775' was then registered as car number '001' with the Registro Maserati (see *'Maserati 3500 GT Spyder by Vignale'*).





Pièce d'une importante collection américaine de Maserati de carrossiers depuis 2003, ce Spyder Vignale a bénéficié d'un entretien régulier et a fait l'objet de recherches historiques continues par une autorité de la marque, Adolfo Orsi (voir dossier). Une transmission ZF à 5 rapports, conforme à celle des dernières 3500 GT, a été installée pour profiter pleinement du puissant 6 cylindres à double arbre à cames en tête et double allumage.

En 2015/2016, la voiture a à nouveau été repeinte en Verde Pavone et a fait l'objet de travaux supplémentaires parmi lesquels une remise en état de l'intérieur et du compartiment moteur pour un coût de plus de 100 000 \$, lui donnant son exceptionnelle qualité de présentation actuelle. Rivale de choix face aux offres contemporaines d'Aston Martin, Ferrari et Mercedes-Benz, la Maserati 3500 GT Spider Vignale fait partie des plus séduisantes sportives des années 1960. 101.775, une des quelques 20 pré-série connues survivantes, est particulièrement rare et attractive.

Veuillez noter que si cette voiture reste dans la Communauté Européenne elle sera soumise à une taxe d'importation au taux bas de la TVA à l'importation locale. Bien que la voiture soit accompagnée d'une carte grise suisse, veuillez noter que la voiture sera soumise à une taxe de réimportation si elle retourne en Suisse avec un nouveau propriétaire.

Cette voiture restera sous la responsabilité de Bonhams jusqu'à l'apurement des formalités douanières et ne pourra donc pas être récupérée directement par l'acheteur ou son transporteur immédiatement après la vente.

Forming part of an important US collection of coachbuilt Maseratis since 2003, this Vignale Spyder has benefited from ongoing careful maintenance and been the subject of continued historical research by marque authority, Adolfo Orsi (see file). A ZF 5-Speed transmission, as is correct for the later 3500 GT's, has been installed to utilize the powerful DOHC Twin-Plug 6-Cylinder engine to its fullest.

During 2015/2016, the car was again refinished in Verde Pavone and benefited from further works, including cosmetic attention to the interior and engine bay, at a cost in excess of \$100,000, resulting in its present superb condition. A worthy rival to contemporary offerings from Aston Martin, Ferrari, and Mercedes-Benz, Maserati's 3500 GT Vignale Spider ranks among the 1960s' most glamorous open sports cars. As one of some 20 known surviving 'pre-series' cars, '101.775' is particularly rare and desirable.

Please note this motor car is subject to the reduced local import tax should it remain in the EU. Although the car also comes with a Swiss Carte Grise, please note the car will be subject to re-import tax should it return to Switzerland with a new owner.

Bonhams will stay liable of this motor car until the clearance of the customs duties: consequently, this motor car cannot be released directly to the buyer or his transporter immediately after the sale.
€800,000 - 1,000,000



MASERATI 4200 GT SPYDER 2001

Chassis no. ZAMBBA18B000004952

- Landmark Maserati model
- First owned by Hermann Postert
- Present (family) ownership since 2004
- 26,893 kilometres from new
- EU registered



Sans surprise, le style de la 3200 GT fut repris par son dérivé, le Spyder GT. Lancé au Salon de Francfort 2001, le Spyder GT était la première Maserati produite après la reprise de la marque par son éternelle rivale, Ferrari. Immédiatement identifiable par sa ressemblance avec son immédiate devancière, le Spyder GT recevait un tout nouveau V8 4, 2 litres (le premier moteur atmosphérique de Maserati depuis 21 ans) développant 390 ch. Deux options de transmission étaient proposées – toutes deux à six rapports – une boîte manuelle traditionnelle ou la Cambiocorsa[®] (boîte de course) avec changement par palettes style F1 ou entièrement automatique. Avec une vitesse maximale d'environ 280 km/h et un 0 à 100 km/h au-dessous des 5 secondes.

Le vendeur a acheté cette Maserati Spyder GT après avoir été invité à l'usine juste après son lancement et qu'il eut le privilège d'observer dans ses moindres détails cet important nouveau modèle. Ce Spyder, une des trois voitures exposées à Francfort, a été livré en novembre 2001 à M. Hermann Postert, un des plus grands amateurs et collectionneur de Maserati, et exposé par lui à de nombreux rassemblements du club Maserati (il était président du club à l'époque). Particulièrement bien équipé, il dispose de toutes les options et nouveautés y compris bien sûr la boîte compétition Cambiocorsa, la suspension active Skyhook, les phares au Xénon, une capote en tissu bleu avec lunette arrière en verre et garniture spéciale en cuir.

Le vendeur (le second propriétaire) a acheté la Maserati en 2004, date depuis laquelle il ne l'a utilisée que pour ses trajets de vacances. Lorsque la Maserati GranTurismo cabriolet a été commercialisée, il a fait don du Spyder à son fils. Durant ces quelques dernières années, il a été traité en « pièce de musée ». Le dernier entretien, incluant son TÜV et une nouvelle batterie, a été effectué il y a environ 100 kilomètres par Maserati Essen. La documentation fournie comprend les papiers d'immatriculation allemande et une sélection de 33 photographies. Bleue Neptune métallisé, ce magnifique exemplaire du délicieux cabriolet de Maserati affiche un total de moins de 27 000 kilomètres au compteur et se présente en superbe état.

Not surprisingly, the overall style of the 3200 GT was continued for its successor: the Spyder GT. Launched at the 2001 Frankfurt Motor Show, the Spyder GT was the first Maserati produced since the firm's takeover by erstwhile rivals Ferrari. While recognisably similar to its immediate predecessor, the Spyder GT featured an all-new 4.2-litre V8 engine (Maserati's first normally aspirated unit for 21 years) producing 390bhp and 332lb/ft of torque. There were two - both six-speed - transmission options: a conventional manual or 'Cambiocorsa' (racing gearbox) featuring F1-style paddle change or full automatic operation. Boasting a top speed of approximately 280 km/h and a 0-100km/h time of under 5 seconds.

The current vendor purchased this Maserati Spyder GT having been an honoured guest at the factory immediately prior to the launch when he was privileged to inspect this important new model. One of the three cars displayed at Frankfurt, this Spyder was delivered in November 2001 to Mr Hermann Postert, one of the world's foremost Maserati connoisseurs and collectors, and shown by him at numerous Maserati Club meetings (he was the Club's President at the time). Supremely well specified, it incorporates all options and updates including the Cambiocorsa racing gearbox, Skyhook active suspension, Xenon headlights, blue fabric roof with glass rear window, and leather special equipment.

The current (second) owner acquired the Maserati in 2004, since when it has been used only for holiday trips. When the Maserati GranTurismo Convertible became available, the owner gifted the Spyder to his son. For the last few years it has been treated as a 'museum piece'. The last service, including TÜV and a new battery, was carried out circa 100 kilometres ago by Maserati Essen. Accompanying documentation consist of German registration papers and a selection of 33 photographs. Finished in Neptun Blu metallic, this beautiful example of Maserati's delectable soft-top supercar displays a total of less than 27,000 kilometres on the odometer and is presented in superb condition.

€25,000 - 35,000

No Reserve



119

SAAB 92 DE LUXE BERLINE 1949

Chassis number: 92009

- *The ninth pre-production prototype*
- *One of the three known pre-production survivors*
- *Known ownership history*
- *Highly original*
- *Registered in Sweden*



La voiture proposée ici fait partie des 20 prototypes de pré-production construits avant que Saab ne lance sa première voiture en 1950. Les numéros de châssis couraient de 92001 à 92020, cette voiture - 92009 - étant la neuvième construite. Des trois survivantes connues, 92001 se trouve au musée Saab, tandis que 92004 appartient à un collectionneur privé, ce qui fait de 92009 la troisième plus ancienne Saab en existence. On pense que les autres ont été détruites.

La voiture a été immatriculée au nom de Saab Aeroplan AB le 19 juillet 1949, passant ensuite aux mains d'un des ingénieurs de la société, Olaf Öhlander, en novembre 1953. On pense que la voiture a été modifiée avant d'être vendue avec un coffre ouvrant et repeinte en gris (par dessus le vert d'origine qu'on peut encore apercevoir par endroits). La Saab a connu quatre autres propriétaires (tous en Suède) avant d'être acquise en septembre 1960 par Torsten Johansson, fermier dans le sud du pays, qui a utilisé la voiture sporadiquement jusqu'en 1980 lorsqu'il l'a remise dans une grange. Le vendeur a acheté 92009 en avril 1997 et la voiture est restée en possession de la famille depuis, période pendant laquelle elle a été entretenue mais jamais restaurée. Les pneus ont été remplacés et les ailes avant rinnovées, en dehors de cela elle n'a pas été touchée. Seulement une poignée de kilomètres ont été parcourus chaque année. À l'origine la voiture avait un rétroviseur extérieur du côté droit, mais elle a reçu un rétroviseur fait maison du côté gauche, probablement lorsque la Suède est passée à la circulation à droite, en septembre 1967.

La documentation fournie comprend des détails sur chaque propriétaire, des papiers d'immatriculation suédoise, un rapport d'inspection (1966-1980), le manuel d'entretien, le manuel du propriétaire et cinq ouvrages sur Saab (1948, 1956, 1983, 1987 et 1997).

Offered here is one of the 20 pre-production prototypes built before SAAB launched its first car in 1950. Chassis numbers ran from '92001' to '92020', this car - '92009' - being the ninth completed. Of the three known survivors, '92001' is in the SAAB Museum while '92004' belongs to a private collector, making '92009' the third oldest SAAB in existence. It is believed that the others were scrapped.

This car was first registered to SAAB Aeroplan AB on 19th July 1949, passing to one of the company's aerospace engineers, Olaf Öhlander, in November 1953. It is believed that prior to his purchase the car was updated with an opening boot and repainted grey (from original green, still visible in places). The SAAB enjoyed a further four owners (all in Sweden) before its acquisition in September 1960 by Torsten Johansson, a farmer in the south of the country, who used the car sporadically until 1980 when it was placed in barn storage. The current vendor purchased '92009' in April 1997, and the car has remained in the family's possession ever since, during which time it has been maintained but not restored. The tyres have been replaced and the front wings renovated, apart from that it has not been touched. Only a handful of miles has been covered annually. Originally the car had an external mirror on the right-hand side but has been fitted with a home-made mirror on the left side, presumably done after Sweden switched to driving on the right in September 1967.

Accompanying documentation consists of details of all owners, Swedish registration papers, inspection protocols (1966-1980), owner's handbook, repair manual, and five books about SAAB (1948, 1956, 1983, 1987, and 1997).

€15,000 - 25,000

No Reserve

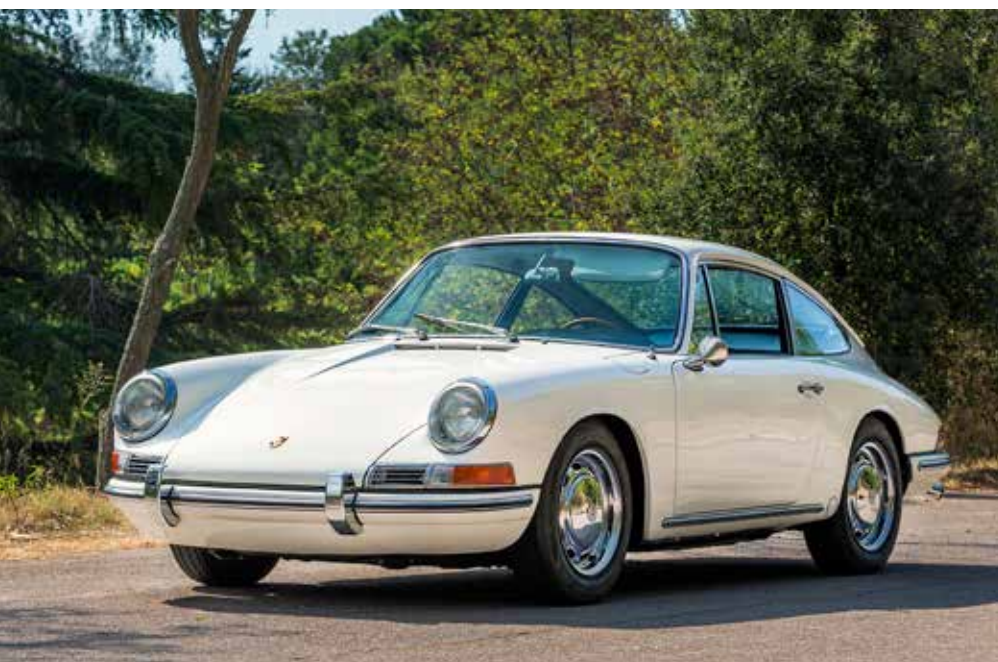


120

PORSCHE 911 2.0 LITRES EMPATTEMENT COURT COUPÉ 1966

Chassis no. 305518

- *Delivered new in Germany*
- *Fully matching numbers and colours*
- *Extensively restored in 2014*
- *Eligible for numerous prestigious events*



Peu de sportives se sont montrées aussi polyvalente que l'éternelle 911 de Porsche, un modèle qui, dans les 50 dernières années, s'est montré capable d'être une véritable grand tourisme aussi bien qu'une voiture de rallye ou de circuit. « Classique moderne » s'il en est, la 911 avait été dévoilée au Salon de Francfort 1963 sous le nom de 901, mais, peu après le début de sa mise en production, en 1964, était devenue 911, suite à une plainte de Peugeot qui avait déposé l'utilisation du zéro central pour ses modèles. L'architecture à moteur en porte-à-faux arrière de sa devancière 356 était reconduite, mais la 911 faisait appel à une structure monocoque pour sa construction et abandonnait la suspension d'origine Volkswagen de la 356 en faveur d'un système McPherson à jambe de suspension et à bras longitudinal tiré, plus moderne. Dans sa première mouture, le six cylindres à plat Porsche à simple arbre à cames en tête, refroidi par air, de 1991 cm³ développait 130 ch. Progressivement réalisé, il allait passer à plus de 3 litres et, en version turbocompressée, délivrer plus de 300 ch.

La première des innombrables améliorations arriva en 1966 avec l'apparition de 911S. facilement identifiable à ses élégantes jantes Fuchs à cinq branches en alliage, la S était équipée d'un moteur profondément amélioré développant 160 ch, le surcroît de puissance permettant d'améliorer la vitesse maximale de 16 km/h pour atteindre 217 km/h. Un empattement allongé fit son apparition avec le millésime 1969, puis en 1970 le moteur subit la première de ses augmentations de cylindrée – passant à 2, 2 litres.

Few sports cars have proved as versatile as Porsche's perennial 911, a model that, for the past 50 years, has proved equally capable as a Grand Tourer, circuit racer or rally car. A 'modern classic' if ever there was one, the 911 first appeared at the 1963 Frankfurt Show as the '901', but shortly after production proper commenced in 1964 had become the '911' following Peugeot's complaints about the use of '0' model numbers. The preceding Type 356's rear-engined layout was retained but the 911 switched to unitary construction for the bodyshell and dropped the 356's VW-based suspension in favour of a more modern McPherson strut and trailing arm arrangement. In its first incarnation, Porsche's single-overhead-camshaft, air-cooled flat six engine displaced 1,991cc and produced 130bhp; progressively enlarged and developed, it would eventually grow to more than 3.0 litres and, in turbo-charged form, put out well over 300 horsepower.

The first of countless up-grades came in 1966 with the introduction of the 911S. Easily distinguishable by its stylish Fuchs five-spoked alloy wheels, the 'S' featured a heavily revised engine producing 160bhp, the increased urge raising top speed by 16km/h to 217km/h. A lengthened wheelbase was introduced in 1969, and then in 1970 the engine underwent the first of many enlargements - to 2.2 litres.





Cette 911 particulière est l'une des premières voitures, celles à empattement court, particulièrement prisées des amateurs de rallyes historiques, un engouement qui fait de ces exemplaires originels de grandes raretés. Le châssis n° 305518 a été livré neuf en Allemagne le 22 août 1966 et a été exporté aux États-Unis l'année suivante.

Le vendeur a acheté la Porsche le 21 août 2014 chez le concessionnaire Aston Martin de Chicago. La 911 était verte au moment de l'achat, aussi le vendeur a-t-il décidé de restaurer la voiture dans sa couleur d'origine ivoire clair avec intérieur en « leatherette » noire et tissu Pepita (citrouille). Ce travail a été achevé à l'été 2015, en même temps qu'un entretien du moteur et une révision de la boîte. Véritable voiture de conducteur, prête à courir dans n'importe quel manifestation appropriée, cette rare et séduisante Porsche 911 des débuts est proposée avec son formulaire 846A (taxes acquittées), ses papiers de la FFVE, diverses factures, son contrôle technique, son certificat d'authenticité Porsche et une lettre de Porsche confirmant ses caractéristiques de construction.

This particular 911 is one of the early, short-wheelbase cars of the type much favoured by the historic rallying fraternity, a situation that has led to original examples such as this one becoming a great rarity. Chassis number '305518' was delivered new in Germany on 22nd August 1966, and the following year was exported to the USA.

The current vendor purchased the Porsche on 21st August 2014 at the Aston Martin dealership in Chicago. The 911 was green when acquired, so the vendor decided to restore the car to its original colour scheme of Light Ivory with black leatherette/Pepita (pumpkin) cloth interior. These works had been completed in summer 2015, together with servicing of the engine and overhauling the gearbox. A real driver's car, ready to compete at any suitable event, this rare and desirable early Porsche 911 is offered with its 846A form (taxes paid), FFVE document, sundry invoices, contrôle technique, Porsche Certificate of Authenticity, and Porsche letter confirming the build details.

€140,000 - 200,000



121

ASTON MARTIN DB2 VANTAGE CABRIOLET 1953

Chassis no. LML/50/376

- *One of 98 drophead coupés built*
- *One of only 75 original left-hand drive examples*
- *An original Vantage model*
- *Replacement Vantage engine*
- *Known ownership history*





Le rachat de Lagonda par le propriétaire d'Aston Martin, David Brown, en 1947 mettait à sa disposition le dernier moteur six cylindres à double arbre à cames en tête de 2,6 litres conçu par W. O. Bentley pour équiper sa future sportive. Présentée en avril 1950, avec une production débutant le mois suivant, la DB2 devait beaucoup à la DB1 conçue par Claude Hill, puisqu'elle utilisait une version raccourcie et modifiée de son châssis avec une suspension identique. Sa carrosserie d'inspiration italienne à l'élégance intemporelle était due à Frank Feeley, et avec une puissance accrue (105 ch à 5 000 tr/min) et un poids moindre, la mince DB2 surpassait confortablement sa devancière.

En 1952, John Bolster s'enthousiasmait dans Autosport « la DB2 est une sportive rapide très résistante, comme l'ont prouvé de nombreux succès sportifs. (Le) modèle est également remarquable par son confort et son luxe, et se montre des plus faciles à conduire, à l'exception des voitures à « transmission automatique ». Bolster appréciait les performances hors du commun de la DB2, notamment les 190 km/h de la version Vantage et soulignait la sécurité et la versatilité de la voiture. « Que ce soit pour faire du shopping, pour aller au théâtre, pour de longs trajets, ou même pour courir au Mans, il sera difficile de trouver une voiture plus parfaite que l'Aston martin. »

Aston Martin owner David Brown's 1947 acquisition of Lagonda made the latter's W O Bentley-designed, twin-overhead-camshaft, 2.6-litre six available for a new sports car. Announced in April 1950, with production commencing the following month, the DB2 owed much to the Claude Hill-designed DB1, using a shortened and modified version of the latter's chassis and identical suspension. Italian-inspired, the timelessly elegant GT bodywork was the creation of Frank Feeley, and with more power (105bhp at 5,000rpm) and less weight, the sleek DB2 comfortably out-performed its predecessor.

Writing in 1952, Autosport's John Bolster enthused: 'The DB2 is a very fast sports car of immense stamina, as a long list of racing successes has proved. (The) model is remarkable for its comfort and luxury, and is also about the easiest thing there is to drive, outside of the "automatic transmission" carriages.' Bolster enjoyed the DB2's outstanding performance, particularly that of the 120mph Vantage version, and remarked on the car's inherent safety and versatility: 'Whether one would go shopping, to the theatre, on a long-distance tour, or even race at Le Mans, one could have no more perfect companion than the Aston Martin.'





La carrosserie de la DB2 offrait une habitabilité généreuse à ses deux passagers et la fonctionnalité d'un capot qui basculait entièrement vers l'avant pour faciliter l'accès et l'entretien de sa mécanique. La carrosserie de la DB2 était façonnée de manière traditionnelle, une caractéristique qui explique les nombreuses différences d'un exemplaire à l'autre, notamment dans le traitement de la grille de calandre. Une version cabriolet fut proposée vers la fin de 1950. Quand la production prit fin, en avril 1953, un total de 411 DB2 avaient été produites dont 98 cabriolets.

Cette très rare version cabriolet de la DB2 a été livrée neuve le 24 novembre 1953 à M. Louis Comito de Long Island, à New York, par l'agent local, Stanley Harold « Wacky » Arnolt. On dit que Louis Comito était un gentleman driver qui avait couru sur Alfa Romeo Giuliettas à Sebring dans les années 1950.

L'harmonie de couleurs originale de l'Aston Martin était Burgundy avec capote beige et intérieur rouge. Elle a été construite aux spécifications américaines avec conduite à gauche et aérateurs de pare-brise. Le moteur enregistré sur la fiche constructeur porte le numéro VB6E/50/1205, un bloc Vantage aux caractéristiques exportation. Il fut remplacé plus tard par un autre moteur Vantage.

The body of the DB2 afforded its two occupants a generous amount of interior space and the considerable convenience, from the maintenance and accessibility point of view, of a forward-hinging entire front section. DB2 bodies were coachbuilt in the traditional manner, a situation that resulted in numerous differences between individual examples, most obviously in the treatment of the front grille. A drophead coupé version was announced towards the end of 1950. When production ceased in April 1953, a total of 411 DB2s had been made, 98 of them dropheads.

This ultra-rare DB2 variant was delivered new on 24th November 1953 to Mr Louis Comito of Long Island, New York via the local agent, Stanley Harold 'Wacky' Arnolt. Louis Comito is said to have been a gentleman racer who competed in Alfa Romeo Giuliettas at Sebring in the 1950s.

The Aston's original colour combination was Burgundy with beige convertible hood and red interior. It was built to USA specification with left-hand drive and windshield vent frames. The engine listed on the build sheet is number 'VB6E/50/1205', an export-specification Vantage unit. Later this was changed to another Vantage engine, number 'VB6B/50/1088'.





Plus tard, dans les années 1970, la DB2 passa aux mains de Charlie Turner à Atlanta, un collectionneur d'Aston Martin bien connu. Elle a changé de mains de nombreuses fois au cours des années 1970, appartenant successivement à Gene Garratt dans l'Ohio, à Albert Schneider de Cleveland (1975) et à l'historien d'Aston Martin Nick Candee dans l'Ohio en 1979.

À la fin des années 1990, la DB2 a subi une restauration complète chez Hyannis Restoration dans le Massachusetts. La voiture a été repeinte dans sa couleur actuelle rouge Fiesta avec sellerie en cuir gris à passepoil rouge et capote noire. L'actuel moteur Vantage (1088) a été refait par Vantage Motors dans le Connecticut.

Grâce à cette restauration concours ancienne, la voiture jouit aujourd'hui d'une extrêmement belle présentation avec seulement quelques défauts mineurs aux endroits les plus sollicités. La peinture est brillante et l'alignement des panneaux est très bon après plus de 20 ans. La documentation fournie comprend une copie de la fiche de construction Aston Martin, diverses factures, un certificat de circulation de l'état de Floride et une attestation de l'acquiescement des droits de douane européens.

Later on, in the 1970s, the DB2 passed to Charlie Turner in Atlanta, a well-known Aston Martin collector. It changed hands many times in the '70s, belonging to Gene Garratt in Ohio, to Albert Schneider in Cleveland (1975) and to Aston Martin historian Nick Candee in Ohio in 1979.

In the late 1990s, the DB2 was treated to a full body-off restoration by Hyannis Restoration of Massachusetts. The car was then refinished in its present colour combination of Fiesta Red with red-piped grey leather upholstery and black soft-top. The current Vantage engine ('1088') was rebuilt by Vantage Motors of Connecticut.

An older restoration to concours condition, the car presents extremely well today with only some minor flaws in stress areas. The paint is shiny and bright, and panel fit seems very good after more than 20 years. Accompanying documentation consists of a copy of the Aston Martin build sheet; sundry invoices; State of Florida Certificate of Title; and proof of EU import duties paid.

€370,000 - 470,000



122

CITROËN DS 21 DÉCAPOTABLE 1969

Coachwork by Henri Chapron

Chassis no. 4642052

Body no. 9347

- 1970 model
- Delivered new to Germany
- Believed fewer than 100 examples built
- Two owners from new (the last since 1979)
- Outstandingly original: chassis, body, colours, engine, interior
- EU-registered



Comme il l'avait fait vingt et un ans auparavant avec la révolutionnaire « Traction avant », Citroën étonnait à nouveau le monde en 1955, en lançant sa DS à la ligne futuriste. L'aspect spectaculaire de la nouvelle venue avait été dicté par les besoins de l'efficacité aérodynamique, alors que sous la carrosserie profilée aux allures de requin, on trouvait une suspension indépendante hydropneumatique à assiette constante aux quatre roues, des freins, un embrayage et une direction assistés. Aucune autre voiture européenne n'allait égaler le confort de la DS pendant plusieurs années, la supériorité de la suspension hydropneumatique de Citroën, en avance sur son temps, étant attestée par sa survivance sur les modèles haut de gamme de la marque encore aujourd'hui. Le moteur original de la DS, un 1 911 cm³ à soupapes en tête à course longue fut remplacé en 1966 par un moteur à course courte de 1 985 cm³ également proposé dans des versions 2 175 cm³ et 2 347 cm³, les autres modifications apportées à la DS étant des phares orientables, l'injection et une boîte cinq vitesses.

Les autres modèles de DS proposés étaient l'ID (une version simplifiée meilleure marché), l'immense break Safari et la décapotable deux portes, cette dernière dotée d'une carrosserie Henri Chapron. Le premier modèle de cabriolet de Chapron était construit indépendamment de Citroën, mais le constructeur finit par donner son accord.

Just as it had done 21 years previously with the revolutionary 'Traction Avant', Citroën stunned the world again in 1955 with the launch of the strikingly styled 'DS'. Beneath the shark-like newcomer's aerodynamically efficient, low-drag bodysell there was all-independent, self-levelling, hydro-pneumatic suspension; plus power-operated brakes, clutch, and steering. No European car would match the DS's ride quality for several years, the fundamental soundness of Citroën's ahead-of-its-time hydro-pneumatic suspension being demonstrated by its survival in top-of-the-range models until earlier this year. The DS's original 1,911cc, overhead-valve, long-stroke engine was replaced in 1966 by a short-stroke 1,985cc unit, also available in 2,175cc and 2,347cc versions, while other DS developments included swivelling headlights, fuel injection and a five-speed gearbox.

Other models offered alongside the original DS were the ID (a simplified, cheaper version), the cavernous Safari estate and the two-door Décapotable (convertible), the latter boasting coachwork by Henri Chapron. (Chapron's first convertibles had been produced independently of Citroën, but the factory eventually gave the project its blessing).





Henri Chapron débuta sa carrière dans l'industrie automobile comme apprenti sellier dans divers ateliers de la région parisienne. En 1919 il monta sa propre affaire dans une banlieue huppée de Paris, à Neuilly-sur-Seine, où sa principale activité consistait à recarrosser des voitures qui avaient été réquisitionnées en temps de guerre par le gouvernement français. Chapron déménagea dans des locaux plus grands à Levallois-Perret en 1923 et devint le carrossier officiel des coaches et cabriolets Delage et Delahaye, puis poursuivit en carrossant beaucoup des plus élégantes automobiles françaises et européennes de l'entre-deux-guerre.

Malgré une demande bien moindre pour les carrosseries sur mesure après la seconde guerre, Chapron survécut grâce à ses créations pour Delahaye, Talbot et Salmson, puis passa aux carrosseries sur mesure sur des modèles monocoques lorsque les constructeurs abandonnèrent les châssis séparés traditionnels. L'arrivée de la Citroën DS en 1955 offrit à Chapron une nouvelle occasion qui allait lier à jamais son nom à cette remarquable voiture.

Henri Chapron started his career in the motor industry as an upholsterer's apprentice, working for various coachbuilders in the Paris area. In 1919 he started his own business in the well-to-do Parisian suburb of Neuilly-sur-Seine where his main activity was re-bodying cars that had been requisitioned in wartime by the French Government. Chapron moved to larger premises in Levallois-Perret in 1923 and became the official builder of coach and convertible models for Delage and Delahaye, going on to body many of the most elegant French and European automobiles of the inter-war period.

Despite a much-reduced demand for bespoke coachwork after WW2, Chapron survived thanks to his exemplary creations for Delahaye, Talbot and Salmson, switching to offering bespoke versions of unitary construction models when motor manufacturers began to abandon the traditional separate chassis frame. The arrival of the Citroën DS in 1955 presented Chapron with a fresh opportunity that would result in his name being forever linked with this remarkable car.



Le cabriolet Citroën « usine » était construit sur le châssis allongé et plus robuste du break ID. Mais le modèle ne fut jamais produit en Angleterre où les conduites à droite de Citroën furent assemblées dans l'usine de Slough jusqu'en 1966. Au total, 1 365 cabriolets « usines » furent construits, soit avec un moteur DS 19 ou un moteur DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron en construisait 389 autres de son côté, le dernier en 1973.

Cette magnifique DS 21 modèle 1970, construite à la fin de 1969, a le tableau de bord, les sièges et les feux arrière du dernier type et est équipée de la transmission semi-automatique. On estime que moins de 100 ont été construites avec ces caractéristiques. La voiture porte le numéro de carrosserie Chapron 9347 et a été livrée neuve en Allemagne en 1970. En 1971, le propriétaire allemand déménagea à Rotterdam en Hollande où il obtint des plaques d'immatriculation hollandaise qui sont toujours sur la voiture (95-76-TE).

Le cabriolet Citroën « usine » était construit sur le châssis allongé et plus robuste du break ID. but the model was never produced in England, where Citroën's right-hand drive cars were assembled at its Slough factory up to 1966. Au total, 1 365 cabriolets « usines » furent construits, soit avec moteur DS 19 ou un moteur DS 21 entre 1960 et 1971, tandis que Chapron en construisait 389 autres de son côté, le dernier en 1973.

A 1970 model built late in 1969, this beautiful DS21 has the late-type dashboard, seats, and rear lights, and is equipped with the semi-automatic transmission. It is estimated that fewer than 100 were built in this specification. The car carries Chapron body number '9347' and was delivered new in Germany in 1970. In 1971, the German owner moved to Rotterdam in Holland where he obtained the Dutch licence plates that are still on the car ('95-76-TE').



En 1979, le premier propriétaire vendit la Citroën à son second propriétaire, M. Anton Lauwaars, un autre résident de Rotterdam, date à laquelle elle avait parcouru environ 34 000 kilomètres (voir dossier). Promoteur immobilier bien connu, M. Lauwaars conserva la voiture jusqu'à sa mort en 2016. Elle a toujours couché au garage et n'a été conduite que durant les mois d'été. La DS a toujours été régulièrement entretenue et soumise à l'évaluation Classic Data en la possession de M. Lauwaars. Tout cela est confirmé dans le dossier, certifiant que la voiture a toujours été en très bon état, jamais oxydée ni accidentée.

Comme on pouvait s'y attendre d'une voiture qui n'a eu que deux propriétaires et a toujours été bien entretenue, elle est dans un état d'origine exceptionnel, conservant son châssis, sa carrosserie, son moteur et son intérieur d'origine. Tendus de cuir noir, l'intérieur présente une exquise patine et a reçu de nouvelles moquettes (remplacées en 2015).

Toutes les factures et les rapports de 1979 à nos jours sont vendus avec la voiture – y compris les factures de Chapron, Paris – avec le manuel, les outils, l'accoudoir optionnel et le cric d'origine, ce dernier étant lui-même un article particulièrement rare. Tournant et roulant parfaitement bien, ce cabriolet DS particulièrement séduisant n'attend que son prochain propriétaire pour se faire apprécier.

In 1979, the original owner sold the Citroën to the second owner, Mr Anton Lauwaars, another Rotterdam resident, by which time it had covered circa 34,000 kilometres (see file). A well-known property developer, Mr Lauwaars owned the car until he died in 2016; it was always kept in his garage and only driven in summer months. The DS was serviced regularly and subjected to Classic Data appraisals throughout Mr Lauwaars' ownership; these are all on file, testifying to the fact that the car was always in very good condition, never rusty or damaged.

As one would expect of a car that has had only two owners and has always been well maintained, it is outstandingly original, retaining the original chassis, body, engine, and interior. Trimmed in black leather, the interior has a delightful patina and benefits from new carpets (replaced in 2015).

All invoices and records from 1979 onwards are offered with the car - including invoices from Chapron, Paris - together with the original handbook, tools, optional armrest, and jack, the latter a very rare item in itself. Running and driving beautifully, this ultra-desirable soft-top DS is ready for the next owner to use and enjoy.

€165,000 - 195,000



123

Frankfurt 1993 and Geneva 1994 Motor Show car

FERRARI 328 CONCISO CONCEPT CAR 1989

Coachwork by Michalak

Chassis no. ZFF WA20B000080962

- Unique hand-built concept car of extraordinary design
- Believed genuine circa 9,700 kilometres from new
- Outstandingly original condition
- Well documented with original publicity material
- Useable and road legal (EU registered)





Il y a peu de carrossiers italiens de renom – sinon aucun - qui n'ont pas essayé à un moment ou un autre de mettre la main sur un châssis Ferrari pour créer quelque chose de spectaculaire. Cette fascination pour la marque de Maranello a été à l'origine de nombreux succès et de quelques échecs notoires, mais aucun des efforts en interne ne peut égaler la Conciso en matière d'audace et d'imagination.

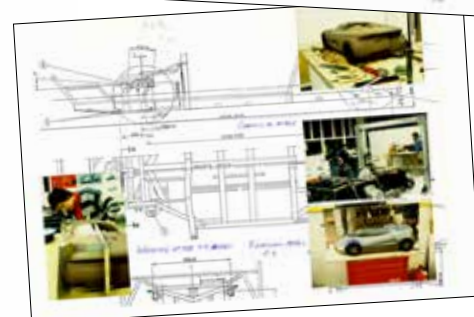
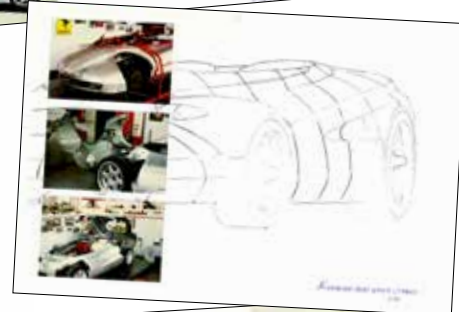
Construite en 1993 sur base d'une Ferrari 328 GTS de 1989 à faible kilométrage, la Conciso (concis en italien) est l'œuvre de Bernd Michalak Design Studio de Mayence, une société depuis longtemps spécialisée dans le domaine de la conception de prototypes, principalement pour l'industrie automobile allemande. Selon Michalak, fonction et enthousiasme se combinent à merveille dans les voitures de sport, plus que dans tout autre type d'automobile. La fonction étant représentée par « l'aérodynamique, la légèreté et la puissance » et l'enthousiasme par « le style, les performances et la créativité ».

There can be few - if any - Italian coachbuilders of note who have not, at some time in the course of the past 70 years, run a tape measure over a Ferrari chassis intent on creating something spectacular. This fascination with the Maranello marque has resulted in some sublime successes, and a few notable failures, but none of the multitude of home-produced efforts can match the Conciso for sheer audacity and imagination.

Constructed in 1993 using a 'low-mileage' 1989 Ferrari 328 GTS as the basis, the Conciso (in Italian the word means 'concise, to the point') is the work of the Bernd Michalak Design Studio of Mainz, a company long-established in the field of prototype development, chiefly for the German automobile industry. According to Michalak, function and enthusiasm are combined more perfectly in the sports car than any other automobile; function being defined as 'aerodynamics, light weight, balance, and power' and enthusiasm as 'styling, performance, and creative imagination'.



The Conciso presented at the Geneva Motor Show 1994



Dans la philosophie du design de Michalak, une sportive doit être athlétique, « sans un gramme de surpoids » et il ne fait aucun doute que la minimaliste Conciso en est un parfait exemple. Construite en alliage d'aluminium, cette voiture découverte à la forme en coin spectaculaire met la fonction en avant, tout en s'arrangeant pour être particulièrement élégante. Proche d'une voiture de Formule 1 à deux places, la Conciso à moteur central se passe d'accessoires de luxe comme les portes – les occupants doivent enjamber les flancs – et il n'y a aucune protection contre les intempéries ni d'arc de sécurité. Le pilote et son passager sont censés porter des casques qui sont stockés dans des compartiments de chaque côté de la voiture.

Le V8 Ferrari 3, 2 litres de 270 ch et la transmission à cinq rapports de série ont été conservés, ainsi que les trains roulants. Mais avec un poids réduit de plus de 30%, les performances sont passablement améliorées avec un 0 à 100km/h de l'ordre de cinq secondes et une vitesse maximale de 278km/h revendiqués.

In the Michalak design philosophy, a sports car should be 'athletic, not an extra ounce', and there's no denying that this is exemplified brilliantly by the minimalist Conciso. Crafted in lightweight aluminium alloy, the car's striking, wedge-shaped, open-topped coachwork puts function first, yet manages to be supremely stylish nonetheless. Almost a 'two-seater Grand Prix car', the mid-engined Conciso dispenses with such luxuries as doors - the occupants step in over the sides - and there's no weather or roll-over protection either. Instead, the driver and passenger are expected to wear crash helmets, and these are kept stowed in fitted bins on either side of the car.

The standard Ferrari 3.2-litre, 270bhp, V8 engine and five-speed transaxle are retained, and the running gear too remains unaltered; though with weight pruned by over 30%, performance is greatly enhanced: 0-100km/h in around five seconds and a top speed of 278km/h being claimed.





The Conciso in action for the marketing campaign, 1993



Une fois finie, la Conciso a été immatriculée au nom de Michalak et présentée au salon de Francfort en 1993 et au salon de Genève en 1994. Michalak a déclaré que son idée était que la Conciso serve « de carte de visite en trois dimensions à sa société ». Il vendit la Ferrari peu de temps après sa deuxième apparition à Genève et la voiture partit en Amérique du nord chez un collectionneur bien connu.

En mars 1998, la Conciso a été vendue par Brooks, lors de sa vente de Genève (Lot 296) avec 9 000 kilomètres au compteur. Le propriétaire actuel a pu acheter la Ferrari après la vente aux enchères, en juillet 1999, et c'est ainsi que ce spectaculaire concept car s'est retrouvé en Belgique. Le propriétaire était fasciné par le style de la Conciso et, en véritable passionné, l'a conservée dans un excellent état d'origine. La voiture a été peu conduite et a été fièrement exposée dans le salon du propriétaire pendant de nombreuses années.

When finished, the Conciso was registered in Michalak's name and presented at the Frankfurt Motor Show in 1993 and at the Geneva Motor Show in 1994. Michalak has said that his idea was that the Conciso would serve as a 'three dimensional business card for the company'. He sold the Ferrari soon after its second outing in Geneva, and the car went to North America with a prominent private collector.

In March 1998, the Conciso was sold by Brooks at its Geneva auction (Lot 296) with some 9,000 kilometres recorded. The current owner was able to buy the Ferrari after the auction, in July 1999, and thus this dramatic show car found its way to Belgium. The owner was captivated by the Conciso's style and, being a real enthusiast, has kept it in excellent original condition; the car has been driven only rarely, and has been proudly displayed in his living room for many years.



En 2014, la Ferrari a été sortie dans le seul but d'obtenir une immatriculation personnalisée pour la route CONCISO (non incluse dans la vente). On en a profité pour changer les courroies d'arbres à cames et le pneu et pour faire une révision complète.

Le propriétaire a été invité à montrer la Conciso à de nombreux événements, mais elle n'a quitté son domicile que très rarement. Toutefois, il y a quelques mois, la Conciso a été invitée aux manifestations du 70e anniversaire de Ferrari au fameux musée Autoworld de Bruxelles où elle a été temporairement exposée pendant deux mois.

La documentation fournie comprend la brochure d'origine de Michalak, des photographies d'époque, des dessins originaux du design, un exemplaire du Fahrzeugbrief de 1993 au nom de Michalak, le catalogue Brooks de 1998, une correspondance par e-mail avec Bernd Michalak et des papiers d'immatriculation belge (2014). La voiture est également vendue avec un couvre-tonneau et les deux casques originaux.

L'occasion d'une vie de posséder une pièce unique dans l'histoire du « cheval cabré ».

Contacter le département pour l'estimation
Sans prix de réserve

In 2014, the Ferrari was taken out solely for the purpose of obtaining road-registration on the personalised numberplate 'CONCISO' (not included in the sale). At the same time the cam belts were changed, tyres renewed, and a major service carried out.

The owner has been invited to show the Conciso at numerous events, but only on very few occasions has it left home. However, a few months ago the Conciso was kindly invited to the Ferrari 70th Anniversary celebrations in the famous Brussels Autoworld Museum, where it has been on temporary display for two months.

Accompanying documentation consists of Michalak's original brochure, period photographs, and original drawings of the design; a copy of the 1993 Fahrzeugbrief in Michalak's name; the 1998 Brooks catalogue; email correspondence with Bernd Michalak; and Belgian registration papers (2014). The car also comes with a tonneau cover and two original helmets.

A possibly once-in-a-lifetime opportunity to own a unique piece of the 'Prancing Horse' story.

Refer Department
No Reserve





124

**MERCEDES-BENZ 300 SL ROADSTER 1957
AUX SPÉCIFICATIONS DE COMPÉTITION SLS
CARROSSERIE ALUMINIUM**

Chassis no. 1980427500220

- 11th overall and class winner in the 1997 Carrera Panamericana
- Re-creation of Paul O'Shea's original aluminium-bodied car
- Built using Mercedes-Benz Factory archive drawings
- Mechanical modifications by reputed specialists HK-Engineering
- Extensively campaigned in prestigious historic events







Cette Mercedes-Benz unique a été inspirée par le pilote américain Paul O'Shea qui a rencontré un énorme succès en compétition en Amérique du nord dans les années 1950. O'Shea faisait équipe avec quelques-uns des plus fameux pilotes de sa génération dont Phil Hill, Dick Thompson, Zora Arkus Duntov, Augie Pabst, et Pedro Rodriguez pour n'en citer que cinq. Il a couru sur un grand nombre de voitures différentes mais appréciait plus particulièrement les Mercedes-Benz.

O'Shea était en particulier un inconditionnel de la Mercedes-Benz 300 SL, sans conteste la plus exceptionnelle sportive de son temps. Il construisit deux modèles SLS sur base de la SL, conçues spécialement pour la course. L'une de ces deux voitures recevait une carrosserie en aluminium qui (entre autres avantages) permettait d'abaisser le poids total de la SLS de 337 kg par rapport à la version de série. Il créa ainsi la monture idéale avec laquelle se mesurer à l'élite sportive.

En 1957, Paul O'Shea commença d'engager la 300 SLS, battant fréquemment les puissantes sportives américaines à moteur Ford et Chevrolet et même des marques européennes comme Maserati, Ferrari et Aston Martin. Il tint le volant de sa 300 SLS dans 22 compétitions et se classa dans les premiers dans 18 d'entre elles. La SLS d'O'Shea se rendit fameuse pour sa fiabilité et sa stabilité même dans les pires conditions de courses. Malgré ces succès, Mercedes-Benz cessa toute participation en compétition aux États-Unis pour des raisons de budget.

The unique Mercedes-Benz offered here was inspired by the American driver, Paul O'Shea, who enjoyed great success in sports car racing in North America throughout the 1950s. O'Shea co-drove with some of the finest drivers of his generation including Phil Hill, Dick Thompson, Zora Arkus Duntov, Augie Pabst, and Pedro Rodriguez to name but five. He competed in a wide variety of cars but overwhelmingly favoured Mercedes-Benz.

In particular, O'Shea was a huge fan of the Mercedes-Benz 300 SL, arguably the finest production sports car of its day; he built two SLS models, which were based on the SL and designed specifically for motor racing. One of these two cars was given an aluminium body, which (among other measures) reduced the overall weight of the SLS by an amazing 337kg when compared to the stock version. Thus he created the ideal car with which to compete against the motor sporting elite.

In 1957, Paul O'Shea began racing the 300 SLS, frequently beating more powerful Ford and Chevrolet-engined American sports cars, and even European makes like Maserati, Ferrari and Aston Martin. He sat behind the wheel of his 300 SLS for 22 races and was classified as one of the top finishers in 18 of them. O'Shea's SLS became famous for its reliability and stability, even under the toughest racing conditions. Despite these successes, Mercedes-Benz stopped participating in motor sport in the USA due to cost reasons.





Mais la légende continue ! Presque trente ans après cette série de succès sans précédents de la SLS, Georg Distler, un entrepreneur de Munich, en Allemagne, qui est aussi passionné de voitures classiques et pilote, possédait un roadster Mercedes-Benz 300 SL original de 1957. En 1986, cette voiture semblait la base idéale pour ressusciter l'idée de Paul O'Shea's et recréer une 300 SLS avec pour seule intention de participer à la plus éprouvante des courses, la Carrera Panamericana.

Organisée cinq années de suite de 1950 à 1954, la Carrera Panamericana était une course de plus de 2 000 miles d'une frontière à l'autre sur la Pan-American Highway au Mexique. Semblable aux Mille Miglia et à la Targa Florio en Italie, elle était considérée comme la plus dangereuse des courses automobiles au monde et a été récemment ressuscitée en rallye classique sur une partie de son parcours d'origine.

En 1952, la Carrera Panamericana avait été l'une des épreuves choisies pour promouvoir le retour de Mercedes-Benz en compétition internationale après la seconde guerre. Au volant de l'une des trois W194 (300 SL) les pilotes d'usine Karl Kling et Hans Klenk finissaient cette course éprouvante à la moyenne de 165,095 km/h et remportaient une victoire historique pour le constructeur allemand.

But the legend lives on! Almost 30 years after the SLS's unprecedented winning streak, Georg Distler, an entrepreneur from Munich, Germany, who is also a keen classic car enthusiast and racing driver, owned an original Mercedes-Benz 300 SL roadster from 1957. Bought in 1986, this car was the ideal starting point for reviving Paul O'Shea's idea and recreating a race-worthy 300 SLS with the intention to do one thing: participate in the toughest of rallies: the 'Carrera Panamericana'.

Organised for five consecutive years from 1950 to 1954, the Carrera Panamericana was an over-2,000-mile border-to-border race held on the Pan-American Highway in Mexico. Similar to the Mille Miglia and Targa Florio in Italy, it was widely held to be the most dangerous automobile race in the world, and in recent times been resurrected as a classic rally along some of the original course.

In 1952, the Carrera Panamericana had been one of the events chosen to showcase Mercedes-Benz's return to international motor sport in the post-war era. Driving one of the three new W194 (300 SL) works racers entered, Karl Kling and Hans Klenk completed the challenging course at an average speed of 165.095km/h (102.59mph) to secure an historic victory for the German manufacturer.





L'enthousiasme contagieux de Georg Distler pour ce projet majeure ne connaissait pas de limite et contamina Albrecht Lorenz lui-même, qui s'était fait une réputation sous le nom de « parrain de la 300 SL » et connaissait bien sa technologie, ayant été ingénieur chez Mercedes-Benz pendant plus de 50 ans. Ensemble, les deux passionnés de SL se lancèrent dans la recherche des plans originaux de la voiture de Paul O'Shea aux archives Mercedes-Benz à Stuttgart où la chance leur sourit. Ils commencèrent donc leur ambitieux projet : les plans à l'échelle 1/1 de la carrosserie originale en aluminium furent mis en œuvre par Zagato en Italie et, sous la direction de Gabriele Artom et de ses talentueux et méticuleux ingénieurs en carrosserie, Georg Distler transforma son rêve en réalité. L'équipe comptait également HK Engineering qui gérât la mise en œuvre technique.

En plus de sa carrosserie en aluminium, les autres caractéristiques remarquables sont les structures de sièges allégées, les optiques aux normes américaines, les doubles sorties d'échappement latérales, une boîte Getrag à cinq rapports, des freins à disque, un ventilateur électrique, un radiateur d'huile et un circuit électrique avec alternateur. Les éléments internes du bloc moteur ont été polis et équilibrés et un réservoir moderne de sécurité a été installé dans le logement de la roue de secours. Ce projet titanesque de deux années a été achevé en 1997 et le rapport Classic Data atteste d'une qualité de construction du niveau de « Mercedes ».

Georg Distler's infectious enthusiasm for this major project knew no bounds and even affected Albrecht Lorenz, who had made himself a name as the 'Godfather of the 300 SL' and was well acquainted with its technology having worked as an engineer for Mercedes-Benz for over 50 years. Together, the two SL fans began researching the original plans of Paul O'Shea's car in the archives of Mercedes-Benz in Stuttgart, and as it happened luck was on their side. And so they started their ambitious project: the 1:1 plans of the original aluminium body were copied by Zagato in Italy, and under the direction of Gabriele Artom and his divinely gifted and meticulous bodywork engineers, Georg Distler turned his dream into reality. The team also included HK Engineering, which handled the technical implementation.

In addition to the aluminium body, noteworthy features include lightened seat frames, US-specification headlights, dual side-exit exhaust system, Getrag five-speed gearbox, disc brakes, electric cooling fan, oil cooler, and alternator electrics. The engine internals have been polished and balanced, and a modern safety fuel tank installed in the spare wheel recess. This mammoth project lasted for two years and was finally completed in 1997, and the accompanying Classic Data report testifies to the Mercedes' top quality construction.



Quarante années après les magnifiques succès de la 300 SLS cette sportive de compétition unique commençait à réécrire l'histoire. En 1997, Georg Distler s'élance de la ligne de départ de la Carrera Panamericana au volant de la 300 SLS, comme pilote privé sans véhicule d'assistance dans l'une des courses les plus dures et les plus remarquables du monde. Sept jours de pur plaisir de conduite et de souffrances, avec 3 500 kilomètres devant lui. Mais avant même que la course ne commence, la 300 SLS devait relever un autre défi ; tout comme la voiture originale de Paul O'Shea, celle de Georg Distler avait été conçue pour emporter seulement son pilote et n'avait donc pas d'arceau de sécurité pour le copilote. Comme cet élément était obligatoire, la voiture dut être modifiée dans l'urgence. Malheureusement, Georg écopait d'une pénalité de cinq minutes qui vinrent s'ajouter à son temps final.

Forty years after the 300 SLS's magnificent racing successes, this unique racing sports car began to make history all over again. In 1997 Georg Distler set off from the Carrera Panamericana starting line in his 300 SLS, as a private driver with no supporting service vehicle, in one of the world's toughest and most notorious races. Seven days of pure motor racing pleasure and pain, as well as 3,500 kilometres, lay ahead of him. But even before the race started, the 300 SLS had to overcome yet another challenge; just like Paul O'Shea's original car, Georg Distler's was only designed to carry a driver and therefore had no roll-bar for the co-driver. As this roll-bar was a mandatory safety requirement, the car had to be upgraded in a hurry. Unfortunately, Georg incurred a five-minute time penalty, which was added to his finishing time.







'1980427500220' in action

Même l'anicroche de l'arceau n'empêcha pas Georg Distler de réussir dans la Carrera Panamericana 1997 avec sa 300 SLS, puisqu'il remporta sa classe à la 11^e place du classement général. La 300 SLS de Georg Distler, une des 67 à finir sur les 92 partants, avait montré la même fiabilité que l'originale de Paul O'Shea et avait terminé la pus dure des courses sans se plaindre. En fait, bien que Georg soit parti avec une pleine boîte de pièces détachées, il l'a rapportée intacte. Malheureusement, Paul O'Shea ne vécut pas assez longtemps pour assister au fantastique succès de cette étonnante voiture construite selon ses préceptes uniques.

Georg Distler a continué de s'engager dans les plus grandes classiques historiques avec sa Mercedes-Benz 300 SLS : Hockenheim, Nürburgring, Oschersleben, Salzburgring, A1-Ring, Gaisberg, Roßfeld, Tour de France et Trophée Balears, et se trouvait toujours dans le peloton de tête. Cette 300 SLS, re-création unique d'une fameuse et exceptionnelle sportive Mercedes-Benz, ne cherche rien d'autre qu'un nouveau propriétaire enthousiaste qui voudra bien prolonger la légende.

Even the roll-bar issue could not prevent Georg Distler from succeeding at the 1997 Carrera Panamericana with his 300 SLS, coming home a class winner and in 11th place overall. One of 67 finishers in a field of 92 starters, Georg Distler's 300 SLS had demonstrated the same reliability as Paul O'Shea's original and made it through the toughest days' racing without any complaints. Indeed, although Georg had a box full of spare parts with him, he took it back unused. Unfortunately, Paul O'Shea did not live long enough to witness the fantastic success of this astounding car, which was based on his unique specifications.

Georg Distler has continued to compete in the major classic car races in his Mercedes-Benz 300 SLS: Hockenheim, Nürburgring, Oschersleben, Salzburgring, A1-Ring, Gaisberg, Roßfeld, Tour de France and Trophée Balears, and can always be found among the leaders of the pack. A unique re-creation of a famous and highly successful Mercedes-Benz sports-racer, this magnificent 300 SLS wants for nothing except an enthusiastic new owner willing to carry on the legend.

€1,500,000 - 2,500,000



BENTLEY CONTINENTAL CABRIOLET 1987

Coachwork by H J Mulliner, Park Ward

Chassis no. SCBZD42A2HCX16663

- *Delivered new to California, USA*
- *Two owners*
- *Circa 47,000 miles (approximately 75,600 kilometres) from new*
- *Registered in Monaco*



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

Dévoilée en mars 1971, la Corniche était une variante deux portes à carrosserie H. J. Mulliner Park Ward des berlines Rolls-Royce Silver Shadow et Bentley Série T, elles-mêmes remarquables pour avoir été les premières voitures monocoques construites à l'usine de Crewe. Dans sa version Corniche, le V8 Rolls-Royce 6, 7 litres, bien rôdé, développait une puissance d'environ 10% supérieure à la version de base, propulsant la voiture au-delà des 190 km/h, avec les accélérations d'une sportive. Le modèle s'avéra un succès pour Rolls-Royce, et bien que son style restât identique à celui de la Silver Shadow, la Corniche/Continental reçut par la suite régulièrement des retouches alignées sur celles de la gamme Silver Spirit contemporaine, restant en production jusque dans les années 1990 avec un dernier exemplaire (un cabriolet) livré en 1995.

Cette belle et rare Bentley Continental modèle 1987 dans une superbe combinaison de couleur, noir avec intérieur en cuir fauve, a été livrée neuve en Californie du sud, aux Etats-Unis, à M. Ken Berg.

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

Introduced in March 1971, the Corniche was a revised version of the H J Mulliner, Park Ward-bodied two-door variants of the Rolls-Royce Silver Shadow and Bentley T-Series saloons, themselves notable as the Crewe factory's first unitary-construction cars. In Corniche form Rolls-Royce's well-tried 6.7-litre V8 produced around ten percent more power than standard and proved capable of propelling the car to a top speed in excess of 120mph, with sports car-beating acceleration to match. The model proved a major success for Rolls-Royce, and although its exterior style remained recognisably Silver Shadow, the Corniche/Continental benefited from the regular up-dates and improvements made to the contemporary Silver Spirit range, remaining in production well into the 1990s, the last (Convertible) examples being delivered in 1995.

Finished in the most attractive colour combination of black with tan leather interior, this beautiful and rare 1987-model Bentley Continental was delivered new to Southern California, USA and first owned by Mr Ken Berg.





Les spécifications de cette Continental comprenaient tous les raffinements Bentley habituels, ainsi que deux compartiments à cocktail assortis dans les portières, des sur-tapis en mouton et un téléphone mobile toujours en place. La voiture de M. Berg passa ensuite aux mains de son épouse, Mme Julie Ann Sheltonberg, et resta dans la famille jusqu'en août 2014, lorsqu'elle fut immatriculée au Royaume-Uni D '197 YOO'.

La Bentley a été méticuleusement entretenue lorsqu'elle était en possession des Berg, le climat sec de la Californie du sud lui évitant rouille et corrosion. Durant les 27 années passées aux mains des Berg jusqu'en 2014, la Continental a parcouru à peine 43 000 miles (environ 1 500 miles par an). L'actuel propriétaire a depuis ajouté 4 000 miles portant le nouveau total à environ 47 000 (soit environ 76 000 km). À son arrivée au Royaume-Uni, la voiture a été entièrement révisée pour un coût s'élevant à presque 5 000 £ en prévision d'une grande virée en Europe. Uniquement entretenue par Bentley Monaco depuis, 16663 est vendue avec toutes les factures afférentes (pour un total d'environ 10 000 €) et une certification de qualité accordé par Bentley en 2015.

Cette Continental n'a jamais été accidentée et a un historique impeccable, comme le confirme le document Carfax au dossier. Plus important, la Bentley est vendue avec tous ses papiers d'usine d'origine, son manuel d'instructions, sa pochette du propriétaire et ses outils. De plus l'historique complet de la voiture est consigné dans un livre de bord. Décrite par le vendeur, un particulier, comme étant en très bon état général, cette belle, rare et séduisante Bentley Continental sera un complément de qualité à toute collection. La voiture est vendue avec ses papiers d'immatriculation monégasque et l'historique mentionné plus haut.

The Continental's specification encompassed all the usual Bentley refinements as well as two matching cocktail cabinets in the doors, Mouton over-rugs, and a mobile telephone, which is still fitted. The Bentley subsequently passed to Mr Berg's wife, Ms Julie Ann Sheltonberg, but did not leave the family's ownership until August 2014 when it was registered in the UK as 'D197 YOO'.

The Bentley was meticulously maintained throughout the Bergs' ownership, while the dry Southern Californian climate kept it free of rust or corrosion. During the Bergs' 27 years of ownership up to 2014, the Continental covered a mere 43,000 miles (approximately 1,500 miles annually). The current owner has since added a further 4,000 miles, making the total from new circa 47,000. Upon its arrival in the UK, the car was thoroughly serviced at a cost of almost £5,000 in preparation for an extended European tour. Serviced exclusively by Bentley Monaco since then, '16663' comes with all the relevant invoices (totalling circa €10,000) and a Certificate of Quality issued by the Bentley factory in 2015.

This Continental has suffered no accidents and has an impeccable history, as confirmed by the Carfax document on file. Most importantly, the Bentley comes with all its original factory paperwork, instruction manuals, owner's wallets, and tools. In addition, the car's entire history is recorded in an accompanying book. Described by the private vendor as in generally very good condition, this beautiful, rare, and desirable Bentley Continental would make an attractive addition to any important private collection. The car is offered with Monaco registration papers and the aforementioned history. The perfect car for Les Corniches sur Côtes d'Azur.
€55,000 - 75,000



MERCEDES-BENZ 220 CABRIOLET A 1953

Chassis no. 1870121034652

- *Delivered new to Austria in Dark Green*
- *One of a mere 1278 units produced*
- *EU registered and current German TÜV*



« La Mercedes-Benz type 220 est une voiture d'une rare qualité et un excellent exemple des voitures familiales solides et rapides que la firme de Stuttgart sait si bien construire. Elle semble donner tous les signes d'une voiture sur laquelle on peut compter pour rendre les plus grands services et offre un plaisir de conduite permanent. » – The Autocar, 5th February 1954

Présentée au Salon de Francfort en avril 1951, la 220 était une six cylindres, cousine de la 170 S, construite sur le même châssis à empattement de 2 845 mm. La première de la lignée – la 170V quatre cylindres de 1,7 litre – avait été présentée en 1936 et formait le gros de la production Mercedes-Benz de l'immédiat après-guerre. Le train roulant était à la pointe du progrès à l'époque, avec un châssis-poutre de tubes ovales, une suspension arrière indépendante par essieu oscillant, une suspension avant indépendante à ressort à lames transversal et des freins hydrauliques. Dévoilée en mai 1949, la 170S d'apparence similaire recevait un moteur de 1 767 cm³ doté d'une culasse en aluminium. La suspension avait également fait l'objet de modifications considérables avec une double triangulation et des ressorts hélicoïdaux très modernes à l'avant, tandis qu'à l'arrière la voie avait été élargie et des amortisseurs télescopiques installés.

Le magazine The Motor trouva que la nouvelle Mercedes-Benz « offrait des sensations uniques en associant une suspension douce et confortable sur routes dégradées avec une direction légère et précise, un comportement dénué de roulis et une capacité à s'inscrire dans une trajectoire qui ferait honneur à une voiture de course ».

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

Introduced at the Frankfurt Auto Show in April 1951, the 220 was in effect a six-cylinder cousin to the 170S on the same 2,845mm wheelbase chassis. The first of this line – the four-cylinder, 1.7-litre 170V – had been introduced back in 1936 and formed the mainstay of Mercedes-Benz production in the immediate post-war years. Running gear was state-of-the-art at the time, comprising an oval-tube backbone-type chassis, swing-axle independent rear suspension, transverse-leaf ifs and hydraulic brakes. Introduced in May 1949, the outwardly similar 170S came with a 1,767cc engine equipped with an aluminium-alloy cylinder head. The suspension too had undergone considerable development, a thoroughly modern double wishbone/coil spring design being adopted at the front, while at the rear the track was widened and telescopic shock absorbers fitted.

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





Bien qu'elle ait été très proche de la 170S, la 220 arborait un style plus moderne avec des phares intégrés dans les ailes. Avec une puissance de 80 ch émanant de son moteur à arbre à cames en tête de 2, 2 litres, la berline 220 atteignait une vitesse maximale d'environ 140 km/h – comme le Cabriolet B - les 145km/h étant atteints avec le cabriolet A. Dans la plus pure tradition Mercedes-Benz, les deux cabriolets – modèles A et B – étaient exceptionnellement équipés. La production s'éleva à seulement 2 360 unités en cinq années et aujourd'hui ces classiques sont à la fois rares et très recherchées.

Immatriculée le 9 septembre 1953, cette Mercedes-Benz 220 cabriolet A, un des seulement 1278 exemplaires construits, a été délivrée neuve en Autriche avec une peinture vert foncé (DB code 221), intérieur vert-gris et capote vert-gris. La voiture se présente dans un état très original, dans sa séduisante livrée verte avec intérieur en cuir beige. Cette très élégante Mercedes-Benz est vendue avec ses papiers d'immatriculation allemands, diverses factures, son certificat DEKRA et son TÜV valide.

Veuillez noter que cette voiture sera soumise au taux de la TVA locale en vigueur sur le prix d'adjudication et la prime d'achat.

Although closely based on the 170S, the 220 featured more modern styling with headlamps integrated into the wings. With 80bhp on tap courtesy of its 2.2-litre overhead-camshaft engine, the 220 saloon was good for a top speed of around 140km/h (87mph) - as was the Cabriolet B - with 145km/h (90mph) attainable by the drophead coupé-styled Cabriolet A. In the best Mercedes-Benz tradition, both of these convertible models were exceptionally well equipped. The combined total of Cabriolet A and B production amounted to only 2,360 in five years and today these models are both rare and highly sought after.

First registered on 9th September 1953, this Mercedes-Benz 220 Cabriolet A, one of only 1,278 examples built, was delivered new in Austria with dark green paintwork (DB code 221), green-grey interior and green-grey softtop. The car is presented today still in highly original condition, attractively finished in green with beige leather interior. This most stylish Mercedes-Benz is offered with German registration papers, sundry invoices, DEKRA document, and TÜV.

Please note that this motor car will be subject to the TVA at the prevailing local rate on Hammer Price and Buyer's Premium.
€70,000 - 90,000



127

Ex-Maurice Trintignant

FACEL VEGA FV3B COUPÉ 1958

Chassis no. FV3B58-357

- One of only 90 made
- Believed the last FV3B produced
- Highly original condition
- Previous long-term ownership (30 years)
- Owners manual signed by Jean Daninos and Maurice Trintignant
- EU registered



Au cours de sa brève existence, la firme française Facel-Véga a produit environ 2 900 voitures, toutes élégantes, luxueuses et rapides. Elles étaient très chères – une Facel II était à peu près au niveau d'une Rolls-Royce – et étaient achetées par les plus riches, à la recherche d'exclusivité et de distinction. La liste des propriétaires comprend des princes, des politiciens, des diplomates et des vedettes, parmi lesquelles Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine et Ava Gardner. Comme il y avait également de la puissance sous le capot, elles furent également possédées et utilisées par des pilotes de course comme Stirling Moss, Maurice Trintignant et Rob Walker.

Fondée par Jean Daninos en 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) était spécialisé dans la construction de composants aéronautiques et de meubles métalliques. N'ayant pas de moteur français assez puissant sous la main, Daninos se tourna vers les États-Unis pour sa Véga, optant à l'origine pour le V8 Chrysler 4,5 litres de 180 ch qu'on pouvait choisir d'associer à une transmission manuelle ou à une transmission automatique par bouton-poussoir. Les évolutions ne tardèrent pas et dès la fin de 1957, la voiture devenait FV3B avec 200 ch. Cette rare FV3B a été livrée neuve à nul autre que Maurice Trintignant, le pilote français qui l'immatricula le 28 mai 1958. Vainqueur des 24 Heures du Mans 1954 et du Grand Prix de Monaco 1955, Trintignant en connaissait un bon rayon sur la conduite sportive et appréciait particulièrement les Facel-Véga.

In its relatively short life, the French firm of Facel produced approximately 2,900 cars, all of which were stylish, luxurious and fast. Hand built, they were, of course, necessarily very expensive – the Facel II was priced in Rolls-Royce territory – and were bought by the rich and famous seeking something exclusive and distinctive. The roll call of owners includes royalty, politicians, diplomats and entertainers; Tony Curtis, Danny Kaye, Ringo Starr, Joan Fontaine, and Ava Gardner being counted among the latter. Confirming that there was high-performance substance behind Facel's unquestionable style, they were owned and driven by great motor racing figures such as Sir Stirling Moss, Maurice Trintignant, and Rob Walker.

Founded by Jean Daninos in 1939, Forges et Ateliers de Construction d'Eure-et-Loir (FACEL) specialised in the construction of aircraft components and metal furniture. There being no suitable French-built power unit, Daninos turned to the USA for the Vega's, that chosen initially being Chrysler's 4.5-litre, 180bhp V8, while there was a choice of push-button automatic or manual transmission. Improvements to the first FV model were not long in coming and by the end of 1956 the car was being built in 200bhp FV3 form. This rare FV3B was delivered new to none other than Maurice Trintignant, the famous French racing driver, who registered it on 28th May 1958. Winner of the 1954 Le Mans 24 Hours Race and 1955 Monaco Grand Prix, Trintignant knew a thing or two about driving fast cars and was particularly fond of Facels.





Cette voiture, l'une des 90 FV3B construites en 1957 et 1958, est, pense-t-on, la toute dernière construite par l'usine. Elle est animée par un V8 Plymouth (Chrysler) 4, 9 litres développant 253 ch, associé à une transmission automatique à trois rapports Torqueflite. Le châssis numéro 357 a appartenu à son précédent propriétaire pendant une trentaine d'année, jusqu'en février 2015, lorsqu'il fut acheté par le vendeur.

La voiture est dans un état d'origine remarquable et offre une belle patine. La carrosserie a été repeinte dans sa couleur d'origine en 1978 et les tapis de sol ont été remplacés en 1980. L'intérieur, avec son impressionnant et caractéristique tableau de bord en métal peint imitation ronce de noyer, est en cuir rouge et montre peu d'usure. Les papiers fournis comprennent les papiers d'immatriculation UK V5C et un dossier de factures datant d'une cinquantaine d'années et la voiture sera également accompagnée de son manuel du propriétaire, signé par Daninos et Maurice Trintignant. Ainsi qu'un impressionnant carnet de route contenant des notes sur presque tous les voyages effectuée entre 1965 et 1968.

Étonnant cocktail d'élégance européenne et de puissance américaine, cette magnifique Facel-Véga est la digne héritière des légendaires grandes routières françaises d'avant-guerre.

One of only 90 FV3Bs manufactured during 1957 and 1958, this car is believed to be the very last of its kind to leave the factory. It is powered by the 4.9-litre Plymouth (Chrysler) V8 engine producing 253bhp, which is coupled to a Torqueflite three-speed automatic transmission. Chassis number '357' belonged to its previous owner for some 30 years up to February 2015.

The car remains in remarkably original condition and has a lovely patina. The exterior was repainted in its original colour in 1978, and the carpets replaced in 1980. The red leather interior appears little worn and boasts an impressive steel dashboard painted with an imitation wood effect. Accompanying paperwork consists of a UK V5 registration document and a file of bills dating back some 50 years. The car also comes with the owner's manual, signed by Daninos and Trintignant; a parts list; and an impressive logbook containing notes on almost every trip between 1965 and 1968.

An exciting combination of elegant European style and American V8 power, this beautiful Facel Vega is a worthy successor to the legendary French Grandes Routières of pre-war days.

€170,000 - 230,000



128

Formerly the property of Betty Haig

FRAZER NASH TT REPLICA SHELSLEY SPORTS 1935

Chassis no. 2156

- *Charismatic post-Vintage sports car*
- *One of only eight Shelsley models manufactured*
- *Original six-cylinder Blackburne engine*
- *Present ownership for 22 years*
- *EU registered*



Frazer Nash a été fondé en 1922 par le capitaine Archibald Frazer-Nash, qui, en partenariat avec H. R. Godfrey, produisait les cyclecar GN. Conçus par Godfrey et Frazer-Nash, le GN était le premier et le plus connu des cyclecars britanniques. Les deux jeunes ingénieurs établirent leur atelier à Hendon, au nord de Londres d'où sortit le premier GN en Décembre 1910. Une large part de la voiture était construite en interne et GN utilisait en priorité des moteurs en V JAP et Peugeot, avant de commencer à construire leur propre moteur en 1911. Le châssis était une simple structure en frêne dans laquelle était installé le moteur, associé à un système de transmission par chaîne double qui fut repris sur les Frazer Nash ultérieures. Lorsque la première guerre éclata, GN avait vendu environ 200 voitures.

Après la guerre, GN fut racheté par la société britannique Grégoire et la production fut démenagée dans de plus vastes locaux à Wandsworth, au sud-est de Londres en 1919. Un châssis métallique fut adopté et une transmission finale par courroie remplaça les chaînes et les petites GN continuèrent à bien se vendre les quelques années qui suivirent. En 1922 Frazer-Nash et Godfrey quittèrent la société, le premier pour s'installer à son compte, le second pour fonder HRG avec des partenaires.

Frazer Nash was founded in 1922 by Captain Archibald Frazer-Nash, who in partnership with H R Godfrey had been producing the GN cyclecar. Designed by Godfrey and Frazer-Nash, the GN was Britain's first and best-known cyclecar. The two young engineers set up shop initially in Hendon, North London from whence the first GN emerged in December 1910. An unusually large proportion of the car was manufactured in house and GN used proprietary JAP and Peugeot v-twin engines before commencing production of their own in 1911. The chassis was a simple ash framework in which the engine was mounted fore-and-aft, driving via a twin-chain transmission system that would continue on the later Frazer Nash. By the outbreak of The Great War, GN had sold approximately 200 cars.

After the war, GN was bought by the British Gregoire Company and production moved to larger premises in Wandsworth, South West London in 1919. A steel chassis was adopted and belt final drive replaced by chains, and for the next few years the little GNs sold well. In 1922 both Frazer-Nash and Godfrey left the firm, the former to set up under his own name while the latter went on to co-found HRG.





Entre 1924 et 1954, lorsque la production prit fin, environ 450 Frazer Nash avaient été construites dont 350 modèles d'avant-guerre « à chaîne ». Parmi celles-ci, 85 arborait la carrosserie TT Replica, la plus populaire, qui fut proposée de mars 1932 jusqu'à 1939. Frazer Nash utilisait différents types de moteurs, la TT Replica étant par exemple équipée d'un quatre cylindres Meadows à soupapes en tête de 1½-litre, d'un six cylindres Blackburne à double arbre à cames en tête de 1 661 cm³ ou d'un quatre cylindre Gough à simple arbre à cames en tête de 1½ litre. Il faut cependant savoir que l'usine fabriquait des voitures à la demande et que de nombreuses variétés de moteurs et de châssis furent utilisés.

Bien que la transmission par chaîne soit plutôt inhabituelle pour une voiture de cette époque, une chaîne est plus efficace que n'importe quelle autre mode de transmission et le système Frazer Nash était le meilleur. Les références de l'époque aux « chaînes fumantes » ou « chauffées à rouge » posées sur la route à la suite d'une rare casse sont une légende. La raison pour laquelle on les tenait avec délicatesse était due au fait qu'elles étaient sales et la plupart des chaînes duraient au moins 40 000 miles (64 000 km). Avec leur mode de transmission original, les Frazer Nash surviraient terriblement sous l'accélération et on disait à l'époque que « les Frazer Nash ne tournent pas, elles changent de direction ».

Between 1924 and 1954, when production effectively ceased, approximately 450 Frazer Nash cars were produced, of which 350 were pre-war 'Chain Gang' models. Of these, 85 had the most popular TT Replica style of bodywork, which was offered between March 1932 and 1939. Frazer Nash used a number of different proprietary engines, the TT Replica, for example, being fitted with the 1½-litre, four-cylinder, overhead-valve Meadows engine; the 1,661cc six-cylinder, twin-overhead-camshaft Blackburne engine; and the 1½-litre, four-cylinder, single-overhead-camshaft Gough engine. However, it should be noted that the factory undertook the manufacture of individual cars to order and various combinations of engine and chassis were produced.

Although the chain drive is highly unusual, for a motor car of the period, a chain is more efficient than almost any other form of power transmission and the Frazer Nash system was one of the best. References at the time to 'smoking or red-hot chains lying on the road' after the rare breakage were mistaken. The reason they were handled with care was because they were dirty, and many chains lasted over 40,000 miles. With their unique form of drive, Frazer Nashes over-steered dramatically under power and it was said at the time that 'Frazer Nashes never go round corners, they merely change direction.'



L'exemplaire proposé ici à la vente est une rare Shelsley, qui doit son nom, comme de nombreuses Frazer Nash de cette époque, à un événement sportif populaire, dans ce cas précis la course de côte éponyme du Wiltshire. On nous informe que le châssis numéro 2156 a d'abord été la propriété de Mrs Gore d'Aldershot, dans le Hampshire. Le livre de bord à l'ancienne qui accompagne la voiture fait remonter l'historique des propriétaires jusqu'à 1956, lorsqu'elle était immatriculée au nom d'un certain Thomas Smith, officier de l'armée de terre servant à l'école d'artillerie de Larkhill, dans le Wiltshire, à l'époque. Le propriétaire suivant mentionné est Betty Haig, la célèbre pilote de rallye et parfois de circuit qui connut un grand succès en rallye international avant et après la seconde guerre. Les propriétaires suivants sont (dans l'ordre) Keith Moore de Birkenhead (1960), Maurice Bethell de Cheshire (1963), Henry Bickerton de Castle Eden, dans le comté de Durham (1964), et Julian Ghosh de Sutton Coldfield (sans date). Le vendeur possède la Frazer Nash depuis 22 ans.

Noire avec intérieur bordeaux, cette excitante voiture est un exemplaire original de l'une des plus séduisante Nash « à chaîne ». La Shelsley a conservé son six cylindres Blackburne de 1 661 cm³ d'origine, délivrant des performances appréciables et est vendue avec un pare-brise pleine largeur, des saute-vent Brooklands et un équipement « tous temps ». Les autres caractéristiques remarquables sont la lubrification centrale de toutes les chaînes, un alternateur de rechange et des pneus neufs. Entretien régulièrement par Classic Garage Diessen (Gunther Schmidt) en Bavière, 2156 est une voiture de tourisme efficace qui a prouvé ses aptitudes à de nombreuses reprises dans les cols alpins comme le Stelvio.

Offered here is an example of the rare Shelsley, which was named, like many Frazer Nash models of this period, after a popular motor sports event, in this case the eponymous Wiltshire hill climb. We are advised that chassis number '2156' was first owned by a Mrs Gore from Aldershot, Hampshire. The accompanying old-style UK logbook takes up the ownership history in 1956 when the car was registered to one Thomas Smith, who at that time was an Army officer serving at the School of Artillery at Larkhill, Wiltshire. The next owner listed is Betty Haig, the celebrated rally driver and occasional circuit racer, who enjoyed considerable success in international rallying both before and after WW2. Subsequent owners listed (in order) are Keith Moore of Birkenhead (1960), Maurice Bethell of Cheshire (1963), Henry Bickerton of Castle Eden, County Durham (1964), and Julian Ghosh of Sutton Coldfield (undated). The current vendor has owned the Frazer Nash for the last 22 years.

Finished in black with Burgundy interior, this exciting car is an original example of one of the most attractive 'Chain Gang' Nashes. The Shelsley retains its original six-cylinder 1,661cc Blackburne engine, delivering ample performance, and comes with a full-width windscreen, alternative Brooklands screens, and full weather equipment. Other noteworthy features include central lubrication for all chains, an additional alternator, and new tyres. Regularly maintained by Classic Garage Diessen (Gunther Schmidt) in Bavaria, Germany, '2156' is reported to be a very effective touring car, having proven its capability many times on Alpine passes such as the Stelvio.

€200,000 - 250,000





129

**BENTLEY 4 1/4 « AEROFOIL »
BERLINE SPORT 1937**

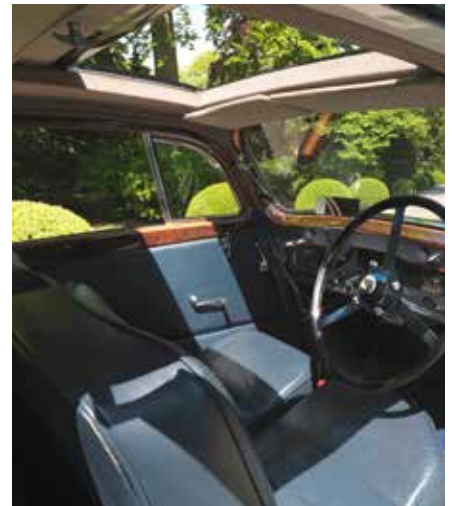
Coachwork by J Gurney Nutting

Chassis Number: B 90 KT

- One of only four 4 1/4 Litre 'Aerofoil' Bentleys
- Unique Gurney Nutting coachwork
- Desirable sunroof
- Known history from new
- Beautifully restored







La période « Art Déco » de l'entre-deux-guerres fut celle qui vit un intérêt croissant de la part des constructeurs - et des carrossiers indépendants – pour l'aérodynamique, donnant naissance à la création de quelques-unes des automobiles visuellement les plus excitantes jamais produites. La société britannique J. Gurney Nutting – « le carrossier des maharajas » - avait produit sa première carrosserie aérodynamique en 1930 pour la fameuse Bentley « Blue Train » de Woolf Barnato et allait créer quelques-uns des modèles Art Déco les plus osés dans la décennie qui suivit.

Après l'acquisition de Bentley Motors en 1931, Rolls Royce déclara son intention de construire la meilleure sportive du monde. Le résultat fut la Bentley 3 1/2 litre qui combinait la puissance, le luxe et la sophistication mécanique de Rolls Royce. Aussitôt surnommée la « Silent Sports Car », la Bentley 3 1/2 litre, rapidement suivie de la plus puissante 4 1/4 litre, reçut des louanges quasi unanimes pour ses performances, ses freins éblouissants et sa capacité à aligner les kilomètres sans effort sur les longues distances.

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

After acquisition of Bentley Motors in 1931, Rolls Royce declared their intention to make the best sporting car of its type in the world. The result was the 3 1/2 litre Bentley which combined power, luxury and superb Rolls Royce engineering. Quickly becoming known as the "Silent Sports Car", the 3 1/2 litre Bentley, soon succeeded by the more powerful 4 1/4 litre, won almost universal praise for its performance, superb brakes and effortless long distance touring capabilities.



Les Bentley 3 1/2 and 4 1/4 litre étaient habillées de magnifiques et remarquables carrosseries par les meilleurs carrossiers du moment. Le châssis numéro B 90 KT arbore l'une des plus belles carrosseries à avoir jamais habillé un châssis Bentley. La société Londonienne Gurney Nutting, installée dans le très élégant quartier de Chelsea, devint rapidement le carrossier sportif et élégant préféré des familles royales en Angleterre et à l'étranger et des riches sportifs comme Woolf Barnato, le riche industriel sud-africain qui avait gagné Le Mans et commandé à Gurney Nutting la construction de la fameuse Bentley « Blue Train ».

Le prince de Galles et le duc d'York faisaient partie de la clientèle de Gurney Nutting, en 1931 la société avait reçu son brevet de fournisseur royal. Le directeur du style, A.F. McNeil, dessina de nombreuses carrosseries parmi les plus élégantes et les plus frappantes de Gurney Nutting, secondé par son jeune assistant, John Blatchley, qui allait bientôt lui succéder et, après la guerre, dessiner le légendaire coupé fastback Bentley Continental Type R et pour Park Ward, les coupé et cabriolet Continental S1.

The 3 1/2 and 4 1/4 litre Bentleys were clothed with beautiful and striking bodies by the finest coach builders of the day. Chassis number B 90 KT wears one of the very finest bodies ever to grace a Bentley chassis. The London firm of Gurney Nutting, based in fashionable Chelsea, quickly became the sporting and elegant coach builder of choice for royalty in England and abroad and for wealthy sportsmen like Woolf Barnato, the wealthy South African sportsman and industrialist who won Le Mans and commissioned Gurney Nutting to build the famous "Blue Train" Bentley.

The Prince of Wales and Duke of York were among Gurney Nutting's clients; in 1931 the firm was awarded the Royal Warrant. Chief designer, A.F. McNeil, produced many of Gurney Nutting's most elegant and striking designs, aided by his young assistant, John Blatchley, who was soon to succeed him and, after the war, design the legendary Bentley R Type Continental fast back Coupé and, for Park Ward, the S1 Continental fixed and drop head Coupés.



Le concessionnaire Bentley londonien H.R. Owen commanda seulement quatre coupés « Aerofoil » dont fait partie B 90 KT. Les deux premiers coupés « Aerofoil » furent commandés par des Maharajas et exportés en Inde. La carrosserie de B 90 KT, qui recevait la grande nouveauté d'un toit ouvrant et de délicieux déflecteurs de vitres coulissants avant et arrière, pourrait bien être l'un des plus beaux chefs-d'œuvre de Gurney Nutting en matière d'élégance pure et de qualité d'exécution. La ligne arbore une haute ceinture de caisse qui retombe abruptement derrière les portes jusqu'à un élégant arrière doté d'une lunette en deux parties. Le profil des ailes avant et arrière et de l'arrière est magistral, mariant la traditionnelle calandre de radiateur Bentley avec l'élégance Art Déco, suggérant par l'aérodynamisme une puissance et une vitesse obtenues sans effort.

B 90 KT a été vendue en septembre 1938 à M. Claude Goodyear par H.R. Owen, puis peinte en deux tons de gris avec intérieur en cuir gris et immatriculée au Royaume-Uni sous le numéro CUE 302, qu'elle conserve encore aujourd'hui. La voiture est passée aux mains de différents propriétaires au Royaume-Uni et a un historique continu depuis son origine. Depuis 2010 la voiture a bénéficié d'une restauration complète de la carrosserie et de la mécanique, y compris une réfection intégrale du moteur par L.M.B en Belgique et de multiples travaux mécaniques et cosmétiques par d'éminents et très respectés restaurateurs au Royaume-Uni.

Leading London Bentley dealer H.R. Owen commissioned just four "Aerofoil" fixed head Coupés, of which B 90 KT is one. The first two "Aerofoil" Coupés were ordered by Maharajas and exported to India. The body on B 90 KT, embodying the novelty of a sunshine roof and delightful sliding front and rear quarter windows, may well be one of Gurney Nutting's finest for both sheer elegance and the quality of workmanship. The shape has a high waistline which falls sharply behind the doors leading to an elegant tail with a split rear window. The lines of the front and rear wings and of the tail are masterly, combining a recognisably traditional Bentley radiator with Art Deco elegance and aerodynamic suggestions of effortless power and speed.

B 90 KT was sold in September 1938 to Mr. Claude Goodyear by H.R. Owen, then finished in two-tone grey with a grey leather interior, registered as CUE 302, the U.K. registration which it still retains. The car passed through a series of U.K. owners and has a continuous history from new. Since 2010 the car has benefitted from extensive bodily and mechanical restoration, including a full engine rebuild by L.M.B in Belgium and much mechanical and cosmetic work by leading and highly respected UK restorers.





L'actuel propriétaire, un grand collectionneur de Bentley, a commandé une peinture métal nu dans l'actuel livrée noir et gris foncé qui met en valeur les lignes de la carrosserie. Le travail effectué inclut la rénovation de la structure en frêne partout où cela était nécessaire, une restauration légère de l'intérieur en cuir bleu délicieusement patiné et l'installation de moquettes grises de haute qualité dans tout l'habitacle et la confection de bagages gris assortis. La magnifique ronce de noyer, tradition de Gurney Nutting, est comme neuve. On trouvera un jeu d'outils complet dans un compartiment dissimulé dans le couvercle de coffre.

Le travail sur la mécanique effectué dans les 12 derniers mois comprend une vérification complète de tous les systèmes, une révision complète, une réfection des freins, de la suspension et du système de refroidissement, le montage de pneus Michelin neufs et un essai routier pour réglages. La voiture est dotée d'un overdrive électrique mais conserve la boîte et les rapports de pont d'origine qui ont l'avantage d'être plus rapprochés que ceux des dernières versions MX. La voiture a ses papiers d'immatriculation en cours U.K. V5 et sera vendue avec un dossier très complet.

Nous recommandons vivement une inspection attentive de cette magnifique voiture, prête pour un usage quotidien ou pour du tourisme au long cours qui marie le meilleur du raffinement mécanique de Bentley et du magnifique artisanat et de l'esthétique de Gurney Nutting.

The present owner, a noted Bentley collector, commissioned a bare metal re-spray in the present striking black and dark grey livery, which perfectly complements the dramatic lines of the body. The work undertaken included renewal of the ash frame where necessary, sympathetic restoration of the delightfully patinated blue leather interior and fitment of top quality grey carpets throughout as well as the manufacture of matching grey fitted luggage. The beautiful Gurney Nutting trade mark veneered woodwork is almost as new. There is a complete set of tools in a concealed compartment in the boot lid.

Mechanical work carried out over the last 12 months includes a complete check over of all systems, a full service, overhaul of the brakes, suspension and cooling system, provision of new Michelin tyres and careful subsequent road testing and adjustment. The car is fitted with an electric overdrive, retaining standard gearbox and back axle ratios which has the advantage of giving closer ratios than were available with the later MX series. The car has a current U.K. V5 registration document and comes with an extensive history file.

We recommend close inspection of this magnificent car, ready to use daily or for long distance touring and combining the very best of Bentley engineering and superb Gurney Nutting design and craftsmanship.
€300,000 - 400,000



130

FORD MUSTANG SHELBY GT350 COUPÉ 1967

Chassis no. 67200F7A02220

- *Iconic American 'muscle car'*
- *Known ownership history*
- *Restored in the USA*
- *Marti Report authenticated*
- *EU registered*



L'équipe du légendaire pilote texan Carroll Shelby avait engagé la « pony car » Ford Mustang avec un succès considérable en Amérique du nord, remportant le titre dans la catégorie B-Production du SCCA (Sports Car Club of America) trois fois de suite au milieu des années 1960. Capitalisant sur ce succès, Shelby commença à construire des Mustang modifiées, reconnues officiellement et vendues par des concessionnaires sélectionnés du réseau Ford. La première Mustang Shelby - la GT350 – était apparue en 1965, propulsée par une version modifiée du V8 Ford « small-block » 289 ci (4, 7 litres) développant 306 ch avec des versions compétition de 340-360 ch ou 400 ch à compresseur. Une boîte manuelle Borg-Warner à quatre rapports était montée en série sur les premières Mustang Shelby, mais une boîte automatique renforcée à trois rapports fut rapidement proposée en option.

Le train roulant avait été modifié en conséquence pour encaisser le surcroît de puissance de la GT350, bien que peu de choses aient permis de distinguer la GT350 de Shelby de la version de série en dehors de deux larges bandes au centre de la carrosserie. Sur la route il n'y avait bien sûr aucune comparaison.

Legendary Texan racing driver Carroll Shelby's team had been campaigning Ford's Mustang 'pony car' with considerable success in North America, winning the SCCA's B-Production title three years running in the mid-1960s. Capitalising on his success, Shelby began manufacturing modified Mustangs, which were officially sanctioned and sold through selected Ford dealerships. The first Shelby Mustang - the GT350 - arrived in 1965 powered by a modified version of Ford's 289ci (4.7-litre) small-block V8 producing 306bhp, with options of a 340-360bhp unit in competition trim or 400bhp supercharged. A four-speed Borg-Warner manual gearbox was the stock transmission on early Shelby Mustangs, though a heavy-duty, three-speed automatic soon became available as an option.

The running gear was up-rated appropriately to cope with the GT350's increased performance, though outwardly there was little to distinguish Shelby's GT350 from the standard product apart from a pair of broad 'racing' stripes down the body centreline. On the open road there was, of course, no comparison.





Cette Ford Mustang Shelby GT350, un modèle à transmission manuelle, a été construite le 10 mai 1967 et expédiée le 18 de ce même mois chez le concessionnaire Ford Johnson-Kitchens. Son historique est parfaitement documenté. De juin à août 1967 la voiture a appartenu à George et Mary Raby, puis à Alan P. Miles (le beau-frère du premier propriétaire) de Newburg, dans l'Indiana, d'août 1967 à 1989. Le 15 juin 1989 la Shelby est passée aux mains de Robert A. Ogden de Greenwood, en Caroline du sud, puis appartient ensuite à Daniel Bain de Waxahachie, au Texas. Du 2 avril 1991 au 17 septembre 1994 la voiture a appartenu à Lawrence R. Vigus de Pilot Point, au Texas, et de ce moment-là jusqu'en 2003 fut la propriété de Macarthur et Kay Gibson de Lafayette, en Louisiane. Le propriétaire suivant, Bob Balmelli de Chehalis, dans l'état de Washington, garda la Shelby jusqu'en janvier 2012, date depuis laquelle elle est en la possession du vendeur en France.

La voiture bleu Britney avec intérieur en cuir noir, a été entièrement restaurée aux États-Unis et est accompagnée d'un reportage photographique de sa restauration. Cette GT350 dispose d'un énorme dossier historique qui contient différentes factures, un rapport d'état (2011), sa carte grise française, ses papiers de la FFVE, une copie de son précédent titre américain, toute une correspondance et e-mails entre les précédents propriétaires, son manuel du propriétaire et un indispensable Marti Report confirmant qu'il s'agit bien d'une Shelby GT350.

A manual-transmission model, this Ford Mustang Shelby GT350 was built on 10th May 1967 and shipped to Johnson-Kitchens Ford on the 18th of that month. Its history is well documented. From June to August 1967 the car was owned by George and Mary Raby, and then from August '67 to 1989 by Alan P Miles of Newburg, Indiana (brother-in-law of the original owner). On 15th June 1989 the Shelby passed to Robert A Ogden of Greenwood, South Carolina, and was next owned by Daniel Bain of Waxahachie, Texas. From 2nd April 1991 to 17th September 1994 the car belonged to Lawrence R Vigus of Pilot Point, Texas, and from then until 2003 was owned by Macarthur and Kay Gibson of Lafayette, Louisiana. Next owner Bob Balmelli of Chehalis, Washington kept the Shelby until January 2012, since when it has been owned by the current vendor in France.

Finished in Britney Blue with black leather interior, the car was fully restored in the USA and comes with a photographic record of the rebuild. This GT350 has a huge history file containing sundry invoices, condition report (2011), French Carte Grise, FFVE document, copy of the previous US title, assorted correspondence, emails between the previous owners, owner's manual, and the all-important Marti Report confirming it to be a genuine Shelby GT350.

€100,000 - 150,000



131

Ex-René Arnoux

FERRARI DINO 246 GT BERLINETTE 1971

Coachwork by Pininfarina

Chassis no. 1862

- Delivered new to Formula 1 driver René Arnoux
- Known ownership history
- Only 12,600 kilometres since older restoration



« C'est une vraie sensation de conduire une voiture comme la Dino, une voiture dont les capacités vont bien au-delà de ce que peut exploiter un conducteur averti dans le monde réel de l'automobile, et c'est bien là toute la raison d'être de la Dino. Le vrai plaisir d'une voiture à moteur central tient à sa tenue de route et à son freinage et, comme nous nous y attendions, c'est ce que nous a confirmé la Dino. La direction est directe sans être trop directe et elle transmet juste ce qu'il faut d'informations sur ce qui se passe au niveau des roues. Grâce à son architecture et à son moment d'inertie très bas, la voiture répond instantanément. Les limites de la Dino en virage sont très élevées... » - Road & Track.

C'est le besoin d'un moteur issu de la série pour la nouvelle Formule 2 qui avait amené à la création d'une Ferrari « junior », la Dino 206 GT, présentée au Salon de Turin en 1967. Dernier-né d'une série de moteur V6 Dino « quatre arbres » qui remontait à la fin des années 1950, le nouveau moteur s'avéra aussi brillant sur piste que dans les show rooms, Derek Bell et Ernesto Brambilla gagnant tous deux des courses en championnat d'Europe et Andrea de Adamich triomphant dans les épreuves de la Temporada en Argentine en 1968.

'It is a thrill to drive a car like the Dino, one whose capabilities are far beyond what even an expert driver can use in most real-world motoring, and that is the Dino's reason for being. The real joy of a good mid-engined car is in its handling and braking and the Dino shone as we expected it to. The steering is quick without being super quick, and it transmits by what seems a carefully planned amount of feedback exactly what is going on at the tyres. Thanks to the layout's low polar moment of inertia the car responds instantly to it. The Dino's cornering limits are very high...' – Road & Track.

It was the need for a production-based engine for the new Formula 2 that had prompted the introduction of a 'junior' Ferrari, the Dino 206 GT, at the Turin Motor Show in 1967. The latest in a line of Dino V6 'quad-cam' engines stretching back to the late 1950s, the new unit proved as successful on the racetrack as in the showroom, Derek Bell and Ernesto Brambilla both winning races in the European Championship, while Andrea de Adamich triumphed in the 1968 Argentine Temporada series.





Fondé sur l'expérience acquise avec la série limitée des valeureuses 206S Sport de 1966, Ferrari conserva l'architecture à moteur central de la Sport pour sa version route, mais installa cette fois en travers plutôt que longitudinalement. La Dino – du prénom du défunt fils d'Enzo Ferrari, Alfredino – un coupé spectaculaire dessinée par Pininfarina dotée d'une carrosserie en aluminium compacte, premier modèle d'une marque indépendante, était animée par un V6 à quatre arbres à cames en tête de 2 litres, via une transmission transaxle à cinq rapports. Les 180 ch du moteur propulsaient l'aérodynamique et légère Dino à 228 km/h et si personne ne se plaignait des performances, les ventes étaient freinées par son prix très élevé, dû à sa construction tout aluminium.

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.

Building on experienced gained with its successful limited edition Dino 206S sports-racer of 1966, Ferrari retained the racer's mid-engined layout for the road car but installed the power unit transversely rather than longitudinally. A compact, aluminium-bodied coupé of striking appearance, the Pininfarina-styled Dino – named after Enzo Ferrari's late son Alfredino Ferrari and intended as the first of a separate but related marque – was powered by a 2.0-litre, four-cam V6 driving via an in-unit five-speed transaxle. The motor's 180 brake horsepower was good enough to propel the lightweight, aerodynamically-efficient Dino to 142mph, and while there were few complaints about the car's performance, the high cost enforced by its aluminium construction hindered sales.

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.





Le châssis numéro 1862 a été livré neuf en 1971 à René Arnoux, le pilote français, qui débutait à l'époque une carrière qui allait le voir courir pour les écuries Renault, Ferrari, et Ligier en Formule 1. René Arnoux a fait restaurer la Dino à l'usine Ferrari à Maranello avant de la vendre à M. Frédègue, un homme d'affaire français et collectionneur bien connu. À l'époque, la Dino fut immatriculée au nom de la fille de M. Frédègue.

Par la suite, la Dino a été vendue à Lov'Auto, un garage Alfa Romeo de Boulogne-Billancourt, en France, qui appartenait au vendeur. Ce dernier la vendit à une amie, Michèle Rivière, qui lui promit de lui offrir le « premier refus » si elle décidait un jour de la vendre. Quand le mari de Michèle mourut, le vendeur racheta la Dino en 2006 et elle a depuis été immatriculée à son nom, depuis 2008. Entretemps l'auto a bénéficié d'un nouveau boîtier de direction et un système d'échappement en inox. Rouge avec intérieur noir, cette Dino restaurée par l'usine est proposée avec sa carte grise française et une copie de la carte grise au nom de René Arnoux.

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. Toute collection de Ferrari devrait en comporter une.

Chassis number '1862' was delivered new in 1971 to René Arnoux, the French racing driver, who at that time was just beginning a career that would see him drive for the Renault, Ferrari, and Ligier factory teams in Formula 1. René Arnoux had the Dino restored at Ferrari Maranello by before selling it to Mr Frédègue, a French businessman and well-known collector. At that time, the Ferrari was registered under the name of the Mr Frédègue's daughter.

Subsequently the Dino was sold to Lov'Auto, an Alfa Romeo garage in Boulogne-Billancourt, France, which was owned by the current vendor. The latter sold the car to a friend, Michèle Rivière, who promised to offer the vendor 'first refusal' should she decide to sell it. When Michèle's husband died, the vendor repurchased the Dino in 2006 and it has been registered in his name since 2008. Noteworthy features include a new steering rack and an inox (stainless) exhaust system. Finished in red with black interior, this factory-restored Dino is offered with current French Carte Grise and a copy of the earlier Carte Grise in the name of René Arnoux.

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, it is still highly regarded today. Every Ferrari collection should have one.
€280,000 - 320,000





132 †

**HORCH 853 DESSIN COUPÉ
AERODYNAMIC 'STROMLINIEN' 1937**

Chassis no. 853433

- Fully restored by Appel Klassiker
- Exceptional condition
- Possibly unique 'Stromlinien' coupé design
- Desirable sunroof







Après la seconde guerre, cette voiture se retrouva en Biélorussie. De là elle fut vendue en 1998 à son propriétaire suivant en Ukraine. La Horch est restée en Ukraine sept années encore avant de revenir en Allemagne.

Appel Klassiker a acheté la voiture en 2005 et, après des recherches approfondies, s'est lancé dans sa restauration et sa reconstruction afin de rendre à la voiture sa gloire passée. On a d'abord fabriqué une forme en bois de la carrosserie que l'on a recouvert de tissu pour mieux apprécier les lignes et les comparer à celles que l'on voyait sur les photographies. À l'aide de patrons en bois, la structure de bois de la carrosserie a été recrée, alignée au laser et installée sur le châssis.

Les panneaux de carrosserie et les portières en métal ont également été minutieusement recréés, puis fixés au cadre en bois et soudés. On a utilisé la même méthode pour le capot et les ailes avant et arrière, d'abord un patron en bois, puis la mise en forme du métal et la soudure.

After WW2, this car found its way to Belarus. From there it was sold in 1998 to its next owner in Ukraine. The Horch remained in the Ukraine a further seven years before it returned to Germany.

Appel Klassiker purchased the car 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.





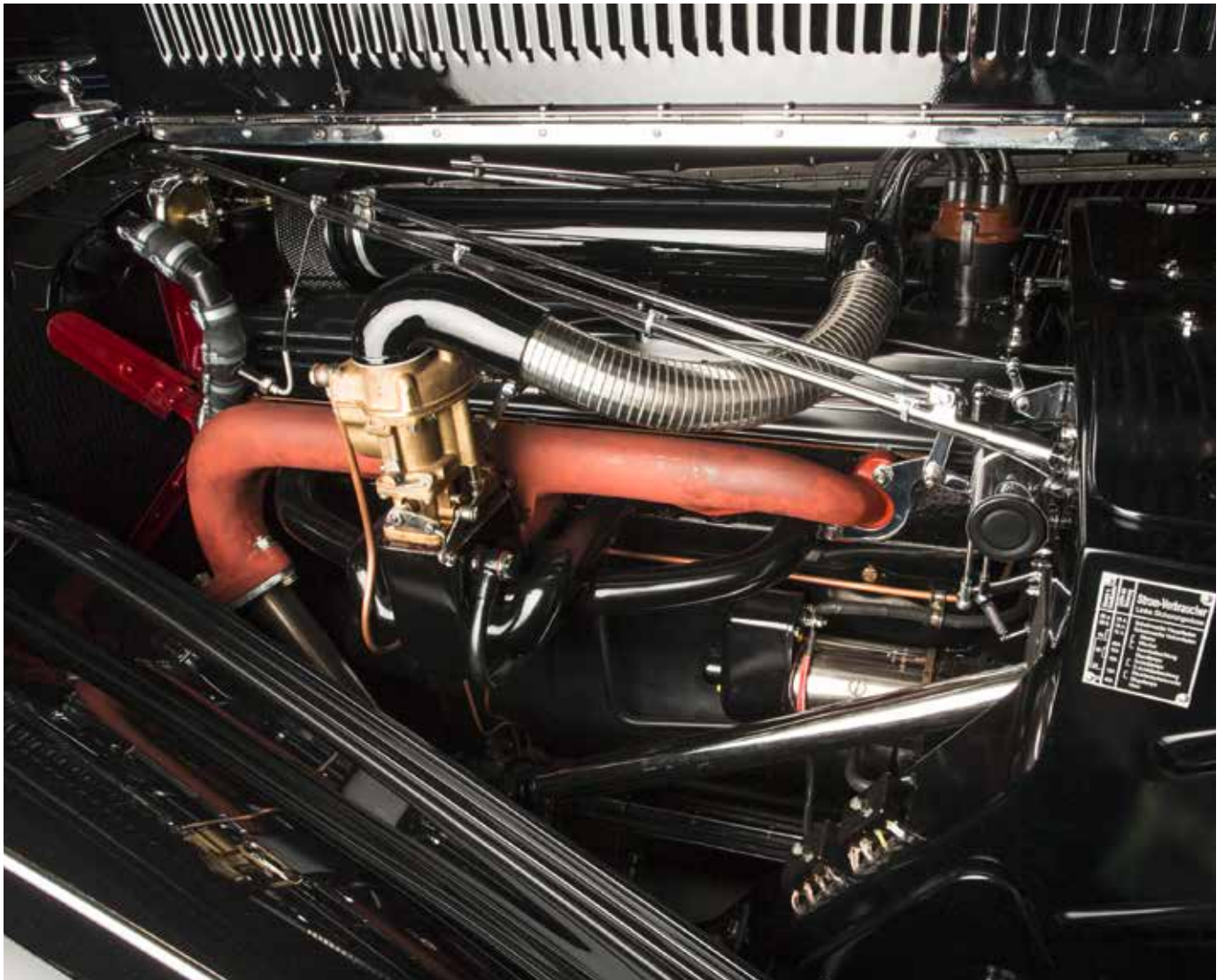
Le châssis a été sablé et mesuré à l'aide de niveaux laser. De nombreuses soudures anciennes ont été refaites et le châssis renforcé partout où le métal semblait trop mince ou oxydé. Une fois terminé le châssis a été apprêté et peint et les cavités scellées avec une cire protectrice. Après sa mise en apprêt, la carrosserie a reçu plusieurs couches de peinture avec une dernière couche de vernis pour donner de la profondeur. Un filet turquoise a ensuite été appliqué à la main. De nouvelles moquettes – avec passepoil en cuir turquoise – ont été installées à l'intérieur qui est garni de cuir noir. Après de nombreuses recherches, un authentique toit ouvrant Gülde a été trouvé, nettoyé et adapté pour être mis en place. Les lignes de la carrosserie ne sont pas dénaturées par une ouverture de coffre ; il y a suffisamment de place pour les bagages derrière les sièges où deux authentiques valises ont été installées, retenues par des courroies en cuir.

Le moteur, les essieux avant et arrière, le différentiel, la boîte de vitesses et la direction ont été démontés, mesurés et révisés quand c'était nécessaire. Le moteur a été complètement démonté et chaque pièce mesurée et vérifiée. De nouveaux roulements et de nouveaux pistons ont été installés et l'arbre à cames et les commandes de soupapes rénovés.

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.





Des joints de guides de soupapes neufs et des joints radiaux modernes ont été installés sur le moteur à l'avant et à l'arrière. Le vilebrequin a été équilibré, ainsi que le volant moteur. Passé au banc pendant un vingtaine d'heures avant d'être réinstallé dans la voiture, le moteur tourne avec douceur, tandis que la boîte à cinq rapports accroît encore le plaisir de conduite et permet de garder un régime de croisière assez bas. Un nouveau faisceau électrique a été refait, recouvert de coton tissé pour reconstituer l'apparence de l'original. Il va sans dire que les éléments de sécurité de la direction et des freins hydrauliques ont également été refaits.

Cette voiture exceptionnelle est vendue avec des articles relatifs, ses papiers d'immatriculation allemande et une documentation sur sa restauration.

Veuillez noter que cette voiture sera soumise au taux de la TVA locale en vigueur sur le prix d'adjudication et la prime d'achat.

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 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.

Please note that this motor car will be subject to the TVA at the prevailing local rate on Hammer Price and Buyer's Premium.
€600,000 - 900,000





133 †

HORCH 853 CARROSSERIE DESSIN TYPE SPEZIALROADSTER 1936

Chassis no. 853268

- *Premier German marque*
- *One of only 681 Horch 853 made (according to technical literature)*
- *Exceptional presentation by Appel Klassiker*
- *Five-speed gearbox*







August Horch, l'un des pères fondateurs de l'industrie automobile allemande, est né à Wittingen en 1868 et, après des études techniques dans une école d'ingénieur, a travaillé pour un constructeur de moteurs marins à Leipzig. Il dirigea ensuite l'usine de moteurs de Karl 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 avec 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 entraîna 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 Wittingen 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 out-dated, 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 Gottlieb, 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.







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. Horch Classic 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.

Dans un premier temps, le châssis Horch a été nettoyé mesuré et l'épaisseur du métal et sa corrosion vérifiées. Les parties du châssis qui étaient trop corrodées ou jugées trop minces ont été remplacées et apprêtées et ont reçu plusieurs couches de peinture. Puis la structure en bois après de nombreux essais pour trouver la forme adéquate a été réalisée. À l'aide d'un niveau laser les composants ont ensuite été collés et vissés au châssis. Puis chaque élément métallique de la carrosserie a été fabriqué, mesuré et soudé.

The car was purchased in Hungary in 2011 by Appel Klassiker (previously operating under Horch Classic). Unfortunately, the original body of this Horch 853 was lost either during WW2 or after. Thus it was not possible to tell whether a factory Sportcabriolet or an independently coachbuilt body had been fitted originally. The restoration started in 2011 and has been completed in 2017 taking thousands of working hours. It was decided to build a replica body in the style of legendary 853 Spezialroadster, of which according to relevant technical literature only seven were built. Appel Klassiker researched in numerous archives (and also private sources) to find original factory photographs.

First the Horch chassis frame had 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. Next 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.



Dès le départ, on considéra de la plus haute importance, non seulement de trouver une 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.

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 de noyer, laquée et polie pour obtenir un effet miroir et s'harmonise parfaitement avec les couleurs extérieure et intérieure. Tous les éléments chromés ont été refaits ou refabriqués quand cela était nécessaire.

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 pure silver to silver with a slight blue 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.

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. Contrasting edges used at the seats as well as for the cladding emphasize the very sporty look of the car. A great deal of effort went into the Alcantara hood lining.

The dashboard has been covered with fine burl wood veneer that has been lacquered and polished to provide a mirror-like finish and harmonises beautifully with the interior and exterior colours. All chromed parts were both prepared and re-chromed, or where necessary newly fabricated and plated.





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 neufs 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. Le moteur, essayé au banc pendant une vingtaine d'heures avant d'être réinstallé dans la voiture, tourne parfaitement avec douceur, tandis qu'une boîte à 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), un manuel du propriétaire (copie) et une liste de pièces détachée (copie).

Veuillez noter que cette voiture sera soumise au taux de la TVA locale en vigueur sur le prix d'adjudication et la prime d'achat.

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. Dynamometer tested for some 20 hours and finely adjusted 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.

This extraordinary car is offered with photographic documentation of the restoration, German registration papers, an historic TÜV, an owner's manual (copy) and a spare parts list (copy).

Please note that this motor car will be subject to the TVA at the prevailing local rate on Hammer Price and Buyer's Premium.
€900,000 - 1,200,000



JENSEN INTERCEPTOR CABRIOLET 1976

Chassis no. 23111626

- One of 506 Convertibles built
- Delivered new to California, USA
- Three owners from new
- Automatic transmission and power steering
- EU taxes paid



Sans doute la plus glamour et la plus prestigieuse de toutes les versions de l'Interceptor, le cabriolet représentait le nec plus ultra de la firme de West Bromwich au moment de sa présentation, en 1974. La série 3, dévoilée en 1971, y ajoutait un moteur 7, 2 litres, de meilleurs sièges, le verrouillage central et des roues en alliage. En 1974, Jensen adopta une version améliorée du V8 Chrysler 7, 2 litres. L'apport majeur était l'apparition du cabriolet qui fit ses débuts au Salon de Genève en mars dans une version légèrement améliorée, la Series IV. À cette époque, la plupart des constructeurs avaient abandonné la construction des cabriolets dans l'attente d'un règlement fédéral bannissant ce type de carrosserie aux États-Unis. Celui-ci n'arrivant pas, Jensen se trouva en position très favorable sur le marché et vendit 506 cabriolets dans les deux années qui suivirent. Aujourd'hui, l'Interceptor cabriolet est l'un des modèles Jensen les plus recherchés.

Construite en 1976 et immatriculée pour la première fois en 1977, cet exemplaire de Series IV de la classique intemporelle de Jensen a été vendue neuve aux États-Unis à son premier propriétaire Mr Sydney Ford de Californie. C'est l'un des 374 cabriolets livrés aux États-Unis. Après 50 000 miles, l'Interceptor passait à son second propriétaire et fut ramenée au Royaume-Uni où elle fut achetée par son troisième et actuel propriétaire.

L'Interceptor qui conserve son V8 d'origine a été récemment repeinte dans sa couleur d'origine le Royal Blue, et arbore un intérieur et une capote bleus assortis. Proposée à la vente en excellent état - et pour seulement la troisième fois de sa vie - ce magnifique cabriolet anglo-américain est vendu avec ses taxes acquittées, une déclaration anglaise NOVA, ses anciens titres américains et un rapport d'état.

Arguably the most glamorous and prestigious of all Interceptor variants, the Convertible represented the West Bromwich manufacturer's highest aspirations at the time of its arrival in 1974. The Series III, introduced in 1971, came with a 7.2-litre engine, better seats, central locking, and alloy wheels. For 1974 Jensen adopted an improved, 330bhp version of the 7.2-litre Chrysler V8. The major development that year though, was the introduction of the Convertible, which debuted at the Geneva Motor Show in March in mildly updated 'Series IV' form. By this time most other manufacturers had abandoned the convertible ahead of an expected US ban. When the latter failed to materialise, Jensen was left in a strong position, selling 506 Convertibles worldwide over the next three years. Today the Interceptor Convertible is one of Jensen's most sought after models.

Built in 1976 and first registered in 1977, this Series IV example of Jensen's timeless classic was sold new in the USA and first owned by Mr Sydney Ford of California. It is one of 374 Convertibles delivered to the USA. After some 50,000 miles, the Interceptor passed to its second owner and was brought back to the UK where it was purchased by the current (third) owner.

Still retaining its matching V8 engine, the Interceptor has recently been repainted in its factory colour of Royal Blue, and has a matching blue interior and hood. Offered for sale in generally first-rate order - and for only the third time in its life - this beautiful Anglo-American soft-top is offered with taxes paid, a UK NOVA declaration, old US title, and a condition report.

€80,000 - 100,000



135

ALFA ROMEO 1750 GTV COUPÉ 1969

Coachwork by Carrozzeria Bertone

Chassis no. AR 136 2181

- Sought-after Alfa Romeo Bertone coupé
- Present ownership since 2014
- Cosmetically restored by Sport Cars Garage, Modena
- EU registered



Le premier des très appréciés coupés Alfa Romeo dessinés par Bertone – la Giulia Sprint GT de 1,6 litre – fut dévoilé en 1963. Mécaniquement, l'élégante nouvelle 2+2 était très semblable à la berline sportive Giulia TI, dotée d'une boîte manuelle à cinq rapports, d'une suspension avant indépendante, d'un essieu arrière rigide à ressorts hélicoïdaux et de freins à disque aux quatre roues. Un modèle 1300 cm³ – la GT Junior – arriva en 1966 et la gamme s'élargit encore l'année suivante avec le lancement de la 1750 GTV, propulsée par une variante 1799 cm³ de 118 ch du classique quatre cylindres double arbre Alfa Romeo, logée dans une version à doubles phares de la carrosserie, posée sur des roues de 14 pouces à la place des 15 pouces. La 1750 GTV, populaire malgré sa courte carrière, fut remplacée par une version 2000 en 1972. « Voiture de conducteur » par excellence, dans la meilleure tradition Alfa Romeo, les coupés Giulia de Bertone à l'élégance intemporelle font partie des sportives les plus séduisantes des années 1960 dont toutes les versions sont aujourd'hui très recherchées.

Cette 1750 GTV a été achetée par le vendeur le 12 mai 2014 et conservée pendant quelques années dans un garage à Paris. Sa carrosserie était propre sans rouille mais la peinture avait besoin d'être rafraîchie et c'est ainsi qu'en 2016-2017 l'Alfa Romeo a été restaurée par Sport Cars Garage (autrefois Drogo), le spécialiste bien connu de Modène. La carrosserie a été repeinte et le moteur révisé ; tous les joints sont neufs, toutes les moquettes et le volant (le volant original est inclus dans la vente). Bleu avec intérieur beige, Nous sommes informé par le vendeur que cette voiture marche parfaitement bien. Offerte avec sa carte grise française.

The first of Alfa Romeo's Bertone-styled coupés - the 1.6-litre Giulia Sprint GT - was launched in 1963. Mechanically the stylish new 2+2 was much the same as the Giulia TI sports saloon, featuring a five-speed manual gearbox, independent front suspension, coil-sprung live rear axle, and disc brakes all round. A 1300 model - the GT Junior - arrived in 1966, and the range was further extended the following year by the launch of the 1750 GTV, the latter powered by a 1,799cc, 118bhp version of Alfa's classic twin-cam four housed in a four-headlamp version of the existing bodyshell running on 14" - down from 15" - wheels. A short-lived but nevertheless popular model, the 1750 GTV underwent a minor mechanical and styling revision part way through production before being replaced by the 2000 version in 1972. Driver's cars par excellence in the Alfa tradition, Bertone's timelessly elegant Giulia coupés are among the most exciting sporting cars of the 1960s and today all versions are highly sought after.

This 1750 GTV was purchased by the vendor on 12th May 2014 and kept for a couple of years in a garage in Paris. Its coachwork was clean, without rust, but the paint needed to be refreshed and so in 2016-2017 the Alfa was restored by Sport Cars Garage (previously Drogo), the well-known specialists in Modena. The body was repainted and the engine serviced; all the seals are new, all the carpets, and the steering wheel (original included in the sale). Finished in blue with beige interior, we are informed by the vendor that this car runs superbly. Offered with French Carte Grise.

€30,000 - 40,000



JAGUAR MARK IX BERLINE 1959

Chassis no. 791558/DN

- One of 4,021 made
- Delivered new to Germany
- Full matching numbers
- Outstandingly original
- Manual/overdrive transmission



Cette Jaguar Mark IX a été livrée neuve en Allemagne, puis trouva le chemin des États-Unis où elle passa la majeure partie de sa vie dans la même famille (père et fils), jusqu'à ce qu'elle soit vendue à M. Jens Röder, président (à deux reprises) du Jaguar Club du Danemark. Collectionneur de Jaguar perfectionniste et passionné toute sa vie, M. Röder (âgé de 72) a passé son enfance en Grande-Bretagne, ce qui lui a permis d'apprécier neuves les voitures qui sont depuis devenues des classiques. Dès son plus jeune âge, il a possédé plusieurs Jaguar. M. Röder est un véritable gentleman, connu et respecté de tous dans l'univers Jaguar en Scandinavie et possède cette voiture depuis 11 années.

La Mark IX fut la dernière des grandes berlines Jaguar construites sur un châssis séparé. Évolution progressive de la Mark VII, elle était dotée d'un moteur XK 3, 8 litres, de quatre freins à disque et d'une direction assistée en série. Cette voiture n'est pas équipée de la transmission automatique, comme la plupart des Mark IX, mais est l'une des rares dotée de la boîte manuelle avec overdrive et de sièges avant séparés, bien qu'elle conserve les tables à pique-nique, etc.

This Jaguar Mark IX was delivered new to Germany, subsequently making its way to the USA where the car spent the majority of its life with the same family (father and son) until it was sold to Mr Jens Röder, Chairman (for two periods) of the Jaguar Club of Denmark. A perfectionist and a passionate Jaguar collector all his life, Mr Röder (aged 72) spent his childhood in Britain, which gave him the opportunity to experience at first hand cars that have since become classics. From a young age he has owned several Jaguars. Mr Röder is a true gentleman, known and respected by everybody in the Scandinavian Jaguar world, and owner of this car for the last 11 years.

The Mark IX was the last of Jaguar's large saloons built with a separate chassis. A progressive development of the Mark VII, it came with the 3.8-litre XK engine, four-wheel disc brakes, and power assisted steering as standard. This car does not have automatic transmission like the majority of Mark IXs, but is one of the rare models with the manual/overdrive gearbox and separate front seats, though still with the picnic tables, etc.





Rien n'a été modifié sur la voiture (elle a toujours sa dynamo) et elle est absolument dans son état d'origine. Les boîtes à outils dans les portes sont 100% complètes avec les outils conformes qui sont eux-mêmes déjà des objets de collection.

Le moteur a été complètement refait récemment par le plus éminent spécialiste du Danemark, Bernt Hansen, le seul atelier agréé par Rolls-Royce et Bentley et, bien sûr par Jaguar depuis 40 ans (factures au dossier). La Jaguar est immatriculée au nom du vendeur en plaques de collection danoises, et son certificat de circulation est valide pour les quelques années à venir.

L'historique de la voiture est parfaitement documenté dans un dossier fourni avec la voiture, qui contient le certificat du JDHT, un manuel d'entretien d'origine, le catalogue de pièces détachées, une brochure originale, de nombreuses factures et un reportage photographique sur les divers travaux effectués.

Nothing has been changed on the car (it still has dynamo electrics) and it is still absolutely original. The toolkit boxes in the doors are 100% complete with the correct tools, and as such are collectors' items in themselves.

The car's engine has been completely rebuilt recently by the foremost specialist in Denmark, Bernt Hansen, the only authorised Rolls-Royce and Bentley workshop and, of course, an authorised Jaguar workshop for 40 years (invoice on file). The Jaguar is registered to the vendor on historic Danish numberplates, while the roadworthiness certificate is valid for the next several years.

The car's history is fully documented in the accompanying file, which contains a JDHT Certificate, original handbook, spare parts catalogue, original brochure, numerous invoices, and a photographic record of the works carried out.
€40,000 - 60,000



CONDITIONS GÉNÉRALES

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

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

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

Définitions des mots et expressions utilisées dans les conditions générales

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

- '**Acquéreur**' ou '**Acheteur**' ou '**Adjudicataire**': la personne qui a porté la dernière enchère et à laquelle un Lot est attribué par le commissaire-priseur habilité.
 - '**Commissaire-priseur**' ou '**Commissaire-priseur habilité**': le représentant de Bonhams France SAS qui est habilité à diriger la vente.
 - '**Enchérisseur**': la personne qui 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 différer des taux légaux. Bonhams dégage toute responsabilité dans le cas de non fonctionnement ou d'erreur d'affichage ; seul le montant de la dernière enchère tel qu'exprimé par le commissaire-priseur habilité devra être pris en considération.
- Bonhams se réserve le droit, à son entière discrétion, de refuser à toute personne la participation aux enchères.
- Les estimations fournies par Bonhams le sont à titre indicatif et ne peuvent être considérées comme une quelconque garantie d'adjudication.
- Si un prix de réserve a été fixé, le commissaire-priseur habilité se réserve le droit de porter des enchères pour le compte du vendeur jusqu'à atteindre le prix de réserve.
- Bonhams ne saurait être tenue responsable en cas de vente d'un Lot pour lequel aucun prix de réserve n'aurait été fixé, pour un montant inférieur à l'estimation.
- La mise à prix sera fixée à l'entière discrétion du commissaire-priseur.

Ordres d'achat

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

Les incidents de la vente

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

Adjudication

- Les enchères seront closes lorsque le commissaire-priseur aura simultanément donné un coup de marteau et prononcé le mot 'adjudgé'.
- Si le prix de réserve fixé n'est pas atteint, le Lot sera adjudgé par un simple coup de marteau.
- Au moment de l'adjudication, l'acheteur devra indiquer au commissaire-priseur le numéro qui lui a été attribué.
- Dès l'adjudication, tous les risques afférents au Lot seront transférés à l'acheteur dans leur intégralité et sans la moindre réserve. A charge pour l'acheteur de faire assurer ses achats. Bonhams décline toute responsabilité quant aux dommages que l'achat pourrait encourir entre le moment de l'adjudication et le retrait du Lot en cas de défaillance de l'acheteur sur ce point.

Préemption de l'état français

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

Le paiement

- En plus du prix d'adjudication l'acheteur convient de payer à Bonhams une prime d'achat de:
- Concernant les lots de Automobiles 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 préférentiel de 10% sur le prix d'adjudication et un taux en vigueur sur la prime d'achat.
- Y Les Lots peuvent être assujétis 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.
- Ⓢ 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 précédente, de revendiquer que l'action en justice a été engagée devant un forum non conveniens ou de revendiquer que ces tribunaux ne sont pas compétents.
- Les dispositions des présentes Conditions Générales sont indépendantes les unes des autres. La nullité de quelconque disposition ne saurait entraîner l'inapplicabilité des autres.
- Seule la version en langue française des présentes Conditions Générales fait foi. Toute version dans une autre langue ne sera considérée qu'accessoire.

GENERAL CONDITIONS

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

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

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

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

Definitions of the words and expressions used in the general conditions

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

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

Condition of Lots

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

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

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

Auctions

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Absentee bids

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

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

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

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

Incidents affecting the sale

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

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

Sale

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

Pre-emption right of the French state

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

Payment

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

Symbols beside Lot numbers:

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

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

Collectors cars and Motorcycles

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

Exporting Lots

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

Export licence

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

Endangered Species

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

Copyright

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

Law and jurisdictional competence

- This Agreement, any claim, dispute or difference concerning and any matter arising from, will be governed by and construed in accordance with English law.
- Each Party irrevocably agrees that the Courts of England will have exclusive jurisdiction in relation to any claim, dispute or difference concerning this Agreement and any matter arising from it save that Bonhams may bring proceedings against you in any other court of competent jurisdiction to the extent permitted by the laws of the relevant jurisdiction.
- You irrevocably waive any right that you may have to object to an action being brought in the Courts of England or any other jurisdiction that Bonhams brings proceedings against you further to the preceding clause above, to claim that the action has been brought in an inconvenient forum or to claim that those courts do not have jurisdiction.

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

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

THE BEAULIEU SALE

Collectors' Motor Cars,
Motorcycles and Automobilia

Saturday 2 September 2017
The National Motor Museum
Beaulieu, Hampshire

Catalogue now online

1925 VAUXHALL 30-98 OE VELOX

ENQUIRIES

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

Motorcycles
+44 (0) 20 8963 2817
motorcycles@bonhams.com

Automobilia
+44 (0) 20 8963 2842
automobilia@bonhams.com



1908/10 SHEFFIELD-SIMPLEX MODEL LA2 45HP TOURER



1921 NAPIER 'BLUE BIRD' HOMAGE

© Rhianon CC Photography

Bonhams

bonhams.com/motorcars

GOODWOOD REVIVAL SALE

Important Collectors'
Motor Cars and Automobilia
Saturday 9 September 2017
Chichester, Sussex

Catalogue now online

ENQUIRIES

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

*The ex-Lieutenant-Commander
Christopher Tomkinson/Darell Berthon*
**1927 BENTLEY 3-LITRE SPEED
MODEL SPORTS TWO-SEATER**



1964 ASTON MARTIN DB5 SPORTS SALOON



*Constructed to the special order of Rolls-Royce
Exhibited at the 1951 Turin Motor Show*
1951 ROLLS-ROYCE SILVER DAWN COUPÉ
Coachwork by Pininfarina

Bonhams

BONHAMS FRANCE

L'équipe de Bonhams vous accueille toute l'année à Paris pour des estimations gratuites et confidentielles et dans toute la France sur rendez-vous.

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

**JOURNEES D'EXPERTISES
GRATUITES ET CONFIDENTIELLES**
(sur rendez-vous)

CHANTILLY : PARC DU CHATEAU
Concours d'elegance Automobiles Richard Mille
9 & 10 Septembre 2017

PARIS
4 RUE DE LA PAIX
25 & 26 Septembre 2017

Importante vente aux enchères inaugurale
de montre d'exceptions à Paris le 8 Février
2018 au Grand Palais à l'occasion de la
vente d'automobiles les « grandes marques
du monde » Bonhams

**CONTACT ET
RENSEIGNEMENT**
Bonhams France
Catherine Yaiche
Commissaire -Priseur
4 rue de la Paix
75002 Paris
paris@bonhams.com
01 42 61 10 10



Bonhams

bonhams.com/paris



ZOUTE GRAND PRIX

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM
5-8 OCTOBER 2017

8th EDITION

WWW.ZOUTEGRANDPRIX.BE



KNOKKE-HEIST

PLATINUM SPONSORS


LEBEAU-COURALLY
SINCE 1885


EY
Building a better
working world


Degroof
Petercam


stow
storage solutions
flexible group

CHUBB
introduced by
GERMAIN
CLAEYS

GOLD SPONSORS


Ruinart
EXTRA DRY CHAMPAGNE
BY RUINART


DIRK WILLEMS
ALD
Automotive


ASL
private jet services
konvert


YACHT
CONSULT
Interparking


LOEWE.


RIVER
& WOODS
BONHAMS
INTERNATIONAL AUCTIONS

SILVER SPONSORS



PARTNERS





ZOUTE CONCOURS D'ELEGANCE

by Bank Degroof Petercam

KNOKKE LE ZOUTE - BELGIUM

7 OCTOBER 2017

APPROACH GOLF - PRINS FILIPLAAN 1

8 OCTOBER 2017

ROYAL ZOUTE GOLF CLUB - CADDIESPAD 14



KNOKKE-HEIST

PLATINUM SPONSORS

LEBEAU-COURALLY
SINCE 1881

EY
Building a better
working world

% Degroof
Petercam

stow

CHUBB
introduced by
GROUP
CLAEYS

GOLD SPONSORS

Ruinart
VREDESTEIN

DIRK WILLEMYS
ALD
Automotive

ASL
konvert

YACHT
CONSULT
Interparking

LOEWE

RIVER
50
WOODS
Bonhams

SILVER SPONSORS



PARTNERS



THE ZOUTE SALE®

Important Collectors' Motor Cars

Friday 6 October 2017
Knokke-Le Zoute, Belgium

FINAL CALL FOR ENTRIES

ALREADY CONSIGNED TO **THE ZOUTE SALE**

The Bonhams annual auction at Knokke-Le Zoute offers an unbeatable platform to sell your motor car. Entries for this year's auction are, as ever, strictly limited.



ENQUIRIES

Philip Kantor
+32 (0) 476 879 471

Gregory Tuytens
+32 (0) 471 71 27 36

Paul Gaucher
+33 1 42 61 10 11
eurocars@bonhams.com

Ex-Edouard Washer, delivered new to Belgium

1969 FERRARI 365 GTC COUPÉ

Chassis no. 12031

€730,000 - 870,000



Single Belgian family ownership from new
1976 PORSCHE 911 TYPE 930 3.0 TURBO
Chassis no. 9306700411
€180,000 - 240,000



*Brand new and offered by the factory,
one of only 99 built*
**2017 MERCEDES-BENZ G-CLASS
MAYBACH G650 V12 BITURBO LANDAULET**
Estimate on request



Only 1 Belgian owner and 26,000 kms from new
2000 BMW Z8 ROADSTER
€180,000 - 240,000

Bonhams

**COLLECTORS MOTORCARS
& AUTOMOBILIA AT THE
SIMEONE FOUNDATION
AUTOMOTIVE MUSEUM**

October 2, 2017
Philadelphia, Pennsylvania

Consignments invited

*Formerly the property of the
Henry Ford Museum*
**1913 ROLLS-ROYCE 40/50HP
SILVER GHOST LONDON TO
EDINBURGH TOURER**
Coachwork in the style
of Barker by Reutters
Chassis No. 2380

INQUIRIES

+1 (212) 461 6514, East Coast
+1 (415) 391 4000, West Coast
sfam.auction@bonhams.com



Over 30 years in present ownership
1924 BENTLEY 3 LITER SPEED MODEL
Believed to be period coachwork



From the Estate of David L. Van Schaick
1929 BENTLEY 4 1/2 LITER LE MANS REPLICA TOURER
Chassis No. PL 3496

Bonhams

28 October 2017
Padova, Auto e Moto d'Epoca

Bonhams are pleased to announce their inaugural sale of important collector's cars at the "Auto e Moto D'Epoca" show in Padua, Italy's largest classic car fair, which can be easily reached via Venice airport.

Entries are limited to 60
exclusive automobiles.

**1962 LANCIA FLAMINIA SPORT 3C
'DOUBLE BUBBLE' COUPÉ**

Coachwork by *Carrozzeria Zagato*

Chassis No. 824.13.3388

€400,000 – 500,000

**ENQUIRIES
UK**

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

Italy

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



Bonhams

THE BOTHWELL COLLECTION

Saturday November 11, 2017

Bonhams is proud to announce The Bothwell Collection Auction, to be held at the famed Bothwell Ranch in Woodland Hills, California.

The group is headlined by one of the most influential Grand Prix Cars of all time, the double overhead camshaft, 1913 Peugeot L45, which ran at Indianapolis in 1916 and is acknowledged as the best surviving example of these cars. Compiled by pioneering collector the late Lindley Bothwell, a name synonymous with the hobby since its earliest days, alongside this remarkable Peugeot are early examples of Prinz Heinrich Benz and Mercedes-Simplex, together with numerous pre-war competition and touring cars, automobilia, railwayana and ephemera.

ENQUIRIES

Malcolm Barber

+1 (323) 850 7500

malcolm.barber@bonhams.com

Rupert Banner

+1 (212) 461 6515

rupert.banner@bonhams.com



Bonhams

bonhams.com/bothwell

**IMPORTANT COLLECTORS'
MOTOR CARS, MOTORCYCLES
WATCHES AND AUTOMOBILIA**

Thursday 8 February 2018
Paris, France

ENTRIES NOW INVITED

Following the spectacular auction at the Grand Palais in 2017, Bonhams is delighted to announce its return to this magical venue steeped in automotive history. Bonhams will be holding a sale of exceptional motor cars, motorcycles and automobilia.

ENQUIRIES

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

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

USA
+1 415 391 4000
usacars@bonhams.com

**LES GRANDES MARQUES
DU MONDE**

— AU —

**GRAND
PALAIS**



1923 BUGATTI TYPE 27 BRESCIA TORPEDO
Sold for €506,600, Grand Palais, 2017

1935 Le Mans 24 Hours works entry; 5th in class
1935 ASTON MARTIN ULSTER TWO-SEATER SPORTS
Sold for €2,013,100, Grand Palais, 2017



Bonhams

bonhams.com/cars

ANTIQUE ARMS, ARMOUR & MODERN SPORTING GUNS

Antique Arms & Armour
Including the Paul Murray Collection
Wednesday 29 November

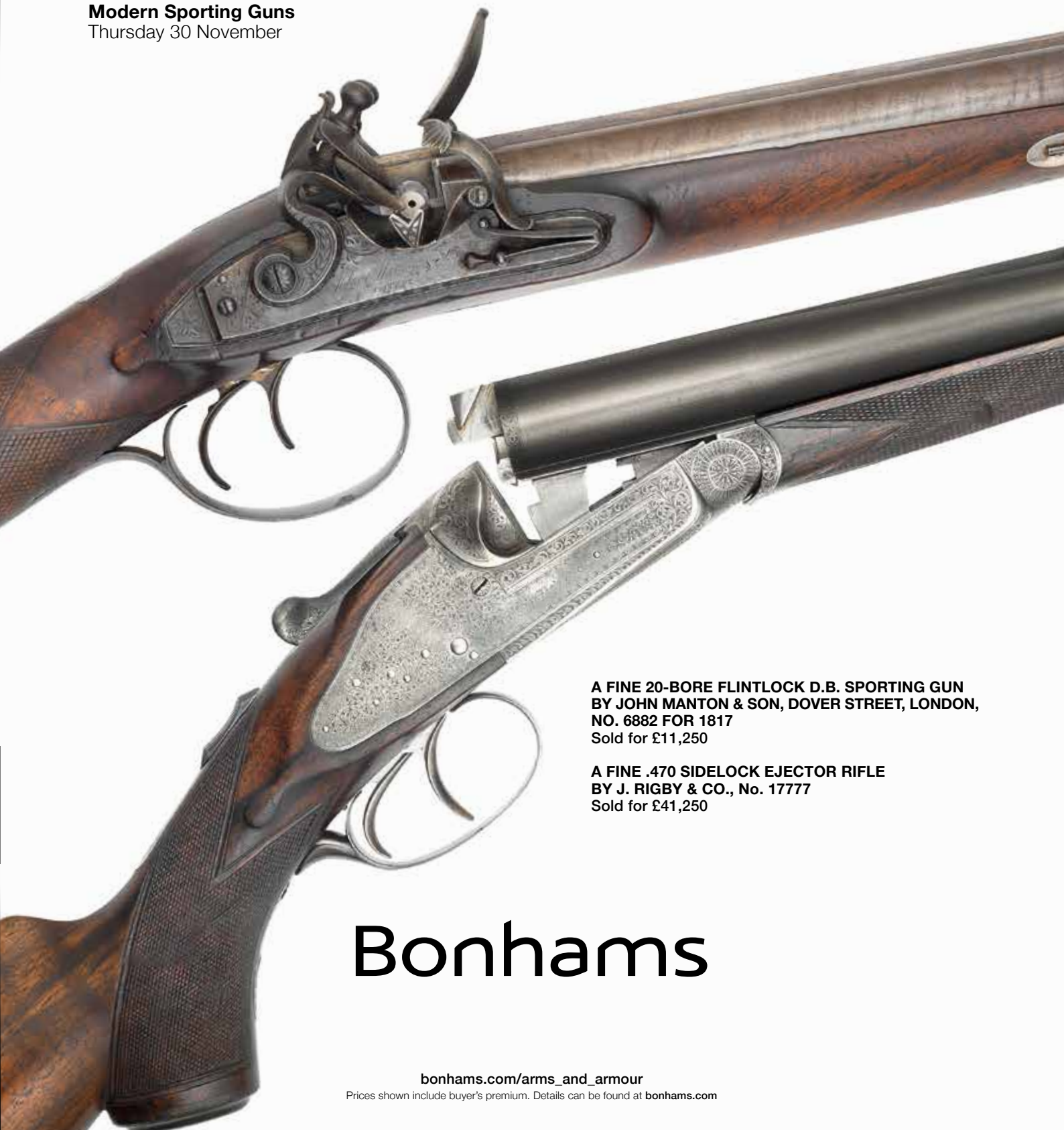
Modern Sporting Guns
Thursday 30 November

ENQUIRIES

Arms and Armour
+44 (0) 20 7393 3807
david.williams@bonhams.com

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

Closing date for entries
Friday 6 October



**A FINE 20-BORE FLINTLOCK D.B. SPORTING GUN
BY JOHN MANTON & SON, DOVER STREET, LONDON,
NO. 6882 FOR 1817**
Sold for £11,250

**A FINE .470 SIDELOCK EJECTOR RIFLE
BY J. RIGBY & CO., No. 17777**
Sold for £41,250

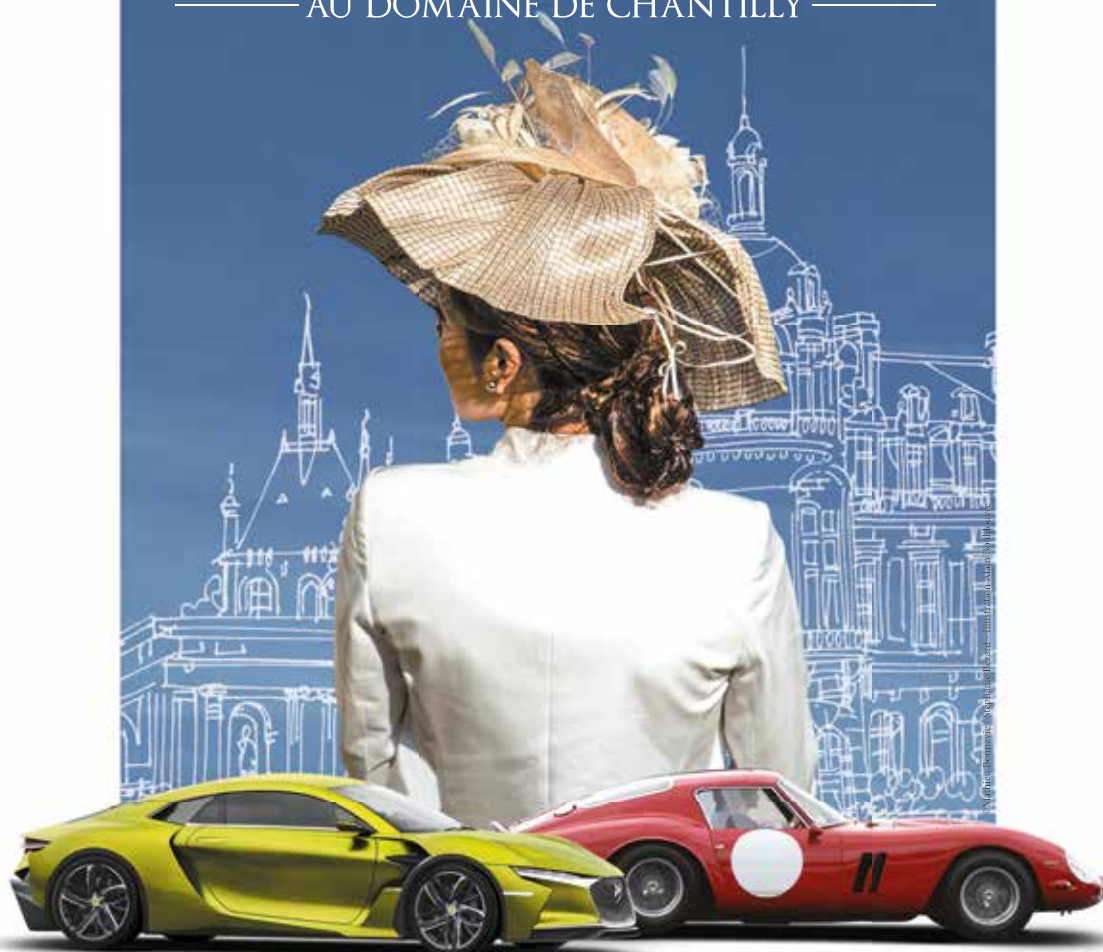
Bonhams

bonhams.com/arms_and_armour

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

CHANTILLY
ARTS & ELEGANCE
RICHARD MILLE

DIMANCHE 10 SEPTEMBRE 2017
— AU DOMAINE DE CHANTILLY —



CONCOURS D'ELEGANCE

WWW.CHANTILLYARTSETELEGANCE.COM



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

RICHARD MILLE



Le Point

Bonhams



**RADIO
CLASSIQUE**

DU 13 AU 15 OCTOBRE 2017

JOURNÉES DES
PLANTES
DE CHANTILLY

PARTAGEZ L'ART DE CULTIVER
VOTRE JARDIN



DOMAINE DE
CHANTILLY

CITROËN - INVICTA - AUDI - FERRARI - ASTON MARTIN - JAGUAR - ROLLS ROYCE - ALFA ROMEO - BUGATTI - BENTLEY - LANCIA - FACEL VEGA - DUESENBERG - TRIUMPH - AUSTIN - MG - LAND ROVER - LAGONDA - DE TOMASO - MASERATI - FIAT - RENAULT - ISO RIVOLTA - MERCEDES BENZ - PORSCHE - BMW - PEUGEOT - CHRYSLER - PEGASO

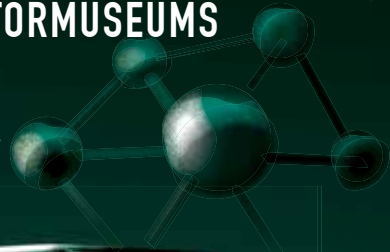
AUTOWORLD MUSEUM BRUSSELS | BEAULIEU NATIONAL MOTOR MUSEUM |
CITÉ DE L'AUTOMOBILE COLLECTION SCHLUMPF | LOUWMAN MUSEUM | MUSEO NAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

THE BIG FIVE

PRESENTING THE EUROPEAN NATIONAL MOTORMUSEUMS

CYCLECARS & GRAND SPORT

HIGHLIGHTING A FORGOTTEN MOTOR HISTORY



ORDER REDUCED-PRICE
TICKETS ONLINE!
> INTERCLASSICS.BE

INTERCLASSICS BRUSSELS 2017

17 / 18 / 19 NOVEMBER 2017

BRUSSELS  EXPO

SPONSORS



KBC
Private Banking



Vander Haeghen & Co
Special Insurance Underwriters

PARTNERS



Fédération Belge des Véhicules Anciens (FBVA)
Belgische Federatie voor Oude Voertuigen (BPOV)



AUTOWORLD
BRUSSELS



AutoGids



Bonhams



AUTO
SCOUT 24



L'Espresso
AUTO



AUTOSPORT
AUTOMOBILE

interclassics.be





BECOME PART *of* SOMETHING AMAZING

The **SUPERCAR OWNERS CIRCLE**

The Supercar Owners Circle is a global network of car collectors, bringing together the most prestigious and uncompromising supercars of past and present in a private luxurious environment.

Get access to the best automotive events, redeem exclusive privileges and enjoy personalized support in every aspect of your supercar ownership.

As a one-stop source of advice and services, the Supercar Owners Circle provides its members an unparalleled experience.

«A **PLACE** where
HIGH-PROFILE COLLECTORS
come together with their
SPECIAL CARS to **CELEBRATE**
a shared **PASSION.**»

CLASSIC DRIVER

JOIN THE EXPERIENCE
WWW.SUPERCAROWNERSCIRCLE.COM



Polygon

Polygon Transport was founded in 1984 and is one of the longest established Collectors' Motor Car and Motorcycle carriers in the UK



- > Polygon is the carrier of choice for The National Motor Museum, Beaulieu, The Louwman Museum in The Netherlands, Goodwood and Bonhams Auctioneers, where they are in attendance at each auction to provide assistance.

Polygon has a fleet of vehicles to handle a single motorcycle or car, to an entire collection, including spares and memorabilia. Polygon can also arrange national or international transport and shipping, including export paperwork and licences.

- > **Polygon Transport**
Unit 2H, Marchwood Industrial Park
Normandy Way
Marchwood
Southampton
SO40 4BL

Tel +44 (0)2380 871555
Fax +44 (0)2380 862111
Email polygon@polygon-transport.com
Web www.polygon-transport.com

Valued Polygon clients



Registration and Bidding Form

(Attendee / Absentee / Online / Telephone Bidding)

Please circle your bidding method above.

--	--	--	--

Paddle number (for office use only)

This sale will be conducted in accordance with Bonhams' General Conditions and bidding and buying at the Sale will be regulated by these Conditions. You should read the Conditions in conjunction with the 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.

Bonhams

Sale title: THE CHANTILLY SALE		Sale date: 10 SEPTEMBER 2017	
Sale no. 24129		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 - 200by 10s		€10,000 - 20,000by 1,000s	
€200 - 500by 20 / 50 / 80s		€20,000 - 50,000by 2,000 / 5,000 / 8,000s	
€500 - 1,000by 50s		€50,000 - 100,000by 5,000s	
€1,000 - 2,000by 100s		€100,000 - 200,000by 10,000s	
€2,000 - 5,000by 200 / 500 / 800s		above €200,000at the auctioneer's discretion	
€5,000 - 10,000by 500s			
The auctioneer has discretion to split any bid at any time.			
Customer Number		Title	
First Name		Last Name	
Company name (to be invoiced if applicable)			
Address			
City		County / State	
Post / Zip code		Country	
Telephone mobile		Telephone daytime	
Telephone evening		Fax	
Preferred number(s) in order for Telephone Bidding (inc. country code)			
E-mail (in capitals)			
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.

--	--	--	--

Numéro d'identification (réservé à l'administration)

Cette vente aux enchères sera conduite conformément aux conditions générales 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, veuillez 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 Française. 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: 10 SEPTEMBRE 2017																									
N° de la vente: 24129		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: <table><tr><td>€10 - 200</td><td>10s</td><td>€10,000 - 20,000</td><td>1,000s</td></tr><tr><td>€200 - 500</td><td>20 / 50 / 80s</td><td>€20,000 - 50,000</td><td>2,000 / 5,000 / 8,000s</td></tr><tr><td>€500 - 1,000</td><td>50s</td><td>€50,000 - 100,000</td><td>5,000s</td></tr><tr><td>€1,000 - 2,000</td><td>100s</td><td>€100,000 - 200,000</td><td>10,000s</td></tr><tr><td>€2,000 - 5,000</td><td>200 / 500 / 800s</td><td colspan="2">au-delà de €200,000 à la discrétion du commissaire-priseur</td></tr><tr><td>€5,000 - 10,000</td><td>500s</td><td colspan="2"></td></tr></table> Le commissaire-priseur peut, à sa discrétion, diviser les offres d'achat à tout moment.				€10 - 200	10s	€10,000 - 20,000	1,000s	€200 - 500	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	2,000 / 5,000 / 8,000s	€500 - 1,000	50s	€50,000 - 100,000	5,000s	€1,000 - 2,000	100s	€100,000 - 200,000	10,000s	€2,000 - 5,000	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000 à la discrétion du commissaire-priseur		€5,000 - 10,000	500s		
€10 - 200	10s	€10,000 - 20,000	1,000s																								
€200 - 500	20 / 50 / 80s	€20,000 - 50,000	2,000 / 5,000 / 8,000s																								
€500 - 1,000	50s	€50,000 - 100,000	5,000s																								
€1,000 - 2,000	100s	€100,000 - 200,000	10,000s																								
€2,000 - 5,000	200 / 500 / 800s	au-delà de €200,000 à la discrétion du commissaire-priseur																									
€5,000 - 10,000	500s																										
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 ENCHÉRISEURS. 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
stephen.cleminson@
bonhams.com

Cheshire & Staffordshire
Chris Shenton
Unit 1, Wilson Road
Hanford, Staffordshire
ST4 4QQ
Tel / Fax:
(01782) 643 159
chris.shenton@
bonhams.com

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
robert.hadfield@
bonhams.com

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

Roger Etccl
10 High Street
Whittlebury
TOWCESTER
Northamptonshire
NN12 8XJ
Tel: (01327) 323 006
Mob: 07786 330 191
roger.etccl@
bonhams.com

Richard Hudson-Evans
Po Box 4
Stratford-Upon-Avon
CV37 7YR
Tel: (01789) 414 983
richard.hudson-evans
@bonhams.com

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

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

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

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

Wales
Mike Worthington-Williams
The Old School House
Cenarth
Newcastle Emlyn
Carmarthenshire
SA38 9JL
Tel: (01239) 711 486
(9am-5pm)
Fax: (01239) 711 367

European (Head office)

Paris
4 rue de la Paix
Paris
75002
Tel: +33 1 42 61 10 11
Fax: +33 1 42 61 10 15
eurocars@bonhams.com

European Representatives

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

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

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

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

The Netherlands
Koen Samson
De Lairesestraat 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: +1 415 503 3353
Fax: +1 415 391 4040
motors.us@
bonhams.com

Los Angeles
Nick Smith
7601 Sunset Boulevard
Los Angeles
CA 90046
Tel: +1 323 436 5470
Fax: +1 323 850 5843
nick.smith@
bonhams.com

New York
Rupert Banner
580 Madison Avenue
New York, NY 10022
Tel: +1 212 461 6515
Fax: +1 917 206 1669
rupert.banner@
bonhams.com

USA Representatives

Southern California
464 Old Newport Blvd.
Newport Beach,
CA 92663
Tel: +1 949 646 6560
Fax: +1 949 646 1544

David Edwards
Tel: +1 949 460 3545
david.edwards@
bonhams.com

Midwest and East Coast
Evan Ide
78 Henry St
Uxbridge, MA 01569
Tel: +1 917 340 4657
evan.ide@
bonhams.com

Midwest
Tim Parker
+1 651 235 2776
tim.parker@
bonhams.com

Northwest
Tom Black
2400 N.E. Holladay
Portland, OR 97232
Tel: +1 503 239 0227
tom.black2@
comcast.net

Rest of the World

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

Japan
Ryo Wakabayashi
Tokyo, Japan
+81 (0) 3 5532 8636
+81 (0) 3 5532 8637 fax
ryo.wakabayashi@
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

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

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

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

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
Eight Bells House
14 Church Street
Tetbury
Gloucestershire
GL8 8JG
+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
The West Wing
Bowcliffe Hall
Bramham
Leeds
LS23 6LP
+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 Meams
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
ireland@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
+34 930 156 686
barcelona@bonhams.com

Spain - Madrid
Nunez de Balboa no 4-1A
28001 Madrid
+34 915 78 17 27
madrid@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
Joslynnne Halibard
+972 (0)54 553 5337
joslynnne.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 (602) 684 5747
arizona@bonhams.com

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

California
Palm Springs
Brooke Sivo
+1 (760) 350 4255
palmsprings@bonhams.com

California
San Diego
Brooke Sivo
+1 (323) 436 5420
sandiego@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
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
Gertraud Hechl
+1 (540) 454 2437
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) 894 1138
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

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	Lot	Year	Model
115	1963	Alfa Romeo Giulia 1600 Spider with Hardtop	133	1936	Horch 853 Spezialroadster style coachwork
135	1969	Alfa Romeo 1750 GTV Coupé	132	1937	Horch 853 Stromliniencoupé
102	1979	Alpine A310 V6 Coupé	136	1959	Jaguar Mark IX Saloon
121	1953	Aston Martin DB2 Vantage Drophead Coupé	134	1976	Jensen Interceptor Convertible
129	1937	Bentley 4 1/4 Litre Aerofoil Gurney Nutting	104	1969	Lotus Elan S4 Drophead Coupé
107	1965	Bentley S3 Continental Coupé	117	1960	Maserati 3500 GT Vignale Spyder
125	1987	Bentley Continental Convertible	106	1977	Maserati Bora 4.7-Litre Coupé
111	1928	Bugatti Torpedo Grand Sport	118	2001	Maserati 4200 GT Spyder
109	1965	Citroën DS21 Décapotable Le Caddy	126	1953	Mercedes-Benz 220 Cabriolet A
122	1969	Citroën DS21 Décapotable	124	1957	Mercedes-Benz 300 'SLS Competition' Roadster
127	1958	Facel Vega FV3B Coupé	105	1968	Mercedes-Benz 280 SL 5-speed with Hardtop
114	2001	Ferrari 550 Maranello Coupé	101	1967	Norton 920cc Atlas 'Café Racer'
131	1971	Ferrari Dino 246 GT Berlinetta	120	1966	Porsche 911 2.0-Litre 'SWB' Coupé
116	1973	Ferrari 365GTC/4	108	1995	Porsche 911 Carrera RS Type 993 Coupé
123	1989	Ferrari 328 Conciso Concept Car	110	1933	Rolls-Royce 20/25hp Three-position DHC
103	2009	FIAT 500 Jollycar	119	1949	Saab 92 De Luxe Saloon
130	1967	Ford Mustang Shelby GT350 Coupé	112	1937	Talbot-Lago T23 4.0-Litre 'Baby' Coupé
128	1935	Frazer Nash TT Replica Shelsley Sports			





LOT 132

HORCH 853 STROMLINIEN COUPÉ 1937



B 1793

Bonhams

4, rue de la Paix
F-75002 Paris

+33 (0) 1 42 61 10 11

